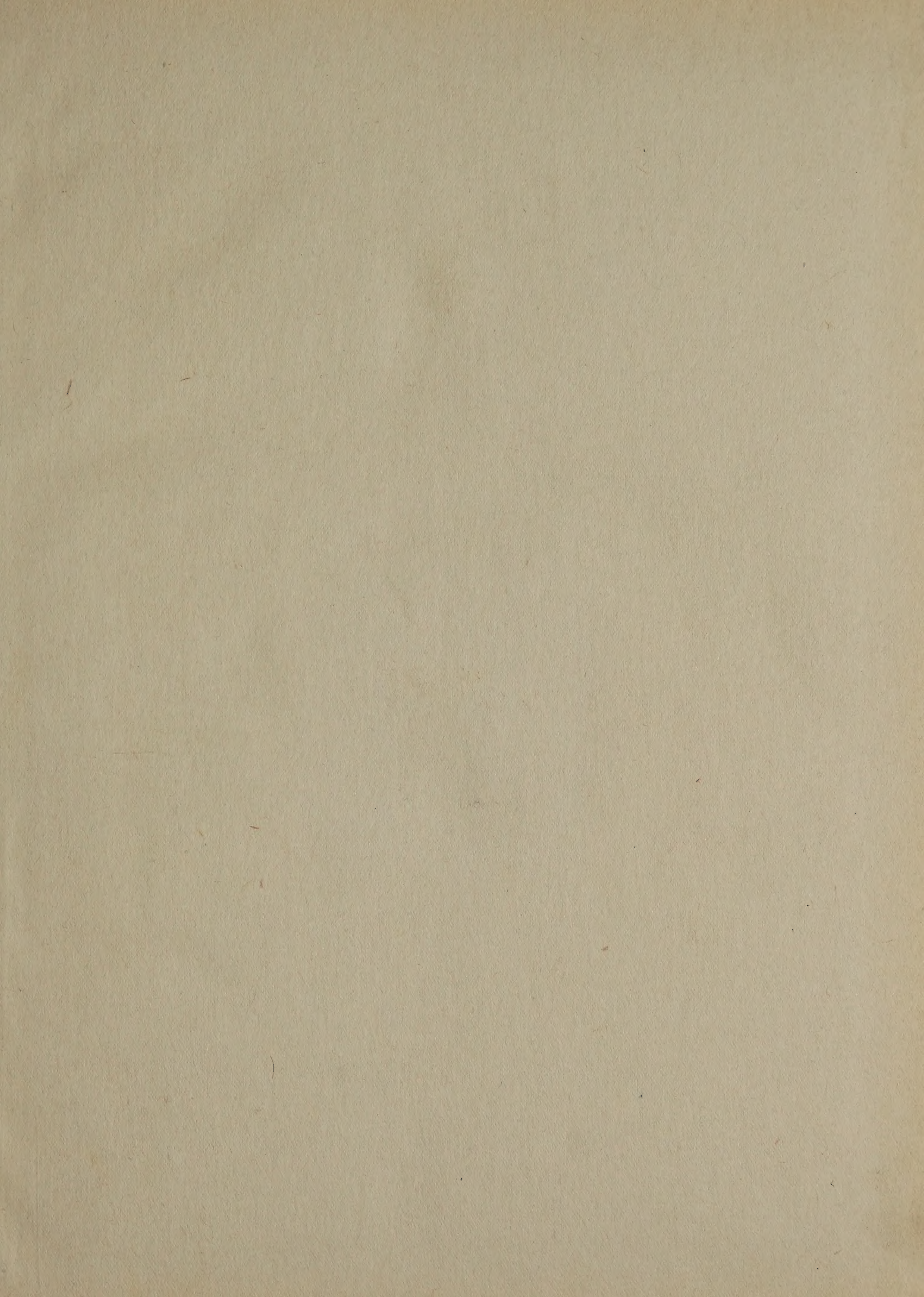
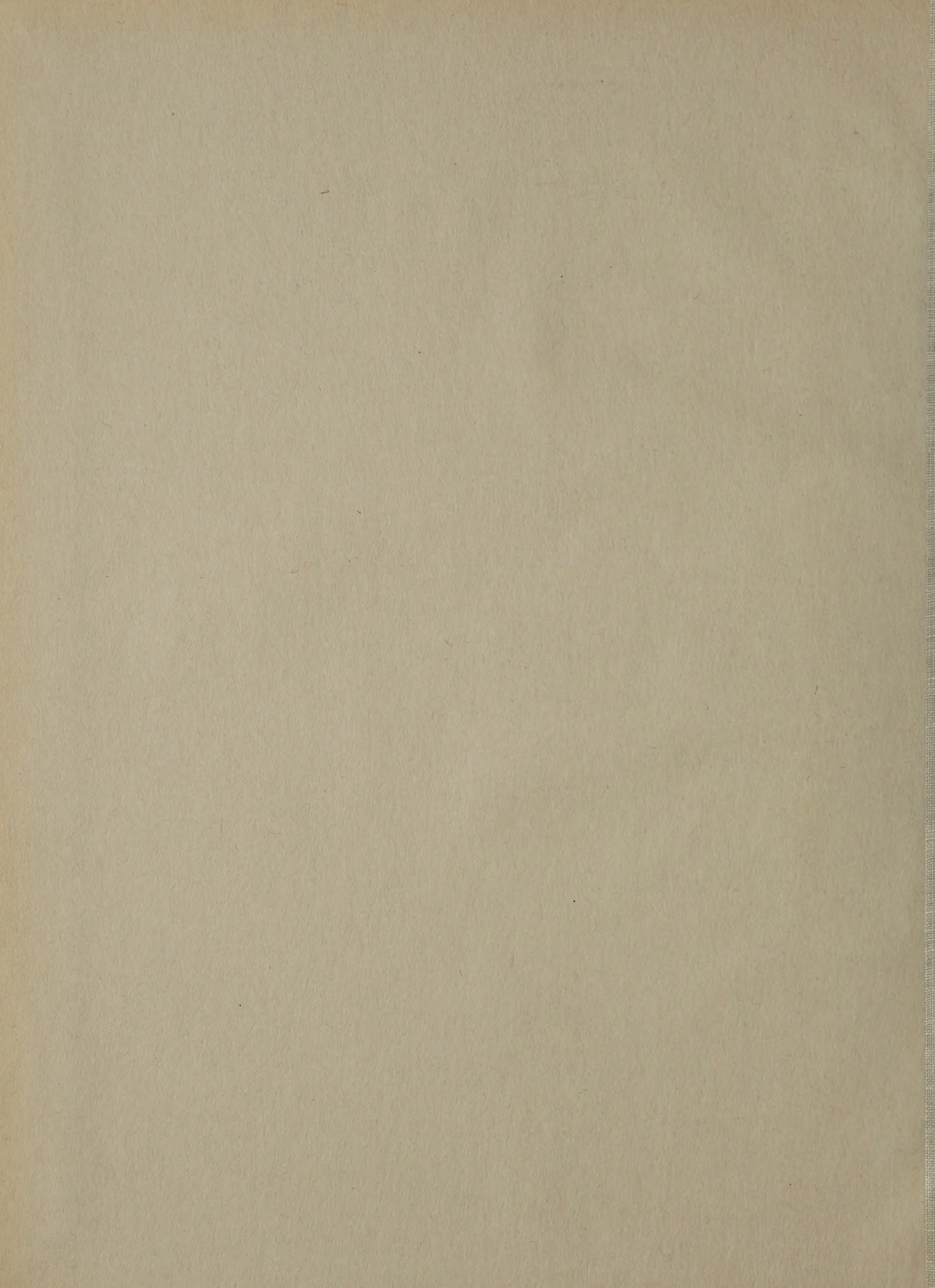
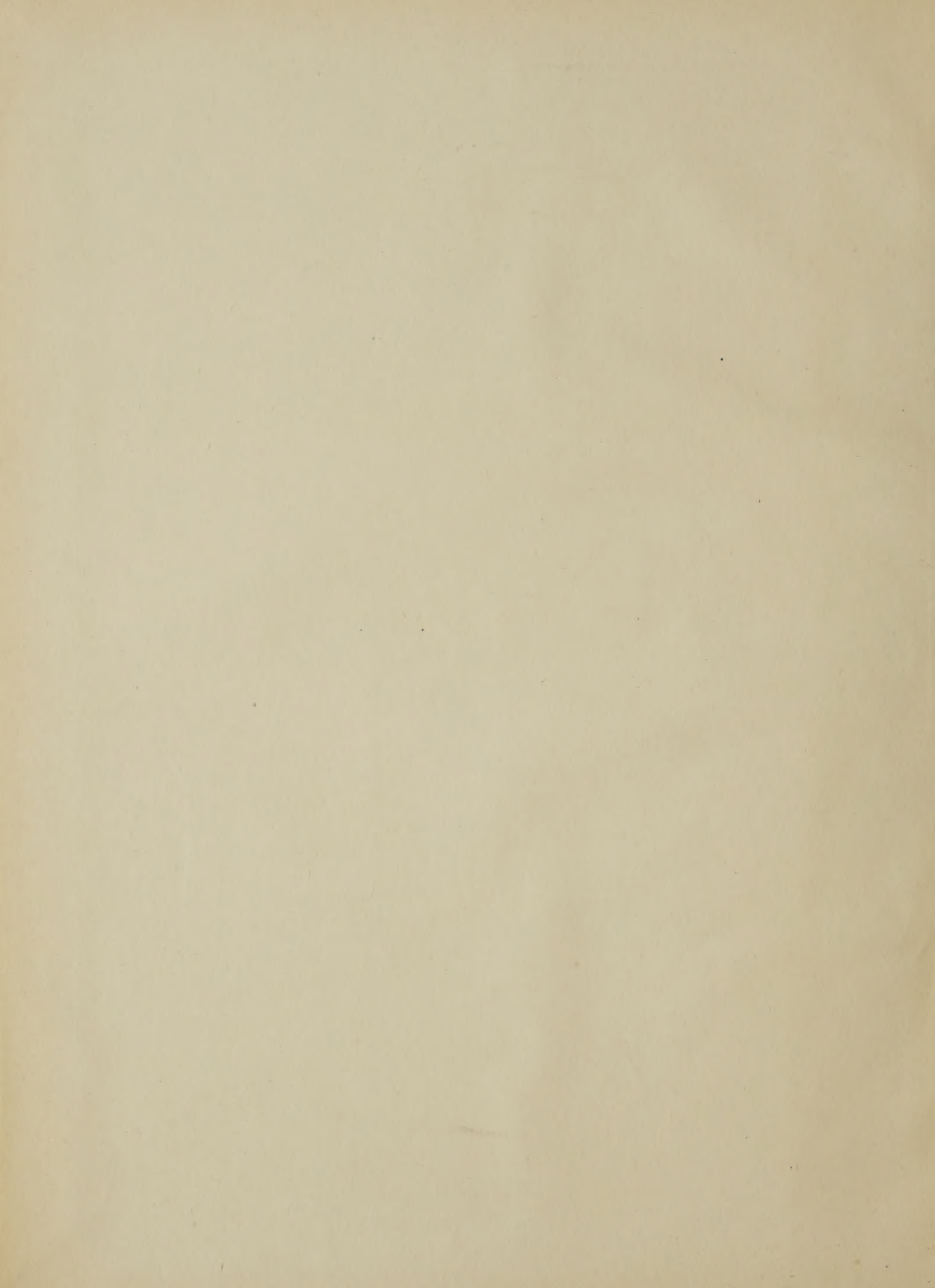










ZEITUNG

des

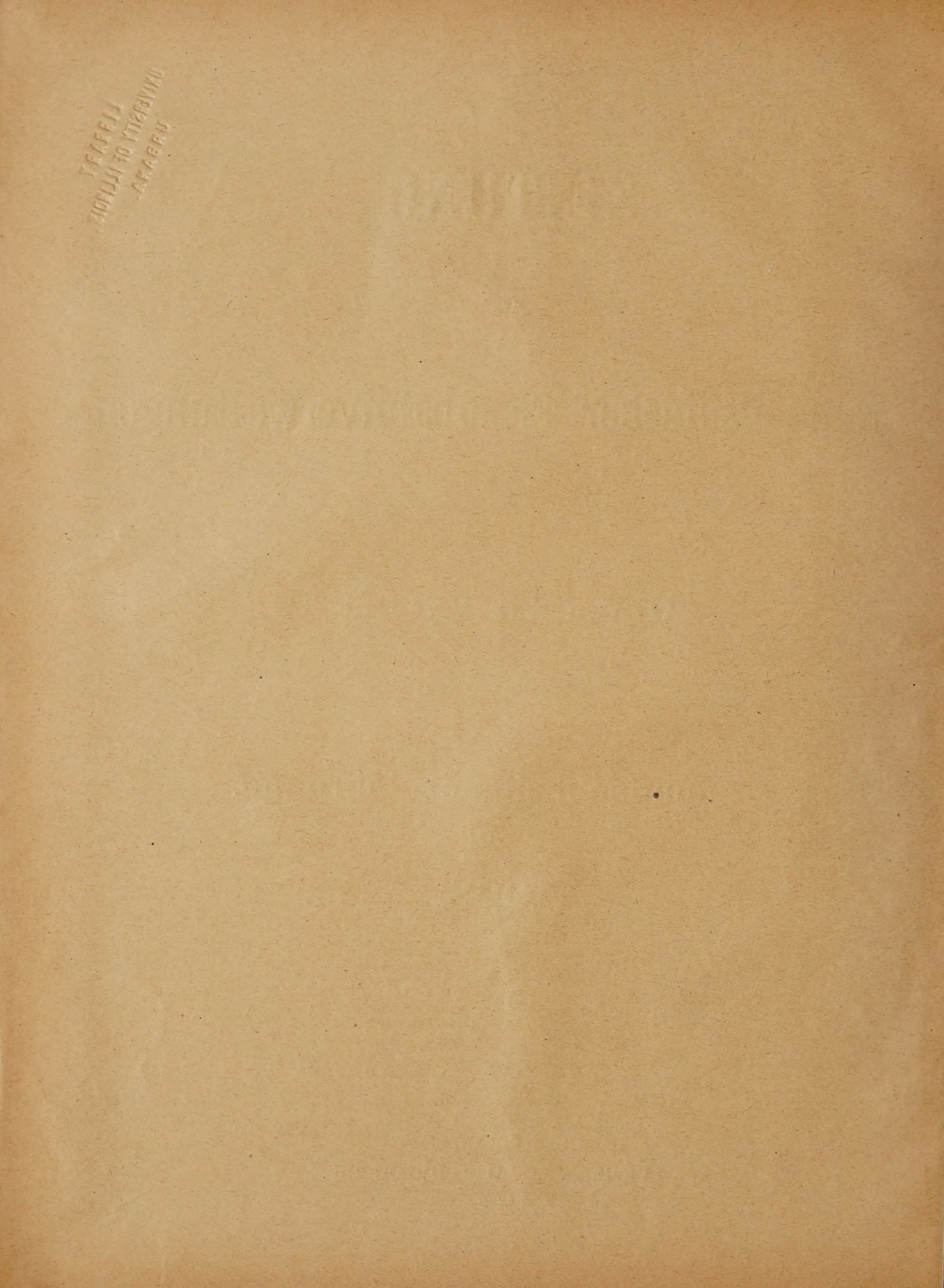
Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiundsechzigster Jahrgang.

1923.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1923.



Inhaltsverzeichnis

des Jahrgangs 1923

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

A. Aufsätze.

B. Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Österreich.

Ungarn.

Niederlande.

Übrige europäische Länder.

Belgien.

Bulgarien.

Dänemark.

Freie Stadt Danzig.

England.

Estland.

Finnland.

Frankreich.

Griechenland.

Internationaler Verkehr.

Italien.

Lettland.

Litauen.

Luxemburg.

Memelgebiet.

Norwegen.

Polen.

Portugal.

Rumänien.

Rußland.

Schweden.

Schweiz.

Spanien.

Südslawien.

Tschechoslowakei.

Fremde Erdteile.

Afrika.

Amerika.

Asien.

Australien.

C. Allgemeines.

D. Rechtspflege.

E. Bücherschau.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 1. Berlin, den 4. Januar 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1922.

Vom Staatsminister a. D. Wirkl. Geh. Rat **Hoff.**

Allgemeines.

Der Rückblick auf das Jahr 1921 schloß mit dem Wunsche, das Jahr 1922 möchte die Ansätze zur Überbrückung der Gegensätze, die seit dem Weltkriege die Verkehrsbeziehungen unter den Völkern Europas schwer hemmen, weiter ausgestalten und Fortschritte auf dem Wege gemeinsamer Arbeit zur Wiederherstellung gesunder Zustände im Eisenbahnwesen unseres Erdteils bringen.

Wird das jüngst verflossene Jahr von diesem Standpunkt aus betrachtet, so stand es — trotz aller Drangsale, die Deutschland und die Reste der mit ihm im Weltkriege verbündet gewesenen Länder, nicht zuletzt im Eisenbahnwesen zu ertragen hatten, — im Zeichen der Wiederannäherung der Völker. Der Verkehr, der aus innerer Notwendigkeit die Berufszweige aller Länder verbindet, durchbricht auch die Schranken, die grollende Abneigung und Eigennutz unter allzu starker Hervorkehrung politischer Empfindungen auftürmt. Gewiß wird von freundnachbarlichen Verkehrsbeziehungen so lange nicht gesprochen werden können, als vormalige Kriegsgegnerschaft nicht vergessen und an die Verkehrsfragen nicht lediglich in sachlicher, leidenschaftsloser Weise herangetreten wird. Waren diese Voraussetzungen auch noch nicht voll gegeben, so werden die großen verkehrswirtschaftlichen Völkerverhandlungen, die im Jahre 1921 in Barcelona und Portorose begannen und im Jahre 1922 in Genua und Paris fortgesetzt wurden, doch zu der Hoffnung berechtigen, daß das Verlangen nach einem Wiederaufbau des Eisenbahnverkehrs unter den so vielfach, zum Teil grausam in ihrer Begrenzung veränderten und in ihren Verkehrsregelungen eingeengten Ländern Europas stetig zunimmt.

Die von einem Transportausschuß der Konferenz von Genua bearbeiteten und von der Vollkonferenz gutgeheißenen Vorschläge waren nach der Erklärung des für diesen Teil zuständigen ersten deutschen Vertreters „in keiner Weise von dem Wellenschlag der Politik berührt". Vor allem wurde keine Vertretung eines Landes als eine solche „minderen Rechts" behandelt. Die in Genua beschlossene Resolution sagt ausdrücklich, „das internationale Transportwesen muß ausschließlich unter dem Gesichtspunkt des Verkehrs und der Technik geleitet werden". Die Abmachungen von Barcelona und Paris wurden bekräftigt und die zahlreichen schwebenden Eisenbahnfragen einer neuen allgemeinen Eisenbahnverwaltungskonferenz überwiesen. Hinsichtlich dieser Konferenz wurde beschlossen: „die Regierungen sollen eine Konferenz sämtlicher Eisenbahnverwaltungen veranstalten, auf der die Maßnahmen, die auf dem Verwaltungswege durchgeführt werden können, sofort vereinbart, und die von den Regierungen zu genehmigenden Maßnahmen für diese Genehmigung vorbereitet werden sollen. Aufgabe dieser Konferenz ist es unter anderem, die Gründung eines europäischen Eisenbahnvereins zu untersuchen."

Diese wichtige allgemeine Konferenz hat im Oktober 1922 in Paris stattgefunden und nach der Kundgebung des deutschen Vertreters in dem gleichen Sinne ihre Aufgabe gelöst. Sie hat die Satzung für eine Union Internationale des Chemins de Fer (U. I. F.) beschlossen, auf Grund deren der Internationale Eisenbahnverein am 1. Dezember 1922 ins Leben getreten ist. Die Satzung lehnt sich vielfach, namentlich auch hinsichtlich der Geschäftsleitung, an die Satzung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen an. Der Sitz des Internationalen Eisenbahnvereins und seiner Geschäftsleitung ist Paris. Der Präsident gehört den französischen Eisenbahnverwaltungen an, während Deutschland, Italien und England je einen Vizepräsidenten bestellen. Die Abstimmung der Beschlüsse ist so geregelt, daß eine Majorisierung

Deutschlands kaum in Frage kommen kann; der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen bleibt unberührt. Unter diesen Umständen konnten die deutschen Vertreter rückhaltlose Unterstützung des einzigen Zieles des neuen Vereins, den internationalen Verkehr zur Förderung der Wirtschaft und des Friedens wieder aufzubauen und zu pflegen, in Aussicht stellen. Möchte dieser hochbedeutsame Vorgang ein Markstein werden auf dem Wege der Wiederannäherung der Völker, der Milderung des namentlich auf Deutschland, Österreich und Ungarn liegenden allzu starken Drucks und verkehrshemmender Beschränkungen und damit des Wiederaufbaues gesunder Weltwirtschaft!

Selbstverständlich haben neben diesen allgemeinen Regelungen des internationalen Eisenbahnverkehrs die Eisenbahnverwaltungen der einzelnen Länder ihre besonderen Verständigungen namentlich mit denen der meistbeteiligten Nachbarländer fortgesetzt. Manches ist in dieser Hinsicht im Jahre 1922 zur Erleichterung von Ein- und Ausreise, von Ein- und Ausfuhr durch Verbesserung der durchgehenden Zugverbindungen, der Grenzbahnhöfe, der direkten Abfertigung von Personen und Gütern usw. zuwege gebracht. Vieles hat noch zurückgestellt werden müssen, da leider nicht sowohl im Eisenbahnverkehr begründete Verschiedenheiten, als vielmehr hauptsächlich die allgemein sich immer noch verschärfenden, unsteten Geldwährungsverhältnisse unüberwindliche Schwierigkeit boten. Auf wesentlichere Vorgänge wird in dem nachfolgenden Rückblick auf die Eisenbahnen der einzelnen Länder noch eingegangen werden.

Vorweg sei indessen noch allgemein bemerkt, daß das Berner Zentralamt entsprechend dem in Barcelona entwickelten Programm die Vertragsstaaten und die neu gebildeten Staaten auf den ersten Mai 1923 zu einer Revisionskonferenz zur Fortbildung des I. Ü. eingeladen hat, auf der auch die durch den Krieg verhinderte Einarbeitung des Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr vorgenommen werden soll. Die Vertragsstaaten sind aufgefordert worden, ihre Anträge einzureichen. Es ist daher anzunehmen, daß das internationale Verkehrsrecht im neuen Jahre in seiner Durchbildung wieder einen Schritt vorwärts tun wird.

Auch die weitere allgemeine Bemerkung mag noch vorweg genommen werden, daß sich auch im Jahre 1922 die Nachwirkungen des Weltkrieges noch auf vielen Gebieten des Betriebes und besonders der Bewirtschaftung von privaten, staatlichen und reichischen Eisenbahnen in allen Weltteilen stark geltend machten. Teils waren die Ursache kriegerische Vorgänge zwischen Ländern, die am Weltkriege unmittelbar beteiligt gewesen oder in seiner Auswirkung geschaffen oder neu geformt sind. Teils war der Grund eine Reihe von Umstellungen im Wirtschaftsleben der Völker, vielfach zum Schaden des Wettbewerbs deutscher Erzeugnisse auf dem Weltmarkt und zur Verschlechterung des deutschen Geldwerts. Teils endlich waren die Nachwirkungen, und zwar recht folgenschwere, der Hauptsache nach darauf zurückzuführen, daß der Weltkrieg ohne Zweifel fast in der ganzen Welt zu einer erstarkenden Bewegung der großen Volksmassen wesentlich beigetragen hat. Im Eisenbahnwesen traten ihre namentlich auf höhere Entlohnung, verkürzte Arbeitszeit und mit den Verwaltungen gleichberechtigte Mitwirkung des Personals an der Dienst- und Arbeitsregelung gerichteten Ziele im Jahre 1922 in vielen Ländern, zeitweise mit elementarer Wucht, in den Vordergrund und verursachten ordnungswidrige, ungemein verkehrsschädliche Ausstände, wie besonders in Deutschland und Nordamerika. Wo die neuzeitlichen Bewegungen mit Vernunft und Maß hervortraten, haben sie zweifellos der Arbeitnehmerschaft, Beamten wie Arbeitern, Nutzen eingetragen. Wo sie aber in verwegene, ordnungswidrige Streiks ausarteten und zur überheblichen Machtfrage wurden, haben sie versagt und Veranstaltern und Mitläufern nichts weniger als Nutzen eingebracht. Vom allgemeinpolitischen Standpunkt betrachtet, haben diese Streiks wesentlich zur Klärung der entscheidenden Stellungnahme der Allgemeinheit beigetragen, indem in allen beteiligten Ländern festgestellt werden konnte, daß eine solche Auswirkung sozialer Errungenschaften von dem weitaus größten Teile der Bevölkerung mit Entschiedenheit verurteilt wird. Immerhin wird es noch vieler und harter Arbeit bedürfen, um auf diesem Gebiete wieder zu vernünftigen, vom Verkehr und von der Gesamtwirtschaft tragbaren Zuständen zu gelangen.

Schließlich sei noch auf eine weitere allgemeine Erscheinung aufmerksam gemacht, die im vergangenen Jahre bei einer großen Anzahl von Eisenbahnen fast aller Länder besonders stark ins Auge fällt. Es ist dies die Ausdehnung und die Einführung des elektrischen Zugbetriebes auf solchen Eisenbahnlinien, die sich für die Elektrisierung eignen. Wie in der Industrie, so trat auch bei den Eisenbahnen das Bestreben immer stärker hervor, an dem vielerorts unzureichend vorhandenen, jedenfalls aber sehr kostspieligen Brennstoff der Dampfmaschinen und Dampflokomotiven in erhöhtem Maße durchgreifend zu sparen. Bedeutsame Verbesserungen wurden zu dem gleichen Zwecke an den Dampflokomotiven gemacht, und ein voller Ersatz dieser beweglichen Krafterzeuger und Fahrmittel wird nach dem heutigen Stande des technischen Wissens kaum in Frage kommen. Aber es kann keinem Zweifel unterliegen, daß im Bau elektrischer Lokomotiven und in der Anlage elektrischer Streckeneinrichtungen wiederum wesentliche Fortschritte gemacht wurden. Diese wurden überall da um so größer eingeschätzt, wo billige Wasserkräfte gleichzeitig für andere Zwecke, besonders für Kanalbetriebe, Fabrikbetriebe und Beleuchtung, nutzbar gemacht werden konnten. Nichts ist geeigneter, zu einer erfolgsicheren Abgrenzung der Arbeitsgebiete von Dampf und Elektrizität zu gelangen, als Erprobungen, die in allen Kulturländern der Welt unter gegenseitigem Austausch der Erfahrungen angestellt werden.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen konnte im vergangenen Jahre die unvermeidbar gewesenen Rückschläge des Weltkriegs noch nicht wieder wettmachen. Die Eisenbahnverhältnisse mancher der neuen Staatenbildungen Mitteleuropas waren noch zu wenig geklärt und gestärkt. Aber seine Mitwirkung bei der Wiederanknüpfung von Verkehrsbeziehungen der Vereinsbahnen nach allen Richtungen war von Erfolg begleitet. An wichtigen Vorgängen bei den dem Verein angehörenden Eisenbahnverwaltungen und bei denen solcher anderer Länder, deren Eisenbahnverkehr für die Länder Mitteleuropas von größerer Bedeutung ist, war das abgeschlossene Jahr, wie die Rückblicke auf die Neuerungen und Ergebnisse der Eisenbahnen der einzelnen Länder zeigen, besonders reich.

Deutschland.

1. Die Finanzen der Reichsbahn. Die deutsche Reichsbahnverwaltung hat ihre Voraussage, daß ihr bis zum 1. April 1922 reichender Betriebsrechnungsabschluß für das Jahr 1921 den im Haushalt angenommenen Fehlbetrag nicht in voller Höhe erreichen würde, wahr gemacht. Ihr erstes Betriebsjahr 1920 hatte mit einem Fehlbetrag von 15,6 Milliarden Mark abgeschlossen, und man hatte für das Rechnungsjahr 1921 einen Fehlbetrag von 10,8 Milliarden veranschlagt. Tatsächlich ist nur ein solcher von 6,9 Milliarden entstanden und die Betriebszahl ist von 173 % im Jahre 1920 auf 110 % im Jahre 1921 gesunken.

Für das Rechnungsjahr 1922 hatte der Haushalt ein Gleichgewicht der Ausgaben und Einnahmen der Betriebsrechnung bei einer Betriebszahl von 95 % angenommen. Es gab Zweifler gegenüber solchem Wagemut. Nach vorläufigen Abschlüssen der Reichsbahn ist indessen vorerst ein Zweifel unbegründet. Die Einnahmen der ordentlichen Rechnung wurden im ersten Halbjahr 1922 trotz der starken Geldentwertung und zwangläufig auch der Selbstkosten nicht voll verbucht, ergaben vielmehr einen kleinen Überschuß. Es standen 92 237 Milliarden Mark Einnahmen 92 180 Milliarden Mark Ausgaben gegenüber. Auf jeden Fall ein bedeutsamer Fortschritt. Freilich hat es

dazu außer den erzielbaren Ausgabeeinschränkungen ganz beträchtlicher, einander auf dem Fuße folgender Erhöhungen aller Leistungspreise der Reichsbahn, insbesondere fast beängstigend hoher Steigerungen der Gütertarife, bedurft. Immerhin konnten diese Erhöhungen hinter den allgemeinen Preissteigerungen, insbesondere hinter denen für Gegenstände und Stoffe, deren die Eisenbahn von der freien Wirtschaft benötigte, teilweise erheblich zurückgehalten werden (Ziffer 5). Keinesfalls wäre der Vorwurf einer Zügellosigkeit in der Wirtschaftsgebarung der Reichsbahn begründet. Die Verwaltung hatte die Zügel wieder in der Hand, die Wirtschaftskontrollen, ein feinfühliger Apparat, der die vielen Tausende von bezirklichen und örtlichen Betriebsstellen von e i n e r Kontrollstelle aus umschlingt, waren wieder in voller Wirksamkeit. Man kann nur wünschen, daß dieser Wirtschaftsapparat auch ferner, unbeschadet des Bestrebens nach Dezentralisation der Geschäfte, in fester Hand gehalten wird. Er ist und bleibt das untrüglichste Werkzeug einer Bewirtschaftung des Unternehmens nach den Grundsätzen wirklich guten kaufmännischen Geistes.

Daß die Reichsbahnverwaltung trotz der seit Mitte des Jahres verwüstend hohen Geldentwertungen und allgemeinen Preissteigerungen und trotz der dadurch bedingten eigenen Ausgabesteigerungen, wozu die Notwendigkeit der Beschaffung äußerst kostspieliger ausländischer Kohle wesentlich beitrug, entschlossen ist, auch in der zweiten Hälfte des Rechnungsjahres 1922 die Betriebsausgaben aus den Betriebseinnahmen voll zu bestreiten, wurde amtlich verlautbart. Auch der Haushaltsplan für 1923 soll wieder nach dem Grundsatze des Gleichgewichts der Einnahmen und Ausgaben aufgestellt werden, obgleich auf weitere, enorme Preissteigerungen bei den sächlichen Ausgaben sowie auf ein erhebliches Anwachsen der persönlichen Ausgaben infolge von Besoldungs- und Lohnsteigerungen zu rechnen war.

War sonach die Reichsbahn in Anbetracht ihres B e t r i e b s rechnungsergebnisses nicht mehr als „Kostgänger der allgemeinen Reichskasse" anzusehen, so standen ihr ausreichende Bargeldmittel zur Ausführung von werbenden E r w e i t e r u n g e n auf den vorhandenen Bahnlinien und von n e u e n B a h n e n ohne Inanspruchnahme der allgemeinen Reichskasse noch nicht zur Verfügung. Wie der bekanntgewordene vorläufige Entwurf eines R e i c h s b a h n f i n a n z g e s e t z e s zeigt, wird geplant, in dieser Beziehung durch eine grundlegende Neuordnung der Wirtschaftsführung und Finanzgebarung der Reichsbahn Abhilfe zu schaffen. Nach dem Entwurfe bezweckt dieses zur Erfüllung des Art. 92 der Reichsverfassung ohnehin notwendige Gesetz die Überführung des Reichsbahnunternehmens a u s d e r r e g i m i n e l l e n V e r w a l t u n g i n e i n e f r e i e r e n p r i v a t w i r t s c h a f t l i c h e n G r u n d s ä t z e n a n g e p a ß t e, a u f e i n e E r h ö h u n g d e s w i r t s c h a f t l i c h e n L e i s t u n g s g r a d e s a b z i e l e n d e B e t r i e b s w e i s e. Das Gesetz soll die in der Reichsverfassung grundsätzlich ausgesprochene wirtschaftliche Selbständigkeit (Autonomie) der Reichsbahn finanz- und verwaltungstechnisch regeln, die Verwaltung des Unternehmens nach verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten stärken und dazu beitragen, parteipolitische Einflüsse von ihr fernzuhalten. Zu diesem Zwecke ist neben der festumschriebenen Selbständigkeit der Reichsbahnverwaltung eine ständige, sachkundige Mitbeteiligung, besonders an allen wichtigeren Bewirtschaftungsfragen, durch Vertreter der freien Wirtschaft, des Personals und der gesetzgebenden Körperschaften vermittels eines den Aufsichtsräten der Aktiengesellschaften nachgebildeten Verwaltungsrats geplant. Eine der wichtigsten der von ihm maßgeblich zu behandelnden Fragen ist die der künftigen K r e d i t m a ß n a h m e n der von der allgemeinen Finanzverwaltung des Reiches losgelösten Reichsbahnfinanzpolitik. Ebenbürtig ist dieser Frage die zur Durchsetzung der G e s a m t verwaltung mit wirtschaftlichem Geiste nötige Neuregelung der Beamtenfrage. Sie soll nach dem Gesetzentwurfe in der Richtung angebahnt werden, daß für die Reichsbahn in der Entlohnung der Beamten nach dem Grade der Eignung und der Leistungen des einzelnen weitergehendere Möglichkeiten geschaffen werden, als sie für die reinen Hoheitsverwaltungen ausreichen. Die Vorarbeiten für das Gesetz sind im vergangenen Jahre durch zahlreiche Verhandlungen mit Vertretern der beteiligten Volks- und Berufskreise soweit gefördert worden, daß nunmehr ein Entwurf der Reichsregierung zur Beschlußfassung vorliegt. Es wäre dringend zu wünschen, daß die Allgemeinheit, an erster Stelle die am Eisenbahnwesen vornehmlich beteiligten Wirtschaftskreise, sich immer stärker davon durchdringen ließen, daß der eingeschlagene Weg dazu führen würde, die Reichsbahn von Fesseln zu befreien, die sie in der vollersprießlichen Bewirtschaftung des Unternehmens gegenwärtig zum Nachteil des Unternehmens und der Gesamtwirtschaft des Reichsgebiets allzu stark und unzweckmäßig einschränken. M a n s o l l t e d i e R e i c h s b a h n d u r c h d a s F i n a n z g e s e t z s o b a l d w i e m ö g l i c h a u f e i g e n e F ü ß e s t e l l e n, d e r e r s t d a n n w i r k l i c h s e l b s t ä n d i g e n V e r w a l t u n g e i n e n w i e b e i d e n A k t i e n u n t e r n e h m e n m i t w e i t e n B e f u g n i s s e n a u f d e m g a n z e n W i r t s c h a f t s g e b i e t e a u s g e s t a t t e t e n A u f s i c h t s - o d e r V e r w a l t u n g s r a t b e i o r d n e n u n d s o e i n e e r s t e f e s t e G r u n d l a g e f ü r d e n u n a b w e i s b a r e n, g r o ß z ü g i g e n S e l b s t k o s t e n a b b a u s c h a f f e n !

Außer dieser Vorbereitung einer großzügigen Finanzreform setzte die Reichsbahn bereits früher begonnene E r s p a r n i s m a ß n a h m e n fest. Erwähnung verdienen insbesondere: der weitere Ausbau und die Ausdehnung des Arbeitsgedingeverfahrens; die Prämiierung wirtschaftlicher Einzelleistungen sowie sparsamen Stoffverbrauchs und der Verhütung unwirtschaftlicher Vorgänge; der Wegfall von Beamtenstellen, die bei der Übernahme der Staatsbahnen über den Bedarf hinaus geschaffen waren; eine große Zahl technischer Neuerungen, namentlich im Ausbesserungswesen der Fahrzeuge; die Auflösung von Aufsichtsorganen (Ämtern) in nicht verkehrsdichten Gebieten; die Einschränkung der Schrankenbedienung; die zeitweise Schließung von Haltestellen und kleineren Bahnhöfen; die Vereinigung bisher selbständiger Dienststellen auf zahlreichen Bahnhöfen u. dgl. Leider traten die erzielten, teilweise beträchtlichen Ersparnisse äußerlich nicht in die Erscheinung. Sie verschwanden im Ozean der ungeheuer großen, allgemeinen Preissteigerungs- und Teuerungswogen. Zum Teil werden die Früchte der Bestrebungen erst in späteren Jahren reifen; so namentlich die Wirtschaftserfolge der weiteren Einführung der durchgehenden Güterzugbremse und ganz besonders die Einführung neugearteter Betriebs- und Arbeitsmethoden in den bahneignen Ausbesserungswerken, die zur Wiederherstellung der im Kriege arg verwüsteten Fahrzeuge auch gegenwärtig noch erheblich größere Leistungen auszuführen haben als nach Wiedererreichen des normalen Zustandes. Sobald dieser Zustand eingetreten ist, was nach der Meinung Sachverständiger etwa im Jahre 1924 der Fall sein wird, darf daher auf eine sehr beträchtliche Herabminderung der Arbeiterzahl sowie der Unterhaltungsstoffe und der Kosten der Ausbesserungswerke gerechnet werden.

Hinzuweisen ist an dieser Stelle noch besonders auf die im Jahre 1922 mit allem Nachdruck gepflegte technisch und wirtschaftlich-wissenschaftlichen Betriebsmaßnahmen, zu deren Einrichtung die schwere Zeit finanzieller Bedrängnis in erhöhtem Maße den Anstoß gegeben hatte. Die beim Reichsverkehrsministerium eingerichteten besonderen Stellen sowohl für die e x a k t e E r f a s s u n g d e r W i r t s c h a f t l i c h k e i t im Fahr- und Bahnhofsbetriebe, als auch für die gleichwichtige Verfolgung der B r e n n s t o f f w i r t s c h a f t und des bereits erwähnten Fahrzeugausbesserungswesens haben den weiteren Ausbau dieser Sonderfächer in den Bezirksverwaltungen zur Folge gehabt und bereits bedeutsamen Einfluß auf das günstigere Wirtschaftsergebnis ausgeübt. Die Bestrebungen zur Erhöhung der wirtschaftlichen Betriebsführung haben ins-

besondere auch zur Belehrung und zur Vertiefung der Kenntnis der miteinander verschlungenen, über das ganze Reich verbreiteten zahlreichen Dienststellen, über den Wert ihrer eigenen Geschäftsführung für die Selbstkosten und damit für die Wirtschaftsführung des Gesamtunternehmens wesentlich beigetragen. Nach amtlicher Verlautbarung war die Erweckung der Stärkung des Sparsinns bei den ausführenden Stellen offensichtlich. Daß diese neuen Wirtschaftsbestrebungen breiten Boden gefunden haben, zeigen auch die vielen auf wirtschaftliche Verbesserungen von Geschäftseinrichtungen aller Art zielenden Anregungen aus den Kreisen der ausführenden Eisenbahnbeamten. Auch die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen konnte eine große Zahl solcher Anregungen zur Erörterung stellen; zugleich ein Beweis für die Nützlichkeit und Notwendigkeit einer auf keinen Zweig des Eisenbahnwesens beschränkten Fachzeitschrift.

Zu beklagen war der Widerstand, den die Allgemeinheit wie auch die Bevölkerung von Gebieten und Orten nicht selten den Ersparnismaßnahmen der Reichsbahn entgegensetzte, sobald durch sie notgedrungen dem Verkehr stundenweise die Einschränkung lieb gewordener Gewohnheiten zugemutet werden mußte. Es wäre dringend zu wünschen, daß auch außerhalb der Eisenbahnverwaltung den unabweisbaren Ersparnisanordnungen der Reichsbahn volles und überall da, wo es angezeigt ist, opferbereites Verständnis entgegengebracht würde. Der beschrittene Weg der vollen wirtschaftlichen Wiedergesundung und damit letztlich der pflegsamsten Behandlung des Gesamtverkehrs würde dadurch der Eisenbahn oft wesentlich erleichtert werden.

2. Form und Ordnung der Verwaltung. Nach dem vorjährigen Rückblick hatte der Reichsverband der deutschen Industrie im November 1921 der Reichsregierung gegenüber die Unterstützung einer Kreditaktion von der Überlassung der Reichsbahnen an ein Privatunternehmen abhängig gemacht. Indessen hatten die angestellten Untersuchungen des Entstaatlichungsplanes seine Undurchführbarkeit dargetan. Außen- und innenpolitische Schwierigkeiten hatten von der Verfolgung des Vorschlags abgemahnt. Die Erwägung, daß nach deutschem Empfinden die vornehmste Aufgabe des Eisenbahngroßbetriebes darin bestehe, nicht privaten Berufsgruppen, sondern vielmehr der ganzen Volkswirtschaft zu dienen, hatte die Notwendigkeit ergeben, einem so großen, monopolartigen Privatunternehmen gegenüber eine umfassende, bestimmende Beaufsichtigung namentlich auch seiner Tarifpolitik durch das Reich vorzusehen. Damit war die wesentlichste Voraussetzung des Planes, nämlich das tatsächlich freie Bestimmungsrecht über die Eisenbahnen, hinfällig geworden. Überdies hatte von den Befürwortern des Entstaatlichungsplanes der Nachweis nicht erbracht werden können, daß die Reichsbahn — die Aufrechterhaltung der deutschen Gesamtwirtschaft vorausgesetzt — nicht imstande sei, im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung das deutsche Eisenbahnwesen zur Gesundung zu bringen.

Wider Erwarten veröffentlichte der genannte Verband Ende März 1922 ein Gutachten über die Lage der Reichsbahn, das erneut einen Entstaatlichungsplan entwickelte. Statt des erstmals empfohlenen, rein privatwirtschaftlichen Systems wurde nunmehr ein gemischtwirtschaftliches Gebilde vorgeschlagen, das aber in seiner Auswirkung notwendigerweise und in seiner Aufmachung tatsächlich zu einer Herrschaft von einzelnen Berufskreisen, also in Wirklichkeit ebenfalls zu einer Privatbewirtschaftung führen mußte. Auch dieser Vorschlag fand in großen Volkskreisen heftigen Widerstand. Die wichtigsten Punkte seiner Begründung und seines Aufbaus wurden in einer Anzahl von fachmännischen und wirtschaftspolitischen Entgegnungen widerlegt. Daß auch in den eigenen Kreisen des Deutschen Industrieverbands eine starke Gegnerschaft gegen eine durch tiefgreifende Reichsaufsicht der nötigen Freiheit auf den wichtigsten Geschäftsgebieten beraubte Reichseisenbahngesellschaft bestand, zeigten besonders die Beratungen auf der Sommertagung dieses Verbandes im Juni 1922. Unter diesen Umständen konnte die weitere Verfolgung auch dieser theoretisch wertvoll scheinenden, praktisch aber kaum lösbaren Umformung aus Erwägungen politischer und wirtschaftlicher Art nicht in Frage kommen.

Größere Beachtung fanden andere Anregungen, die bei den Erörterungen dieser systemändernden Umformungen des Reichsbahnunternehmens stark in den Vordergrund traten. Sie fußten auf dem Gedanken, daß in der Privatwirtschaft auf jeden Fall die Geschäftsführung und die Arbeits- und Wirtschaftsmethoden gewinnbringender seien, weil nicht nur Werkseigner, sondern auch meistens Werksleiter an guten Wirtschaftserfolgen unmittelbar beteiligt seien. Die ungünstigen Wirtschaftsergebnisse der Reichsbahn in den Jahren 1920 und 1921 wurden auch von Kreisen, von denen als ihre hauptsächliche Ursache die tatsächlichen Überanforderungen während des Krieges und die schweren, schädlichen Nachwirkungen seines unglücklichen Ausgangs anerkannt wurden, zu einem Teile auf unzweckmäßige und den Zeitverhältnissen nicht mehr voll Rechnung tragende Verwaltungs- und Geschäftseinrichtungen der Reichsbahn und ihrer Bestandteile, der früheren Staatsbahnen, zurückgeführt. Es wurde empfohlen, die Geschäftseinrichtungen und Verfahrungsweisen der Privatwirtschaft in höherem Maße für die Reichsbahn nutzbar zu machen und zur Sicherung des Erfolges der Hinübernahme solcher Neuerungen die Reichsbahnverwaltung an den leitenden und den mittleren Stellen durch Männer aus der Privatwirtschaft zu ergänzen. Zugleich wurden dezentralistische Maßnahmen, nicht etwa die Schaffung einer Anzahl von wirtschaftlich selbständigen Bezirksgruppen, wohl aber größere Bewegungsfreiheit der einzelnen Verwaltungs-, Aufsichts- und örtlichen Dienststellen als zweckdienlich erachtet.

Eine Reihe von Anordnungen, die im vergangenen Jahre von der Reichseisenbahnverwaltung getroffen worden sind, läßt erkennen, daß diese Anregungen auf fruchtbaren Boden gefallen sind. Hervorzuheben ist namentlich der weitere Ausbau der bereits früher begonnenen Übertragung größerer Selbständigkeit an die ausführenden Dienststellen. Angelegenheiten von örtlicher Bedeutung, nicht nur im innern Geschäftsbetriebe, sondern auch im Verkehr mit Außenstehenden, sind demnach bei den örtlichen Stellen zu erledigen, ohne daß weitere Instanzen mitwirken. Die damit den Dienstvorstehern zufallende erhöhte Mitverantwortung an der wirtschaftlichen Geschäftsführung setzte größere Vorbildung und umfassende Dienstkenntnisse voraus und erforderte allgemeinere und gründlichere Unterweisung der äußeren Stellen über den Einfluß ihrer Mitwirkung an einer Erfolgwirtschaft (s. auch Ziffer 1). Auch die Zuständigkeiten der Reichsbahnämter und Reichsbahndirektionen wurden mehrfach erweitert, was eine Entlastung des Ministeriums zur Folge hatte. Der Erfolg wird um so größer und wirksamer sein, je mehr sich die Allgemeinheit daran gewöhnt, die Entscheidungen der örtlichen Dienststellen, der Aufsichtsstellen und der Bezirksverwaltungen als maßgebend anzuerkennen und nicht immer wieder gegenüber den Entscheidungen der unteren Stellen die Nachprüfung durch obere Stellen und gegenüber denen der Bezirksverwaltungen die Nachprüfung durch das Ministerium zu beanspruchen.

Besonders eifrig und nachdrücklich wurde von der Reichsbahnverwaltung untersucht, inwieweit privatwirtschaftliche Einrichtungen und Methoden in das betrieblich und wirtschaftlich hervorragend wichtige bahneigne Fahrzeugausbesserungswesen mit Vorteil übernommen werden könnten. Weniger gute oder nur gleichwertige Einrichtungen und Methoden der Privatwerke mußten dabei natürlich ganz ausscheiden. Jedenfalls waren die vergleichenden Prüfungen für den Fortgang der seit einigen Jahren in der Entwicklung begriffenen Neuordnung dieses Geschäftszweiges von erheb-

lichem Nutzen. Der Zustand des Fuhrparks hat sich gegenüber dem der ersten Jahre nach dem Kriege wesentlich gebessert, und das Fortschreiten der Arbeiten berechtigt, wie bereits erwähnt wurde, auf diesem Gebiete zu der Hoffnung auf baldige Überwindung aller schlimmen Nachwirkungen des Krieges und seines für Deutschland unglücklichen Ausgangs.

Vorsichtiger verhielt sich die Reichsbahnverwaltung mit Recht gegenüber der Anregung auf Ergänzung des Eisenbahndienstkörpers durch Männer aus den Kreisen der Industrie. Die Anregungen kamen aus den Kreisen der Privatwirtschaft selbst, nicht aus Eisenbahnfachkreisen, und man kann nicht wissen, ob nicht doch eine allzu günstige Selbsteinschätzung oder gar Überschätzung eigener Fähigkeit und Leistung der Ausgangspunkt der Anregungen gewesen ist. Trotz des großen Vorteils, den die Privatindustrie während des Krieges von den Staatsbahnen genossen hat, sind die Preise industrieller Erzeugnisse mindestens gleich stark, zumeist sogar erheblich stärker als die Eisenbahntaxen gestiegen, und es ist allgemein bekannt, daß die vorkriegszeitliche gute Beschaffenheit und prompte Lieferung industrieller Erzeugnisse vielfach auch noch nicht voll wieder erreicht ist. Diese allgemeine Beobachtung konnte die Richtigkeit der Annahme nicht unterstützen, daß die Erfolgwirtschaft der Reichsbahn, wozu mit an erster Stelle auch die möglichste Niedrighaltung der Verkehrstaxen gehört, durch eine Durchsetzung des Eisenbahndienstkörpers mit Privatwirtschaftlern gewönne. Die Festsetzung der Verkehrstaxen, ferner die ausschlaggebenden Vereinbarungen der Preise für massenweise benötigte Gegenstände und Stoffe sowie die Bemessung der Besoldungen und Löhne des Personals sind in unserer Zeit der Verkaufsvereinigungen und anderer Vertrustungen sowie der gewerkschaftlichen Zusammenschlüsse immer mehr auch bei den Eisenbahnen Aufgabe der Zentralleitung geworden. Bei den ausführenden Stellen der Eisenbahnverwaltung steht infolgedessen im Vordergrund der wirtschaftlichen Aufgaben die Betätigung genauer, von jedermann anerkannter, praktischer Kenntnisse des Eisenbahndienstes in allen seinen Einzelheiten und Eigenarten. Nur wer diese Kenntnisse besitzt, kann die Verantwortung für volle Ausnutzung des Personals und für sparsames Umgehen mit dem gewaltig großen, technischen Apparat und den benötigten Mengen an Stoffen aller Art in dem seiner Natur nach gefahrvollen Eisenbahnbetriebe tragen. Diese Kenntnisse können nur in praktischer Dienstleistung bei der Eisenbahn, nicht in Privatbetrieben irgendwelcher Art erworben werden. Nichtsdestoweniger war bei den Drangsalen der Zeit die bessernde Hand anzulegen. Aus Erwägungen solcher Art sind besonders zwei Vorgänge aus dem vergangenen Jahre zu begrüßen.

Der eine Vorgang ist die bereits erwähnte erhöhte Mitverantwortung der Dienstvorsteher für die Wirtschaftsführung ihres Bereichs unter gleichzeitiger umfassenderer Unterrichtung dieser Beamten von den vergleichenden Ergebnissen der technischen und wirtschaftlichen Untersuchungen und Erprobungen übergeordneter Stellen, sowie das immer ausgedehntere Aufrücken im praktischen Dienst erprobter, tüchtiger Beamten zu höheren Stellen des Aufsichts-, Verwaltungs- und Bewirtschaftungsdienstes bei den Aufsichtsorganen und leitenden Behörden. Es fehlt in der großen, vielfach gut vor- und ausgebildeten, praktisch erfahrenen Beamtenschaft der Reichsbahn nicht an fähigen und dienstfreudigen Köpfen für die erfolgreiche Wahrnehmung dieser wichtigen Aufgaben. Ein immer weiterer Ausbau dieser, auch privatwirtschaftlichen Gepflogenheiten entsprechenden Errungenschaften würde ohne jeden Zweifel von großem betrieblichem und besonders wirtschaftlichem Erfolge begleitet sein.

Der andere Vorgang ist die ebenfalls schon angeführte Förderung des beabsichtigten Reichsbahnfinanzgesetzes mit seinem Ausbau der Zentralverwaltung der Reichsbahn. Gerade die oberste Verwaltungsstelle bedarf für die ihr nach der heutigen und voraussichtlich erst recht der künftigen Gestaltung der gesamten Wirtschaftsverhältnisse unabweisbar verbleibenden wirtschaftlichen Aufgaben größten Stils der Beratung und möglichst nach privatwirtschaftlichen Vorgängen geformten ständigen Mitwirkung. In dem zu diesem Zwecke neben dem Reichsverkehrsminister vorgesehenen Verwaltungsrat der Reichsbahn können die großen, privatwirtschaftlichen Organisationen das Bemühen der Reichsbahn nach eigenen wirtschaftlichen Erfolgen und gleichzeitiger Erfüllung allgemeiner volkswirtschaftlicher Aufgaben sachverständig beeinflussen und unterstützen. Durch einen solchen Ausbau des Verwaltungskörpers der Reichsbahn wird die Durchsetzung ihres gesamten Dienstkörpers mit brauchbaren, gesunden und dem Ganzen förderlichen privatwirtschaftlichen Grundsätzen und Betriebsweisen mehr und erfolgreicher als auf jedem anderen Wege zur Verwirklichung kommen können. Angesichts der denkbarst wichtigen und schwierigen Aufgaben bei der Ordnung ihrer Bewirtschaftung gerade in der jetzigen und kommenden Zeit sollte man mit diesem Verwaltungsausbau mit größter Beschleunigung vorgehen.

Unbeeinflußt bleiben von einem solchen Ausbau die nach Art. 93 der Verfassung zur Mitwirkung auf rein verkehrspolitischem und verkehrstechnischem Gebiete berufenen Eisenbahnverkehrsbeiräte. Es war daher bei den steten Änderungen der Geldverhältnisse und den zwangläufigen, ununterbrochenen Neufestsetzungen der Verkehrstarife eine Notwendigkeit, die Beratung der Reichsbahn auf dem reinen Verkehrsgebiete endgültig zu ordnen und an Stelle des „vorläufigen Reichseisenbahnrats“ wirksamere Beratungskörper zu schaffen. Dies geschah durch Verordnung der Reichsregierung vom 24. April 1922, durch die „zur beratenden Mitwirkung in Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs und der Tarife“ 13 Landeseisenbahnräte und ein Reichseisenbahnrat errichtet wurden. Die Mitglieder der Landeseisenbahnräte werden teils von den staatlich organisierten Wirtschaftskörpern und von den gewerkschaftlichen Organisationen der Arbeiter, Angestellten und Beamten gewählt, teils von den Regierungen der deutschen Länder ernannt. Der Reichseisenbahnrat besteht aus einem vom Reichspräsidenten ernannten Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden sowie aus Mitgliedern, die teils von den Landeseisenbahnräten gewählt, teils vom Reichswirtschaftsrat ernannt werden. Die Verkehrsbeiräte begannen alsbald nach der Bildung ihre Wirksamkeit.

Noch eine Reihe anderer organisatorischer Verwaltungsmaßnahmen fiel in das Jahr 1922, so die Zusammenlegung von Abteilungen im Reichsverkehrsministerium unter Verminderung der Beamtenzahl, die allgemeine Einrichtung von Abteilungen bei den inzwischen im Gesamtgebiet als „Reichsbahndirektionen“ bezeichneten Bezirksbehörden der Reichsbahn, die Aufhebung der Eisenbahndirektion Kattowitz und die Bildung der Reichsbahndirektion in Oppeln, die Verminderung der Zahl der Aufsichtsämter, soweit solche in früheren Jahren hauptsächlich zur Verbesserung der Anstellungsverhältnisse von Beamtenklassen geschaffen waren, die Neuordnung der Leitung von großen Eisenbahnhauptwerkstätten, jetzt Eisenbahn-Ausbesserungswerke genannt, unter je einem Werkdirektor, dem mehrere Werksabteilungen unterstehen, die Bestallung der größeren Masse von Werkführern in den Ausbesserungswerken und Werkstätten als Werkmeister.

Hingegen hat das vergangene Jahr die in breiter Öffentlichkeit sicherlich in ihren Wirkungen weit überschätzte große Neuordnung der Reichsbahnverwaltung und der Verwaltungsgliederung noch nicht gebracht, konnte sie, wie jeder Einsichtige anerkennen wird, nicht bringen. Es ist

ohne Zweifel von größerem Vorteil, die Dinge sich noch weiter entwickeln zu lassen und davon auszugehen, daß die gemeinsame Arbeit aller Glieder der Verwaltung am ehesten imstande sein wird, das gegenseitige Sichverstehen und das Vertrauen zueinander zuwege zu bringen und zu stärken. Nur dieser Weg wird mit Sicherheit zu immer größerer Angleichung, Vereinfachung und Verbilligung führen, ohne daß dadurch Eigenarten — in den einzelnen Ländern, durch die Verschiedenheit der Verhältnisse begründet oder durch Rücksichten auf andere Verwaltungsgebilde oder auf kommunalistische Forderungen entstanden — verletzt oder vernachlässigt zu werden brauchen. Ein solches, vorsichtigeres Vorgehen ist auch im Hinblick auf unsere inner- und außenpolitische Lage um so mehr ratsam, als die Reichsbahn als verbindende Verkehrsanstalt kein Kampfgebiet, sondern ein lebendiger Kitt der Länderverbindung im Deutschen Reich zu sein bestimmt ist.

3. Personalverhältnisse. Wie die Dinge sich in neuerer Zeit entwickelt haben, ist jedenfalls gegenwärtig zielbewußte Personalpolitik eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Erzielung des betrieblichen und wirtschaftlichen Leistungsgrades der Reichsbahn. Dieser ist von der Diensttüchtigkeit und dem Diensteifer des Personals mehr als je zuvor abhängig. Andererseits ist auch das in der Reichsverfassung begründete Recht der Mitwirkung der Personalvertretungen an der Ordnung und Handhabung der Dienst- und Arbeitsverhältnisse größer und umfassender als vordem. Der hierauf fußende Einfluß der stark entwickelten Beamten- und Arbeiterzusammenschlüsse machte sich im vergangenen Jahre bei der Reichsbahn stark geltend. Eine Erscheinung, die gleicherweise auch in allen anderen — staatlichen und privaten — Betrieben beobachtet wurde, und zwar nicht nur in Deutschland, sondern auch in andern Ländern, selbst solchen, denen ein mehr als vorteilhafter Ausgang des Weltkriegs beschieden war.

Im Beamtenwesen war die Reichsbahn bemüht, bei den unaufhaltsam in Fluß befindlichen Neuregelungen der Einkommensverhältnisse den berechtigten Wünschen der Beamten und ihrer Vertretungen zum Erfolg zu verhelfen. Über die allgemeinen Regelungen hinaus konnte durch versuchsweise Einführung von vorerst mäßigen Dienstprämien ein Anreiz zu besonders guten Leistungen geschaffen werden. Es ist zu hoffen, daß nach dem Erlaß des Reichsbahnfinanzgesetzes auf diesem Gebiete bedeutsamere, privatwirtschaftlicher Übung mehr entsprechende Maßnahmen ermöglicht werden. Dem gleichen Zwecke dienten auch insbesondere der bereits erwähnte weitere Ausbau des Ausbildungs- und Unterweisungswesens der einzelnen Beamtenklassen, die Erweiterung der wirtschaftlichen Zuständigkeit der Dienstvorsteher sowie der beaufsichtigenden und leitenden Stellen, wie gleicherweise auch die stärkere Durchsetzung der beaufsichtigenden und leitenden Stellen mit praktisch ausgebildeten, tüchtigen Beamten des ausführenden Dienstes.

Im Arbeiterwesen waren, meistens gestützt auf den bereits früher getätigten Lohntarifvertrag der Reichsbahn, die Lohnsätze in steter, vielfach sprunghafter Steigerung begriffen, wobei den unausgesetzten Teuerungswogen nach Möglichkeit Rechnung getragen wurde. Das Arbeitsgedingeverfahren, auf der Grundlage des früher bereits bei der preußischen Staatsbahn in Kraft gewesenen sogenannten Stückzeitverfahrens, konnte in seinen Grundzügen weiter ausgebaut und auf weitere Arbeiterklassen und Dienstbereiche ausgedehnt werden. Bei den Fürsorgeeinrichtungen für Arbeiter und ihre Angehörigen wurden mehrfach Verbesserungen geschaffen. Am 1. April 1922 trat eine neue Arbeitsordnung für das ganze Reichsbahngebiet in Kraft. Sie war im Einvernehmen mit dem Hauptbetriebsrat der Arbeiter erlassen und regelt als Bestandteil des Arbeitsvertrags die Beziehungen zwischen der Verwaltung und Arbeiterschaft, soweit diese Beziehungen nicht durch den Lohntarifvertrag und die Betriebsräteverordnung geregelt sind. Auch über die Annahme und Ausbildung der Handwerkslehrlinge, namentlich in den bahneignen Unterhaltungswerkstätten, wurden im September 1922 im Einvernehmen mit den Arbeitervertretungen neue Grundsätze aufgestellt.

Nach amtlicher Verlautbarung und auch nach Wahrnehmungen der Allgemeinheit wurde in der seit dem Weltkriege gelockerten Dienstzucht und Ordnung erfreuliche Besserung erzielt. Indessen gelang es der Reichsbahn trotz ernstester, mühevoller Arbeit bei dem ablehnenden Verhalten der Personalvertretungen noch nicht, die für die Bewirtschaftung des Unternehmens besonders wichtige Frage der täglichen Arbeitszeit durch ein geplantes Eisenbahnarbeitszeitgesetz zu regeln. Die Verwaltung mußte sich mit „vorläufigen Dienstdauervorschriften für das Betriebs- und Verkehrspersonal" begnügen, die immerhin als ein namhafter Erfolg anzusprechen sind. Über den zahlenmäßigen Umfang des Personalabbaues aus diesem Anlaß ist näheres noch nicht bekanntgeworden.

Leider erfuhren die so fortschreitenden Arbeiten an der Wiedergesundung des Personalwesens schwere Hemmnisse durch mehrfache vertrags- und dienstwidrige Masseneinstellungen von Arbeit und Dienst, die durch unbesonnene Elemente, gegen die bessere Erkenntnis der obersten Spitzenorganisationen der Arbeiter- und Beamtenverbände, in Szene gesetzt wurden.

Bereits im Januar 1922 brach im Bezirk der Reichsbahndirektion Dresden ein wilder Streik aus. Es beteiligten sich 10 066 Arbeiter (24,6 %) und 561 Beamte (1,7 %). Der Streik legte mehrere Tage fast den ganzen Eisenbahnverkehr im Freistaat Sachsen lahm und konnte nur dadurch rasch gebrochen werden, daß durch Handinhandarbeiten der Eisenbahnbehörden das geplante Hinübertragen auf das übrige Mitteldeutschland verhindert wurde.

Weit- und tiefgreifender war der zu gleicher Zeit bereits angedrohte und trotz eindringlicher Warnungen der Reichsregierung — durch die vorübergehend in Kraft gewesene Verordnung vom 1. Februar 1922 wurde die Einstellung und Weigerung der Arbeit den Beamten ausdrücklich verboten und die Aufreizung unter besondere Strafe gestellt — veranlaßte Streik der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter im Februar 1922. Tatsächlich begann diese Streikbewegung mit festgelegter Pünktlichkeit am 2. Februar als Generalstreik der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer in Preußen, Sachsen und Oldenburg und dehnte sich in der Folge auf Teile von Mecklenburg und Baden aus. Nur die besetzten Gebiete Preußens und, von kleineren Ausnahmen abgesehen, Württemberg und Baden blieben verschont. Auch andere Beamtenklassen, jedoch bei weitem nicht in der Geschlossenheit, wie die Lokomotivbeamten, sowie Teile des deutschen Eisenbahnerverbandes schlossen sich an, während die anderen Eisenbahngewerkschaften sich gegen den Streik erklärten. Nach voraufgegangenen Verhandlungen mit den nicht am Streik beteiligten gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen über die Grundzüge der Besoldungsregelung und über Richtlinien des Vorgehens gegen Streikführer, Sabotage und gewaltsame Eingriffe in den Dienst konnte der Lokomotivbeamten-Generalstreik am 8. Februar als abgebrochen gelten. Der angerichtete Schaden war unabsehbar. Er wurde allein für die Reichsbahn auf 1 Milliarde Mark geschätzt. Größter Schaden für die Allgemeinheit und schwerste Not, namentlich für Groß-Berlin, konnte nur durch einen Notbetrieb, der unter denkbar schwersten Umständen es in wenigen Tagen auf die ansehnliche Höhe von 30 % des normalen Verkehrs brachte, verhütet werden.

Der leichtfertig vom Zaun gebrochene Generalstreik war wiederholt Gegenstand von Reichstagsverhandlungen und wurde, die Unabhängigen und Kommunisten ausgenommen, von allen politischen Parteien verurteilt. Die Regierung ließ zwar

weitgehendste Milde bei der disziplinarischen Verfolgung der am Streik beteiligt gewesenen Beamten walten, hielt aber grundsätzlich daran fest, daß ein Beamter, der streikt, seine Amtspflicht verletzt und jedenfalls der disziplinarischen Bestrafung verfällt. Eine Anzahl von schwerer durch die Streikbewegung belasteten Beamten, namentlich von Streikführern wurde im Disziplinarwege aus dem Dienste entlassen, alle Streikenden gingen des Einkommens an den Streiktagen verlustig. Von besonderer Bedeutung aber war die Klarstellung des Empfindens des weitaus größten Teils der Bevölkerung, daß ein Beamtenstreik eine auch unter der neuen Reichsform der Staatsraison zuwiderlaufende Handlung und daher zu ahnden sei. Letzten Endes wird aber dennoch mit dem Streik als Machtfrage zu rechnen sein, und die Reichsbahnleitung hat daher mit Recht dem Ausbau und der Ausbildung der technischen Nothilfe ihre besondere Sorgfalt gewidmet, um für alle Fälle den bedrohlichsten Folgen des Generalstreiks vorbeugen zu können.

Eine weitere Folge des Generalstreiks der Lokomotivbeamten war die Änderung der Bestimmungen über die Befähigung der Eisenbahnbetriebsbeamten dahin, daß fortan auch Nichthandwerker mit dem Dienst der Lokomotivführer betraut werden können. Durch Ministerialerlaß vom 23. Oktober 1922 wurden zum wirksamen Gebrauch dieser Befugnis allgemeine Anordnungen getroffen. Endlich ist zu erwähnen, daß der Generalstreik scharfe Meinungsverschiedenheiten und Auseinandersetzungen in den gewerkschaftlichen Organisationen sowie auch gewerkschaftliche Neubildungen verursachte. Die Tragweite dieser Vorgänge ist noch nicht klar zu übersehen; in jedem Fall scheinen sie geeignet, der Wiederholung ähnlicher gefahrvoller Streikbewegungen Abbruch zu tun.

Von einer Anzahl begrenzter Arbeitseinstellungen sei nur ein mehrtägiger Streik des Tagelohnpersonals einiger Bahnhöfe und Werkstätten in der Pfalz im Oktober v. J. erwähnt. Er dauerte einige Tage, hatte aber doch auch größere Störungen des durchgehenden Verkehrs zur Folge.

4. Zugbetrieb und Verkehrsleistung. Im Personenzugverkehr war das Streben der Reichsbahn erkennbar, trotz der Steigerung der Selbstkosten und der äußerst schwierigen Kohlenversorgung nicht nur Zugeinschränkungen zu verhindern, sondern vielmehr das Reisebedürfnis in zunehmendem Maße zu befriedigen, wenn auch verkehrswerbende Pläne meistens zurückgestellt werden mußten.

Ein neuer Fahrplan vom 1. Juni 1922, der nach Beschluß der europäischen Fahrplankonferenz bis Ende Mai 1923 währt, brachte eine Anzahl zum Teil wesentlicher Neuerungen. Die wichtigste war die Einrichtung beschleunigter Personenzüge, die auch die 4. Wagenklasse führen. Diese Züge bezwecken, auch den minder bemittelten Volkskreisen Reisen auf weite Entfernungen in kürzerer Zeitdauer, die durch Beschränkung der Aufenthalte erzielt wird, und zu den gewöhnlichen Personenzugtaxen ohne Zuschlag zu ermöglichen. Sie scheinen allgemeinen Beifall gefunden zu haben. Inwieweit sie sich wirtschaftlich bewähren, wird, wie angenommen werden darf, durch Selbstkostenermittlungen, zu denen die tatsächliche Benutzung weitere Unterlagen lieferte, festgestellt werden. Von Bedeutung war ferner die Einlegung und Verbesserung (Vermehrung von Zuganschlüssen und Kurswagen) einer Reihe von D-Zügen in fast allen Reichsgebieten. Teilweise dienten sie auch zur Förderung der Verkehrsbeziehungen mit dem Auslande, insbesondere mit Österreich, Ungarn, der Tschechoslowakei, der Schweiz sowie mit Italien und Holland. Hinzu kam vom 30. Juni ein neuer Luxuszug London-Holland-Köln-Stuttgart-München, dessen Geschwindigkeit die des Orientexpreßzugs über Paris übertrifft, sowie ferner am 25. November ein neuer, einmal wöchentlich verkehrender Expreßzug Stockholm-Köln-Basel. Die Neuerungen galten zum Teil nur für die verkehrsstärkere Sommerzeit und dem Bäderverkehr, für den überdies durch die allgemein vermehrten Feriensonderzüge mehr als in den letzten Jahren gesorgt werden konnte. Der Winterabschnitt des Fahrplans, der aus Gründen wirtschaftlicher Art in Übereinstimmung mit der Gepflogenheit der Westmächte am 8. Oktober begann, brachte außer dem Wegfall der nur für den Sommer bestimmten Züge keine wesentlichen Änderungen. Die weitere Erfüllung von Wünschen der Verkehrskundenkreise scheiterte an der sprunghaften Verschlechterung des Markwerts, an der Knappheit und Kostspieligkeit der Kohle und an dem Emporschnellen der Selbstkosten.

Auch im Güterverkehr war die Zugleistung, die sich hier weit mehr als im Personenverkehr an die tatsächlich zu befördernde Menge anpaßt, fast das ganze Jahr hindurch größer als im Vorjahre. Trotz der häufigen und hohen Tarifsteigerungen (Ziffer 5) zeigte der Güterverkehr beträchtliche Zunahmen. Die bei der Bekanntgabe solcher Steigerungen einsetzenden Verkehrsstöße waren teilweise sehr erheblich. Gleichwohl waren Einschränkungen und Sperren in der Güterannahme, die in den Vorjahren öfter, teilweise in großem Umfange hatten getroffen werden müssen, verhältnismäßig selten und meistens nur von kurzer Dauer. Es war dies hauptsächlich die Folge wesentlicher Verbesserung des Zustandes des Lokomotivparks sowie auch des Güterwagenparks, der auch der Zahl der Wagen nach den Stand der Vorkriegszeit wieder erreichte. Daß die Streiks im Eisenbahnpersonal vorübergehend schwere Störungen des Zugbetriebes verursachten, wurde bereits erwähnt. Auch Streiks in der freien Wirtschaft hatten vielfach sehr nachteilige Rückwirkungen auf die Verkehrsbewältigung zur Folge.

Zu Anfang des Jahres hatte die Reichsbahn noch mit den aus dem Vorjahre übernommenen Verkehrsschwierigkeiten in Hamburg zu kämpfen. Sie waren hauptsächlich hervorgerufen durch das Zusammentreffen des völligen Versagens der Elbschiffahrt mit einer gewaltigen Steigerung der Ausfuhr infolge der Markentwertung, sowie mit einer bedeutenden Einfuhrsteigerung besonders in Getreide- und Futtermitteln. Hierzu kam noch eine erheblich verlangsamte Be- und Entladung der Wagen infolge der kürzeren täglichen Arbeitszeit der Hafenarbeiter. Durch unmittelbares Eingreifen der obersten Stellen konnte den Schwierigkeiten im letzten Jahre kräftiger begegnet werden. Zugleich wurde das bereits früher vorbereitete, aber durch die kriegerischen Geschehnisse stark gehemmte, großzügige Erweiterungsprogramm der Hamburger Bahnanlagen trotz der ungünstigen Geldverhältnisse so wesentlich gefördert, daß im Juli der neue Verschiebebahnhof Eidelstedt, ein wichtiger Teil des Programms, in Betrieb genommen werden konnte. Zu erwähnen ist hierbei, daß der Hamburger Hafenverkehr zeitweise einen Umfang hatte, der den der Vorkriegszeit übertraf und unter den drei großen Seehäfen des Festlandes, Antwerpen, Hamburg und Rotterdam, dem Hamburger Hafen wieder den ersten Platz anwies. Besonders seit Mitte des Jahres verurachte in den Seehäfen eine bedeutende Einführung von ausländischer Kohle starken Leerwagenbedarf; er unterband den bisherigen Leerwagenablauf nach den deutschen Industriegebieten und machte vielfach die Anordnung von Wagenleerläufen in umgekehrter Richtung erforderlich.

Die Gesamtzahl der zur Beladung bereitgestellten Güterwagen war, ausgenommen den Monat Februar, in den der große Streik der Eisenbahnbeamten fiel, in jedem Monat größer, als in dem gleichen Monat des Vorjahres. Die Mindergestellung im Februar betrug 654 512, hingegen die Mehrgestellung im

Januar	262 881,	Juni	556 286,
März	556 561,	Juli	592 795,
April	246 283,	August	393 407
Mai	1 011 442,		

Wagen, wobei indessen zu beachten ist, daß der Monat Mai 1921 durch die Sanktionen am Rhein und die Unruhen in Oberschlesien sehr stark beeinflußt war. Das Saargebiet und Ost-Oberschlesien sind durchweg in beiden Jahren ausgeschieden worden. Dieser durchgängig höhere Wagenbedarf ist angesichts

der steten und starken Tarifsteigerungen besonders bemerkenswert.

Auch die für das Wirtschaftsleben überwiegend wichtige Wagengestellung für Kohle, Koks und Briketts in den 8 Steinkohlen- und 11 Braunkohlengebieten war fast durchweg größer als im Vorjahre. Beispielsweise betrug die Wagengestellung im Oktober werktäglich durchschnittlich

	in der ersten Hälfte	in der zweiten Hälfte
1921	48 007	44 610
1922	48 760	48 805

Wagen (10 t). Die Gestellung in den Steinkohlengebieten war im allgemeinen geringer als im Vorjahre, wurde aber durch größere Gestellung in den Braunkohlengebieten mehr als ausgeglichen.

Für den Spitzenverkehr, namentlich an Brenn- und Heizstoffen, Rüben, Kartoffeln und anderen Lebensmitteln im Herbst und Winter, hatte die Reichsbahn außer der Steigerung der Leistungsbereitschaft des Fuhrparks eine Reihe besonderer Maßnahmen getroffen. Um trotz verminderter Belieferung mit inländischer Kohle über ausreichenden Kohlenvorrat zu verfügen, war bereits frühzeitig zu dem äußerst kostspieligen Mittel gegriffen, Saar- und besonders englische Kohle in großen Mengen zu beschaffen. Auch mit dem seit Jahrzehnten erörterten sog. Saisontarif (auch Sommer- oder Erziehungstarif genannt) wurde ein Versuch gemacht, indem ein Tarif für Düngesalze mit größeren Preisermäßigungen für die Monate Mai, Juni und Juli gewährt wurde. Tatsächlich war der Versand an Düngemitteln in diesen Monaten erheblich stärker als im Vorjahre, wobei indessen die Frage noch ungeklärt blieb, inwieweit dies auf erwartete Preissteigerung und Tariferhöhung zurückzuführen war. Daß die Gewährung von Dienstprämien an das Betriebs- und Verkehrspersonal für besonders gute Leistungen in der Herbst- und Winterzeit ebenfalls die Erhöhung der Mehrleistung in diesen Zeiten der Verkehrsstöße bezweckte, ist bereits erwähnt. Dem gleichen Zwecke dienten auch besondere Anordnungen in den neu erlassenen „vorläufigen Dienstdauervorschriften für das Betriebs- und Verkehrspersonal".

Wie vorauszusehen und auch amtlich frühzeitig ausgesprochen war, konnte gleichwohl der Stoßverkehr im Herbst zeitweise nicht überall glatt bewältigt werden. Insbesondere erforderte der gegenwärtig so volkswirtschaftlich wichtige Kartoffelversand stellenweise eine weit über die Anforderungen früherer Jahre hinausgehende Wagengestellung, die auch angesichts möglicher Frostschäden vorzugsweise Berücksichtigung finden mußte. Soweit infolge von nur teilweiser Deckung des wirklichen Bedarfs namentlich an Kohlenwagen industrielle Werke Nachteile erlitten haben sollten, ist dies um so mehr zu beklagen, als die allgemeine Geldknappheit manchen Werken eine gesunde Vorratswirtschaft unter Ausnutzung der Monate, in denen die Reichsbahn zu größeren Leistungen imstande war und zeitweise Leerwagen ohne Verwendung aufstellen mußte, nicht gestattet haben mag. Gesunde Vorratswirtschaft wird aber bei der Wirtschaftslage Deutschlands noch auf lange Zeit eine der wesentlichsten Voraussetzungen für eine möglichst volle Bewältigung des Spitzenverkehrs bilden.

Zu erwähnen ist schließlich noch, daß auch mehrfache Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung in Kraft traten, von denen mehrere dem Zwecke einer rascheren Be- und Entladung der Wagen und der Verhütung zu hoher oder zu frühzeitiger Wageneinforderung dienten, andere hingegen Verbesserungen zugunsten der Verkehrstreibenden, wie z. B. die Wiedereinführung fester Lieferfristen für Güter- und Gepäcksendungen, betrafen.

5. Verkehrstarifpolitik. Die Richtlinien und Grenzen der Tarifpolitik der Reichseisenbahn, insbesondere auch die Folgewirkungen des Art. 92 der Reichsverfassung, zu dessen strikter Durchführung in der ordentlichen Rechnung seit dem Herbst 1921 innen- und außenpolitische Gründe zwangen, sind in der Nr. 45 (vom 30. November v. J.) dieser Zeitung an der Hand einer vom Reichsverkehrsministerium ausgegebenen Schrift: „Die Tarifpolitik der Reichsbahn" eingehender geschildert, als dies im Rückblick auf ein Jahr möglich ist. Auch auf die heftigen Angriffe und Widersprüche, denen sowohl die gewaltigen Tarifsteigerungen als auch der Ausbau der Tarifsysteme begegneten, sowie auf den Einfluß namentlich der Gütertarifsteigerungen auf die allgemeinen Preisbildungen ist dabei näher eingegangen. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird daher auf diese Schilderung verwiesen und aus den wesentlicheren verkehrspolitischen Vorgängen des Jahres 1922 das Folgende, namentlich zahlenmäßig ergänzend, hinzugefügt.

Den Löwenanteil bei der Erzielung der zur Deckung der Betriebsausgaben nötigen Mehreinnahmen hatte der Gütertarif zu tragen, da die Verkehrszunahme hierzu nicht entfernt ausreichte. Bei der sprunghaft zunehmenden Steigerung der Markentwertung und der Selbstkosten bedurfte es vom 1. Februar ab mit Ausnahme des August von Monat zu Monat, im Oktober zweimal, so bedeutender Erhöhungen der Frachtsätze, daß diese vom 1. Dezember ab durchschnittlich das 1680fache der Friedenstaxen betrugen. Die Reichsbahn stellte dabei fest, daß diese gewaltige Steigerung immer noch hinter der durchschnittlichen Steigerung der Großhandelspreise, namentlich hinter denen der von der Eisenbahn benötigten in- und ausländischen Kohlen und des Eisens von Mitte November zurückblieb. Bei dem zweiten, die Selbstkosten bestimmenden Hauptfaktor, den Personalausgaben, betrug freilich vom 16. November ab die Steigerung der Bezüge eines Eisenbahnbediensteten durchschnittlich nur das 332fache der vorkriegszeitlichen Bezüge. Anderseits waren aber die Fahrpreise im Personenverkehr im Dezember erst auf durchschnittlich das 90fache der Friedenstaxen gestiegen und die Reichsbahn hatte in den Monaten Oktober und November infolge der sehr starken zu Notstandstarifpreisen beförderten Kartoffelsendungen einen Einnahmeausfall von 20 Milliarden Mark auf sich genommen.

Mit den Gütertariferhöhungen vom 1. Februar und 1. Oktober 1922 war gleichzeitig ein weiterer Ausbau der Tarifreform vom 1. Dezember 1920 verbunden, und zwar sowohl in vertikaler Richtung (Absenkung der Einheitsfrachtsätze bei zunehmender Entfernung) als auch in horizontaler Richtung (Absenkung der Einheitsfrachtsätze für die einzelnen Güterklassen). Nach voraufgegangener Verstärkung der vertikalen Staffelung wurde am 1. Oktober 1922 für alle ordentlichen Güterklassen eine gleichmäßige Staffelung in der Weise durchgeführt, daß sich die Streckensätze bei einer Entfernung von 200 km um 5 %, von 300 km um 10 % usw., bei 1000 km um 45 % senken. Stärker war der Kohlenausnahmetarif gestaffelt, so daß beispielsweise bei der Entfernung von 1000 km der Streckeneinheitssatz weniger als die Hälfte desjenigen bei der Entfernung von 350 km beträgt. In horizontaler Richtung wurden die oberen Klassen, die seit der Neuregelung vom 1. Dezember 1920 ungünstiger behandelt waren, entsprechend geschont und im übrigen einfache Verhältniszahlen eingeführt, die sich bei den Streckensätzen für Stückgutklasse A auf 180, desgleichen II auf 140, für Wagenladungsklasse A auf 100, B auf 73, C auf 55, D auf 35, E auf 26 beziffern.

Im Herbst 1922 wurden Ausnahmetarife für Stein- und Kernobst sowie für Kartoffeln mit niederen Sätzen eingeführt, die auch von den allgemeinen Frachtsteigerungen nicht betroffen wurden. Obgleich nach den Erfahrungen bei Gütern, an denen kein Mangel vorhanden ist, Frachtermäßigungen in der Hauptsache nicht den Verbrauchern zugute kommen, stellte die Reichsbahn bei den Oktobertarifsteigerungen die Prüfung in Aussicht, ob bei den zunehmenden allgemeinen Tarifsteigerungen für einzelne weitere Güterarten besondere Härten durch Ausnahmetarife gemildert werden können.

Auf dem Gebiete der Güterklasseneinteilung entwickelte die ständige Tarifkommission mit dem Ausschusse der Verkehrsinteressenten eine selten umfangreiche Tätigkeit, wobei es sich notgedrungen meistens um die Versetzung von Güterarten in obere Klassen handelte. Es ist indessen eine Prüfung im Gange, ob nicht die Zeitverhältnisse eine Schonung einzelner Güterarten erheischen.

Auf einstimmigen Beschluß der ständigen Tarifkommission wurde vom 1. Februar 1922 ab die Befreiung von Gütern von der Berechnung eines 10proz. Gewichtszuschlags für die Beförderung in bedeckten Wagen aufgehoben. Von dem gleichen Tage ab wurde zwecks Besserung der Wagenausnutzung die Frachttaxe der Hauptwagenladungsklassen ausschließich an ein Mindestgewicht von 15 t gebunden und für Gewichtsmengen von 10 t bei jeder der Hauptklassen eine Nebenklasse (n. 10) geschaffen. Dem gleichen Zwecke diente auch die Bestimmung der neuen Tarife, wonach alle Tiere (ausgenommen Geflügel) nur mehr nach Stücksätzen abgefertigt werden, die nach Stückzahlen abgestuft sind.

Daß im abgelaufenen Jahre ein erster Versuch mit sogen. Saisontarifen gemacht wurde, ist bereits unter Ziff. 4 erwähnt.

Am 1. Juli 1922 trat ein neuer, für das gesamte Reichsgebiet einheitlicher Anschlußgebührentarif für das Zuführen und Abholen von Wagen nach und von Privatanschlußgleisen in Kraft. Er beruht auf dem Grundsatze der Deckung der Selbstkosten, hat die Gebührensätze den verschiedenen Verhältnissen möglichst angepaßt und folgt in seiner Entwicklung bei allen Änderungen der Tarife den Streckensätzen der ersten Entfernungsstufe der Wagenladungsklasse D.

Im Personenverkehr waren aus allgemeinen kulturellen und sozialen Gründen und in der Erwägung, daß starkes Einschränken der Reisen auch für die Eisenbahnwirtschaft nachteilige Folgen haben könne, die Preissteigerungen im Jahre 1922, wie in den Vorjahren, erheblich seltener als im Güterverkehr. Die ordentlichen Fahrpreise wurden am 1. Februar um 75 %, am 1. Oktober um 50 % und am 1. November und 1. Dezember je um 100% erhöht. Sie betrugen am Jahresschlusse für 1 Personenkilometer in der 4. Klasse 180, 3. Klasse 270, 2. Klasse 450 und 1. Klasse 810 Pf., was für die beiden niederen Klassen das 90fache, für die 2. Klasse das 100fache und für die 1. Klasse das 114fache der Sätze der Vorkriegszeit ergab, mithin bei weitem hinter der allgemeinen Preissteigerung zurückblieb. Wesentlich stärker war die Steigerung der Schnellzugszuschläge. Vom 1. November ab wurden für die 1. Klasse besondere Zuschläge eingeführt, die um 10 % höher sind als die der 2. Klasse. Die Bettkartenpreise für Benutzung der Schlafwagen wurden ebenfalls wiederholt erhöht; sie betragen vom 1. Januar 1923 ab 5000 und 500 M. Vormerkgebühr für die 1., 2500 und 250 M. für die 2. und 1200 und 120 M. für die 3. Klasse. Vom 15. Januar 1923 wird außer dem jeweiligen tarifmäßigen Fahrpreis und dem Bettkartenpreis ein fester Fahrpreiszuschlag in Höhe von 8000 M. in 1. Klasse, 4000 M. in 2. Klasse und 2000 M. in 3. Klasse erhoben. Für die Schlafwagenläufe auf verhältnismäßig kurzen Entfernungen Berlin-Altona (P. 16/P. 15) und Berlin-Breslau (D. 41/P. 230) ermäßigt sich dieser Zuschlag auf 4000 M. in 1. Klasse und 2000 M. in 2. Klasse. Der Fahrpreiszuschlag wird auf der Bettkarte angegeben und mit dem Bettkartenpreis und der Vormerkgebühr erhoben. Für die kräftigere Preissteigerung der oberen Klassen war hauptsählich die Erwägung maßgebend, daß es — trotz der an sich schon durch zunehmende Verarmung großer Volkskreise verursachten Abwanderung von oberen in niedere Klassen — nicht gerechtfertigt sei, die oberen Klassen in geringerem Maße zur Deckung der Selbstkosten heranzuziehen, als dies dem höheren Aufwande der Eisenbahn für diese Klassen entspricht. Hingegen wurde von der Einführung höherer Sonderfahrpreise für Ausländer, namentlich auch für Angehörige valutastarker Länder aus Rücksicht auf internationale Gepflogenheiten und handelspolitische Vereinbarungen abgesehen.

Den allgemeinen Fahrpreissteigerungen wurden auch die besonderen Sätze im Berliner und Hamburger Vorortverkehr der verschiedenen Arten von Zeitkarten und des Militärtarifs nach Möglichkeit angepaßt.

Im Gepäckverkehr hatte der Zonentarif vom Jahre 1907 infolge der hohen Steigerungen der Taxen Härten und Mißbräuche gezeigt. Um sie zu beseitigen, wurde am 1. April 1922 wieder ein Kilometertarif eingeführt. Er wurde im September und Oktober besonders kräftig gesteigert. Auch im Expreßguttarif trat im vergangenen Jahre eine grundsätzliche Änderung ein, weil die Unabhängigkeit dieses Tarifs vom Gütertarif sich infolge der öfteren Änderungen des letzteren als sehr nachteilig erwies. Am 1. Februar 1922 trat an Stelle des besonderen Kilometertarifs ein Staffeltarif, der durch einen 60proz. Zuschlag zu dem jeweils geltenden Eilguttarif gebildet wird.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr haben, von den minder bedeutenden anderen Einnahmequellen abgesehen, die Ausgaben der Reichsbahn im vergangenen Jahre gedeckt, mit Ausnahme natürlich der Geldmittel für werbende Erweiterungen und neue Bahnen. Der Anteil des Personenverkehrs — einschließlich des Gepäckverkehrs — an den Gesamteinnahmen war erheblich geringer als früher. Nach einer Schätzung, die auf Ermittlungen für mehrere Monate beruht, wird er noch nicht die Hälfte des Anteils vom Jahre 1913 betragen, der sich auf 28,44 % stellte. Die Unzulänglichkeit der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr zur Deckung seiner Selbstkosten hat damit erheblich zugenommen. Es trat hinzu, daß die Klagen von besonders stark am Güterverkehr beteiligten Wirtschaftskreisen über ungerechtfertigt hohe Heranziehung der Gütertarife und von vielen Kleinbahnverwaltungen über den nachteiligen Wettbewerb der Reichsbahn mit zu niedrig gehaltenen Fahrpreisen stark zunahmen. Es wurde deshalb von der Reichsbahn trotz aller kulturellen und lokalen Rücksichtnahme, wie amtlich verlautbart, zum 1. Januar 1923 eine weitere Steigerung der Personentarife und zwar unter starker Beteiligung der oberen Klassen in Aussicht genommen.

6. Neue Bahnen, Erweiterungsbauten, Verbesserungen im Fuhrpark. Angesichts der mißlichen Finanzlage des Reiches, das nach der gegenwärtig noch geltenden gesetzlichen Regelung die Geldmittel für die Ausdehnung des Reichsbahnnetzes und für werbende Erweiterungsbauten und Anlagen zu beschaffen hat, war die größtmögliche Einschränkung des Geldbedarfs für alle diese Zwecke geboten. Es wäre ein bedeutsamer Fortschritt, wenn die Reichsbahn durch das beabsichtigte Reichsbahnfinanzgesetz recht bald in die Lage gesetzt würde, auf ihren eigenen Kredit hierfür Geldmittel flüssig zu machen. Die allgemeine Reichskasse würde wesentlich entlastet und die Volkswirtschaft würde gewinnen.

Ein Bau neuer Bahnlinien wurde im Jahre 1922 überhaupt nicht in Angriff genommen. Hingegen wurden die schon früher begonnenen Bauarbeiten neuer Bahnstrecken fortgeführt mit dem Erfolge, daß trotz aller Schwierigkeiten mehr als ein Dutzend Nebenbahnen und Teilstrecken solcher Bahnen in Betrieb genommen werden konnten. Zu erwähnen ist davon besonders die Teilstrecke Niebüll—Klanzbütt der durch das Wattenmeer geplanten Verbindung mit der Insel Sylt. Auch die beiden kurzen aber wichtigen Hauptbahnstrecken Essen-Borbeck-Bottrop und Hanau-Ost-Wolfgang wurden dem Betriebe übergeben.

Durch Beschluß der Botschafterkonferenz von Paris vom 17. Mai wurde die deutsche Regierung auf Grund des Versailler Vertrages von 1919 aufgefordert, in den besetzten Gebieten der Rheinprovinz den Bau von zwei neuen Bahnlinien und teilweise den viergleisigen Ausbau zweier Bahnlinien einzustellen, weil diese Bauten nur militärischen Zwecken entsprächen. Weiter wurde verlangt, daß zahlreiche Einrichtungen, die auf bestehenden Bahnlinien des besetzten

Rheinlandgebietes zu einem rein militärischen Zwecke geschaffen seien und keinerlei wirtschaftliche Interessen böten, in dem Augenblicke, in dem die alliierten Truppen das besetzte Gebiet räumen, zerstört oder so geändert würden, daß sie ihren militärischen Charakter verlören. Die Forderung erregte die Allgemeinheit in Deutschland stark und der Gesamtvorstand des Verbandes Rheinischer Industrieller erhob gegen den Nichtbau und die Zerstörung der als wirtschaftlich wichtigen und unentbehrlichen neuen und bestehenden Bahnen und Anlagen entschiedenen Einspruch. Nach einer Ausführung des Außenministers in der Sitzung des Reichstags vom 21. Juli teilte die deutsche Regierung die Auffassungen der Botschafterkonferenz hinsichtlich der rein militärischen Zweckbestimmung der Bauten und der allermeisten einzelnen Einrichtungen nicht, erklärte sich aber unter Hinweis auf die großen volkswirtschaftlichen sowie eisenbahnbetrieblichen und -finanziellen Nachteile der geforderten Maßnahmen zur Aufklärung aller Punkte des Beschlusses bereit.

Soweit die enormen Preissteigerungen und die zwangläufigen Erhöhungen der Baukosten es zuließen, wurden die Erweiterungsbauten im Reichsbahngebiete gefördert. Zu erwähnen sind die Fortschritte im Umbau des Berliner Bahnhofs Friedrichstraße, die Eröffnung des zwischen Halstenbeck und Langenfelde bei Hamburg neu angelegten Verschiebebahnhofs Eidelstedt und die Inbetriebnahme eines ersten Hauptteils des neuen Bahnhofs in Stuttgart.

Im Hinblick auf erwartete größere Wirtschaftlichkeit und zugleich auf Ersparnisse an Kohlen, namentlich hochwertiger Steinkohlen, durch Einführung des elektrischen Fernzugbetriebes war die Reichsbahn auf diesem Gebiete — nach den Zeitverhältnissen gemessen — besonders regsam. Im elektrischen Ausbau waren 816 km, nach deren Fertigstellung werden 1255 km, etwa 2,4 % der Gesamtlänge, elektrisch befahren werden. Der größere Teil der Ausbaustrecken liegt im Süden und Südosten von Bayern, wo die wertvollen Wasserkräfte der Voralpenländer zur Verfügung stehen. Auch die Strecke München-Regensburg, ein Teil der Linie München-Leipzig-Berlin mit der bereits im elektrischen Betriebe befindlichen kurzen Strecke Leipzig-Bitterfeld, ferner die Erweiterung des elektrischen Betriebes Halle-Leipzig und Magdeburg sowie einige schlesische Bahnstrecken waren unter teilweise verbesserten Streckenausrüstungsarten im Ausbau begriffen. Zugleich wurde der Vervollkommnung elektrischer Lokomotiven besondere Sorgfalt zugewendet, wobei auch die Erfahrungen namentlich schweizerischer, österreichischer und schwedischer Eisenbahnen mit verwertet wurden.

Die Bestrebungen zwecks Vervollkommnung des Dampflokomotivbetriebes, dem nach dem gegenwärtigen Stande der technischen Wissenschaft jedenfalls die großen Gebiete, in denen nicht Wasserkräfte und billige Heizstoffe überwiegen, zu verbleiben scheinen, wurden durch die Erweiterung des elektrischen Zugbetriebes nicht nur nicht gehemmt, sondern eher gefördert. Die Erfolge der vertieften und verbesserten Einrichtungen zur Erfassung der Wärmewirtschaft im Dampflokomotivbetriebe sind bereits erwähnt (Ziffer 2). Auch in der Bauart der Dampflokomotiven wurden sowohl auf Grund eigener Entwürfe der Bauanstalten, als auch auf Grund verbesserter Bauverordnungen der Eisenbahnverwaltung bedeutsame Fortschritte erzielt. Diese wurden zum Teil auch auf der Deutschen Gewerbeschau in München veranschaulicht, auf der eine zweimal 4fach gekuppelte Güterzuglokomotive, von J. A. Maffei in München als schwerste und auch für große Steigungen leistungsfähigste Lokomotive Europas erbaut, und eine schwere Heißdampf-Personenzug-Drillingslokomotive, von Borsig in Berlin zur Beförderung von Personenzügen mit erhöhter Hochgeschwindigkeit und Dauerleistung erbaut, ausgestellt waren.

Auch der Eisenbahnwagenbau erfuhr vielfache Neuerungen und Verbesserungen, von denen eine Anzahl ebenfalls auf der Gewerbeschau vorgeführt wurde. Erwähnt seien folgende: ein 4achsiger Schlafwagen 3. Klasse, ein 4achsiger Schnellzugsdurchgangswagen 3. Klasse mit eisernem Wagenkasten und Holzverschalung, ein 3achsiger Durchgangswagen 3. Klasse, der sich vorzugsweise als Aussichtswagen eignet, eine Reihe von 2achsigen Personenwagen 4. Klasse, die eine möglichst wohlfeile Herstellung und dabei doch reichliche Ausstattung mit Sitzplätzen und bequemes Aus- und Aussteigen ermöglichen, ferner ein 4achsiger offener Güterwagen mit fünfzig Tonnen Ladegewicht, dessen Benutzung in bestimmten Verkehrsbeziehungen zwischen Großmassenerzeugern und Großmassenempfängern bekanntlich vorbereitet und als ein erheblicher Fortschritt in der Verkehrsbewältigung zum Vorteil der Verkehrtreibenden und der Eisenbahn betrachtet wird, endlich ein neuer Kühlwagen zur Beförderung leicht verderblicher Güter auf weiteste Entfernungen, z. B. von Seefischen nach Süddeutschland.

Aus dem Gebiete des Eisenbahnoberbaues sind die Vorarbeiten hervorzuheben, die von dem Reichsbahn-Oberbauausschuß unter der Geschäftsführung des Baukonstruktionsamts der Zweigstelle des Reichsverkehrsministeriums in München für die Schaffung eines deutschen Eisenbahnoberbaues in Angriff genommen sind. Es handelt sich um einheitliche Formen der Schienen, Weichen und ihrer Zubehörstücke, um dadurch ihre Massenherstellung zu vergrößern und zu verbilligen, gleichzeitig auch für den Zugbetrieb, der bis zu einem bestimmten Grade von der Tragfähigkeit des Oberbaues auf den einzelnen Strecken abhängig ist, Vorteile zu erzielen.

7. Privat-, Klein- und Straßenbahnen. Bei den deutschen Privatbahnen ist, abgesehen von den durch die gewaltige Geldentwertung und Preissteigerung bedingten Tariferhöhungen der Zugang eines neuen Unternehmens, nämlich der 10,42 km langen Teueringsbahn in Württemberg, zu erwähnen. Träger der Eisenbahngesellschaft sind die Stadtgemeinde Friedrichshafen am Bodensee und die in mehreren Nachbargemeinden befindlichen Großbetriebe der Luftschiff- und Flugzeugindustrie, die durch den unglücklichen Kriegsausgang hart betroffen wurden und zahlreiche Arbeiter entlassen mußten. Der Bahnbau wurde im Oktober 1919 begonnen und im Mai v. J. fertiggestellt. Da die Reichsbahn die Betriebsübernahme ablehnte, wurde er der württembergischen Eisenbahngesellschaft A.-G. übergeben.

Über die Betriebsergebnisse der Privatbahnen für das abgelaufene Jahr liegen zuverlässige Mitteilungen noch nicht vor. Wenn im Laufe des Jahres verhältnismäßig günstige Ergebnisse der Lübeck-Büchener Privatbahn für das Jahr 1921 als Unterstützung von Angriffen auf die Bewirtschaftung der Reichsbahn angeführt wurden, so wurde demgegenüber von der Reichsbahn auf die sehr günstige Lage dieses kleinen Bahnnetzes besonders als Verbindung einer Reihe bedeutender Hafenplätze hingewiesen. Als unbedingt sicher wird gelten können, daß im Falle der Möglichkeit der Ausschälung ebenso günstig oder noch günstiger gelegener kleiner Netze aus dem Reichsbahnnetz sich ähnliche Erscheinungen zeigen würden. Ohne jeden Zweifel würden zahlreiche solcher Bahnnetze ebenso günstige, zum Teil voraussichtlich noch weit günstigere Ergebnisse aufzuweisen haben. Solche Erscheinungen sind mithin als Unterlage für ein Urteil über die Wirtschaftsgebarung des gemeinwirtschaftlichen, ertragsreiche und ertragsarme Linien umfassenden Reichsbahngroßbetriebes ungeeignet.

Die wirtschaftliche Lage der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und der Straßenbahnen, die sich als Folge des Krieges wesentlich verschlechtert hatte, erfuhr im allgemeinen im vergangenen Jahre keine Besserung. Die zunächst zu deckenden höheren Betriebsausgaben namentlich für Brenn- und Unterhaltungsstoffe für das Personal nötigten viele Unternehmen zur Vernachlässigung der Unterhaltung und zu unzureichenden Rücklagen für Erneuerungszwecke, also zu recht bedenklichen Vorgängen. Manche Kleinbahnen litten stark unter dem Lastwagenverkehr, teilweise und zeitweise auch unter der

Personentarifpolitik der Reichsbahn. Die Tarifsteigerungen der Klein- und Straßenbahnen waren zum Teil erheblich höher als die der Reichsbahn; sie mußten aber in manchen Fällen wegen der befürchteten starken Verkehrsrückgänge in wesentlich engeren Grenzen gehalten werden. Eine Reihe von Klein- und Straßenbahnunternehmen sah sich zu mehr oder minder großen Betriebseinschränkungen oder Stillegungen von einzelnen Linien oder auch aller Linien genötigt. Bei anderen besteht die Gefahr, daß sie ihren Betrieb mangels Deckung der Selbstkosten in naher Zeit aufgeben müssen.

Bei solcher Sachlage erwiesen sich die regelmäßigen Beihilfen für Kleinbahnen als unzulänglich. Im Haushalt der Reichsbahn für 1922 waren vorgesehen 10 Millionen Mark (statt 5 Millionen für 1921) zur Unterstützung des Baues von Klein- und ähnlichen Bahnen und (wie 1921) 20 Millionen Mark für Darlehen an notleidende Kleinbahnen und ihnen gleichzurechnende Privatbahnen. Eine außerordentliche Hauptversammlung des Vereins dieser Bahnen befaßte sich im Oktober v. J. mit der Frage sanierender Maßnahmen und richtete an die Reichs- und Länderregierungen die dringende Bitte um Hilfe. Dabei wurde eine Reihe von Wünschen vorgetragen, die namentlich eine wesentliche steuerliche Erleichterung, die raschere Anpassung der Reichsbahnpersonentarife an die Geldentwertung, die Minderung der aus öffentlichen Mitteln fließenden Unterstützungen an wettbewerbende Automobillinien, erschwingliche Preise für Bau- und Betriebsstoffe, die Beschleunigung von Aufsichtsentscheidungen über wirtschaftliche Neuregelungen und die Ermöglichung einer wesentlichen Erhöhung der Arbeitsleistung im Bahnbetriebe betrafen. Bereits vorher wurden besonders notleidenden Unternehmen Erleichterungen zugestanden. Aber angesichts der äußerst bedrückten Finanzen des Reichs und der Länder werden die Wünsche wohl nur zum kleineren Teile alsbald erfüllt werden können. Immerhin wird nicht außer Betracht bleiben dürfen, daß diejenigen Länder, deren Lokalbahnen, soweit sie über den Rahmen nebenbahnähnlicher Kleinbahnen nicht hinausgehen, in das Reichsbahnnetz mitübernommen sind, tatsächlich vor den anderen Ländern erhebliche Vorteile genießen. Auch werden, wenn das Reichsbahnfinanzgesetz zustande kommt, Sachverständige des Privat-, Klein- und Straßenbahnwesens in dem Verwaltungsrat der Reichsbahn nicht fehlen dürfen.

Zeigt nach diesem Rückblick das Jahr 1922 auf dem Wege des Wiederaufbaues des deutschen Eisenbahnwesens — neben den schlimmen Erscheinungen eines unter allzustarken äußeren wirtschaftlichen Drucks stehenden Landes — auf manchen Gebieten Fortschritte zäher und mühevoller Arbeit, so verbleibt doch dem Jahre 1923 die Aufgabe des wirklichen Gesundungswerks. Freilich hat dies in erster Linie die starke Minderung jenes Drucks zur Voraussetzung. Aber auch unabhängig sind weitere, wenn auch nicht ausreichende Lösungen gewichtiger Fragen möglich. Möchten unserem Eisenbahnwesen und der Gesamtwirtschaft in beiden Beziehungen denkbar günstige Ausgänge beschieden sein! (Schluß folgt.)

Zu Art. 31 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

In einem Aufsatz in Nr. 48 des vorigen Jahrgangs der Vereinszeitung, S. 927, führt der Verfasser aus, daß in dem Art. 31, vor allem im Abs. (1.) 1. des Internationalen Übereinkommens der deutsche und der französische Text nicht übereinstimmten und daß daraus allerhand Meinungsverschiedenheiten entstanden seien. Mir sind derartige Meinungsverschiedenheiten bisher nicht begegnet. Das mag an mir liegen, obwohl ich seit langen Jahren die Literatur und die Rechtsprechung über das I. Ü sorgfältig verfolgt habe. Die Unstimmigkeit, die der Verfasser jenes Artikels herausgefunden zu haben glaubt, bedarf aber einer kurzen Beleuchtung, schon damit solche Ansichten sich nicht weiter verbreiten.

Der Verfasser behauptet, das Wort „avarie" in dem französischen Text bedeutet nicht „Schaden", wie es im deutschen Text heißt, sondern „Beschädigung". Es sei ursprünglich „auf die Beschädigungen von Schiffen und deren Ladungen" angewendet, heute habe sich die Bedeutung verallgemeinert. Ist das richtig? Hätte sich der Verfasser einmal den französischen Code de commerce angesehen, so würde er im Art. 103 des über den Frachtführer handelnden Abschnitts folgenden Satz gefunden haben: „Le voiturier ..... est garant des avaries autres que celles qui proviennent de vice propre de la chose ou de force majeure." Im offiziellen deutschen Text: „Der Frachtführer hafte für Schäden mit Ausnahme usw.", also hier avarie = Schaden. Ferner besagt das Wörterbuch von Littré, bekanntlich das beste wissenschaftliche Wörterbuch der französischen Sprache, wie das auch die Akademie anerkennt; avarie bedeute: dommage arrivé à un navire ou à son chargement depuis le départ jusqu' au retour, d. h. doch wohl aller Schaden, der dem Fahrzeug auf der Reise zugestoßen ist, nicht bloß Beschädigung. Weiter sagt Littré, das Wort bedeute auch: tout dommage à propos de transport par roulage ou autre. Die Behauptung des Verfassers, daß avarie „Beschädigung" bedeute, ist also grundfalsch. „Avarie" und „Schaden" sind ganz gleichbedeutend. Das Wort avarie hat allerdings neben dieser weiten auch die engere Bedeutung von „Beschädigung", z. B. im Art. 30 des I. Ü. „du dommage résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandie" (deutsch für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Guts entstanden ist, oder in dem Art. 31 (1.) Ziff. 4: de l'avarie survenue aux marchandises, qui sont exposées au danger particulier de se perdre ..... ou d'être avariées. Im deutschen Text wird hier für avarie „Schaden" und für „avariées „beschädigt" gesagt, während im französischen Text avarie einmal die weitere und dann die engere Bedeutung hat.

Also: Der deutsche und französische Text im Art. 31 stimmen vollkommen überein.

Wie flüchtig der Verfasser gearbeitet hat, ergibt ferner folgendes: Eine Konferenz über das I. Ü. hat niemals in Brüssel stattgefunden. Die Verhandlungen, auf die sich der Verfasser bezieht, waren im Jahre 1896 in Paris (vgl. S. 215 des amtlichen Textes der Protokolle von Paris). Der Art. 86 (1) der E. V. O. hat seine jetzige Fassung erst durch die E. V. O. von 1909 erhalten, kann also schwerlich schon Gegenstand der Konferenz von 1896 gewesen sein. Der einschlägige Paragraph der E. V. O. hatte damals die Nummer 77. Die Ausführungen des Verfassers über diese Verhandlungen sind ebenso unklar wie unrichtig. Er hat sich aber wohl nicht klar gemacht, welche unglaubliche Überhebung in seiner Behauptung liegt: „es läge ein fast unglaubliches Mißverständnis der Konferenzmitglieder vor, von denen ein Teil glaubte, unter avarie alle Schäden zählen zu müssen". Der Verfasser hat sich nicht überlegt, daß die Mitglieder der Konferenz, besonders auch die der Commission II, die die betr. Anträge gründlich durchberaten hat, hervorragende Sachkenner waren, von denen die deutschen der französischen und die französischen der deutschen Sprache vollkommen mächtig waren. Und die sollten nicht gewußt haben, was avarie bedeutet!

Endlich noch der Schlußsatz über die praktischen Folgen der angeblichen Unstimmigkeit. Der deutsche Text des I. Ü ist in Deutschland dem französischen Text gleichwertig. Es kommt also nicht darauf an, in welchem Land der Entschädigungsantrag gestellt wird, und die deutsche Reichsbahn würde sehr töricht sein, wenn sie einen in Frankreich gestellten, ihrer Entscheidung unterliegenden Antrag anders behandeln wollte, als einen in Deutschland gestellten. Der Richter würde, sei er Deutscher oder Franzose, seine Entscheidung stets auf den Wortlaut und Sinn des Art. 31 stützen müssen.

Ich kann dem Verfasser des beanstandeten Artikels nur empfehlen, künftig ein wenig vorsichtiger zu verfahren, wenn er sich wieder mit dem internationalen Übereinkommen beschäftigt. So unfähig, wie er aus der Tiefe seines Gemüts annimmt, sind die Verfasser dieses Übereinkommens doch nicht gewesen.

Berlin, Dezember 1922. Dr. A. v. der Leyen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Gültigkeit der Fahrkarten.** Um dem Zusammendrängen der Reisenden auf die letzten Tage vor einer Tariferhöhung vorzubeugen, hat der Reichsverkehrsminister bestimmt, daß die einfachen Fahrkarten künftig auch bei Tarifänderungen ihre viertägige Gültigkeit behalten. Auch die Gültigkeitsdauer der MER-Fahrscheine (Fahrscheine des Mitteleuropäischen Reisebüros) wird versuchsweise zunächst bei Tariferhöhungen nicht geändert. Die Hinreise mit diesen MER-Fahrscheinheften muß jedoch binnen 3 Tagen nach dem Lösungstage angetreten werden. Die MER-Fahrscheinhefte werden nur dann ausgegeben, wenn gewöhnliche Fahrkarten nicht verwendet werden können.

— **Zur Inbetriebnahme des Nordbahnsteiges des Bahnhofs Friedrichstraße** schreibt die „D. A. Z.": Mitte Januar wird, fast gleichzeitig mit der Eröffnung der Nordsüd-Untergrundbahnstrecke Wedding-Hallesches Tor, ein Teil des umgebauten Bahnhofs Friedrichstraße in Betrieb genommen werden. Als erster Abschnitt des großen Umbaus ist jetzt der dritte neue Bahnsteig an der Nordseite fertiggestellt, der ausschließlich dem Stadtbahnverkehr dienen soll. Die beiden alten Bahnsteige werden dann dem Fern- und Vorortverkehr zur Verfügung stehen; von den Fernbahnhöfen der Stadtbahn verfügen bisher nur die beiden Endstationen Charlottenburg und Schlesischer Bahnhof über mehrere Fernbahnsteige, auf denen gleichzeitig mehrere Fern- oder Vorortzüge abgefertigt werden konnten; die Zwischenstationen Zoologischer Garten, Friedrichstraße und Alexanderplatz hatten nur je einen Fernbahnsteig, so daß, wenn ein Fernzug infolge zeitraubenden Gepäckladens länger liegen blieb, der gesamte über die Stadtbahngleise geführte Fern- und Vorortverkehr ins Stocken geriet. Durch den Ausbau des Bahnhofs Friedrichstraße wird die Möglichkeit geschaffen, die beweglicheren Vorortzüge einen Fernzug überholen zu lassen und zwei Züge der gleichen Richtung gleichzeitig abzufertigen.

Noch einige andere Neuerungen sind, weit über die örtliche Bedeutung hinaus, von Wichtigkeit und Interesse; so wird der Zuganzeiger, der bisher ausschließlich mit der Hand bedient wurde, zum ersten Male im Stadtbahnverkehr elektrisch eingestellt; der Stationsname erscheint nicht wie bisher in schwarzer lateinischer Schrift auf weißem Grunde, sondern in möglichst auffälligem Farbengegensatz in blauen deutschen Buchstaben auf ockergelbem Grunde.

Sämtliche Schalter werden mit dreh- oder schiebbaren Fahrkartenschränken ausgerüstet, so daß, wenn ein Beamter seinen Dienst beendet hat, sofort der nächste seinen Fahrkartenschrank ans Fenster rücken und den Verkauf fortsetzen kann, ohne die Abrechnung des anderen Beamten abwarten zu müssen.

Der neue Stadtbahnsteig ist von allen Seiten des Bahnhofs zugänglich; von der Friedrichstraße führen von beiden Bürgersteigen Treppen hinauf; die Aus- und Eingänge sind getrennt, so daß jede Treppe nur entweder dem Zu- oder dem Abgang dient. Die Innenräume des Bahnhofsausbaus sind, den knappen Mitteln der Gegenwart entsprechend, einfach gehalten; die Wände sind mit dunkelbraunen Kacheln belegt; der helle Putz des oberen Teils leitet zur weißen Stuckdecke über. Die Backsteinfront des Außenbaus erhält einen Terrakottaschmuck, der das ganze Bild belebt und gleichzeitig die Architektur gliedert.

Zunächst wird der Bahnsteig ein Holzdach erhalten; später werden zwei eiserne Hallen errichtet, die größere über die beiden Fernbahnsteige, eine kleinere über den neu gebauten Stadtbahnsteig, jedoch wird dieser Bau kaum vor Ende 1923 fertig sein.

— **Die Grenzbahnhöfe im Saargebiet.** Aus Paris meldet WTB. unterm 29. v. M., daß der Kammer ein Gesetzentwurf zugegangen ist, durch den das Abkommen, das die französische Regierung mit der Regierungskommission des Saargebiets am 30. November wegen der Unterhaltung von Grenzbahnhöfen an der Grenze des Saargebiets abgeschlossen hat, ratifiziert wird.

— **Berliner Nord-Südbahn.** Die öffentliche Inbetriebnahme der Nord-Südbahn wird voraussichtlich im letzten Drittel des Januar vor sich gehen. Bis dahin ist, vorausgesetzt, daß keine unvorhergesehenen Zwischenfälle eintreten, mit der Fertigstellung der Bahnhofs- und Signalanlagen zu rechnen. Den Betrieb der Nord-Südbahn übernimmt die Hoch- und Untergrundbahngesellschaft, so daß mit einem unbehinderten Übergangsverkehr zwischen beiden Linien gerechnet werden kann. Es besteht nicht die Absicht, besondere Zuschlagfahrkarten für den Übergang von einer zur anderen Bahn auszugeben.

Am 23. Dezember v. J., nachmittags, fand eine Besichtigungsfahrt auf der Nord-Südbahn statt, nachdem am Vormittag die Vertreter der Aufsichtsbehörden, des Reichsarbeits- und Reichswirtschaftsministeriums, der Reichsbahndirektion Berlin und des Polizeipräsidiums die Strecke abgefahren hatten. Sie begann auf dem Untergrundbahnhof Belle-Alliance-Platz und endete auf dem Betriebsbahnhof Seestraße. Es beteiligten sich an der Fahrt die Mitglieder der Verkehrs- und Tiefbaudeputation, Vertreter der Nord-Südbahn, der Hoch- und Untergrundbahn und der Bauleitung. Zur Besichtigung wurde ein normaler Vierwagenzug der Hoch- und Untergrundbahngesellschaft benutzt.

Die Strecke unterscheidet sich von der alten Untergrundbahn durch das Fehlen der Mittelträger, die nur an den breiteren Stellen kurz vor und hinter den Bahnhöfen Aufstellung gefunden haben. Durch Weichen und Abstellgleise ist in mehreren Teilen der Strecke bei etwaigen Verkehrsstörungen Gelegenheit zum Umrangieren gegeben. Die Fahrtdauer soll für diese ganze Strecke 18 Minuten einschließlich aller Aufenthalte betragen.

— **Die Rheinhäfen von Kehl und Straßburg im Wettbewerb.** Nach Art. 65 des Friedensvertrages sind bekanntlich die Häfen von Kehl und Straßburg zu einer Betriebseinheit auf 7 Jahre ausgestaltet worden. Die seither eingetretene Entwertung der deutschen Währung hat aber für den Straßburger Hafen bedenkliche Folgen gezeitigt, denn die Preise für Miete von Land und Umschlagseinrichtungen sind in Kehl wesentlich billiger als in Straßburg. So kostet die jährliche Miete für einen Kran in Kehl etwa 20 Goldfranken, gegenüber 3000 Goldfranken vor dem Kriege. Das Quadratmeter Land wird zu einem Preise von jährlich 1 Ct. vermietet, gegen 60 Cts. bis 1 Fr. vor dem Kriege. Diese Verhältnisse können bedenklich werden, wenn nicht der erwähnte Art. 65 den Straßburgern gestattete, sich im Hafen von Kehl zugleich anzusiedeln. Nun ist aber der Hafen von Straßburg für die überseeischen Einfuhrgüter durch die surtaxe d'entrepôt geschützt und für die aus Deutschland eintreffenden Reparationskohlen durch die Frachtzuschläge für den Bahntransport von Kehl nach Straßburg, so daß eigentlich die Vorteile Kehls nur für den schweizerischen Durchgangsverkehr sich am ehesten auswirken.

— **Prüfungsausschreiben für Aluminiumleiter-Armaturen.** Der Metallwirtschaftsbund, welcher auf Grund eines Erlasses des Reichswirtschaftsministeriums vom 22. Mai 1919 die Versorgung Deutschlands mit Metallen (mit Ausnahme von Eisen und Mangan) überwacht, erläßt ein Prüfungsausschreiben für Verbindungs- und Befestigungsteile bei Verwendung von Aluminium oder Stahlaluminium als Leiter, dessen „Nähere Bedingungen" durch die „Beratungsstelle des Metallwirtschaftsbundes", Berlin W 35, Potsdamer Str. 122 a-b, unentgeltlich bezogen werden können. Der Zweck des Ausschreibens liegt darin, eine größere Verwendungsmöglichkeit des Aluminiums herbeizuführen, die bis zum großen Teil deshalb nicht ausgenutzt wurde, weil es an geeigneten Armaturen usw. für Aluminium und insbesondere bei Freileitungen für Stahlaluminium mangelte. Zur Beteiligung an dem Wettbewerb ist jedermann im In- und Ausland zugelassen. Das geistige Eigentum an den eingereichten Armaturen verbleibt dem Erfinder oder Einsender. Preise werden nicht verteilt, dagegen werden die zugelassenen Konstruktionen im Anschluß an den Wettbewerb in einer besonderen Ausstellung der Allgemeinheit zugänglich gemacht. Nicht zugelassene Konstruktionen werden nicht öffentlich bekanntgegeben. Die Einreichung der nach den „Näheren Bedingungen" notwendigen Unterlagen zur Beteiligung an dem Prüfungsausschreiben hat bis zum 1. November 1923 bei einer Stelle zu erfolgen, die in der Presse noch bekanntgegeben wird, oder bei der Beratungsstelle des Metallwirtschaftsbundes erfragt werden kann.

— **Personalnachrichten.** Dem Ministerialdirektor Eberbach im Reichsverkehrsministerium ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienst mit Ruhegehalt erteilt worden.

Der Ministerialrat Geheimer Baurat Heinrich in Berlin ist zum Präsidenten der Reichseisenbahndirektion in Halle (Saale) ernannt worden.

Österreich.

— **Personalabbau.** Nach einem kürzlich gehaltenen öffentlichen Vortrage des Ersparungskommissars betrug am 1. Oktober der Personalstand der eigentlichen Hoheitsverwaltung im Verkehrswesen 1241, bei den Bundesbahnbetrieben 100 139 Bedienstete. Hiervon wurden bisher 117 bzw. 1980 abgebaut.

Bei der Südbahn sind bei einem Personalstand von 31 685 Angestellten (1. Oktober 1922) bisher 1200 Angestellte auf natürliche Weise weggefallen, 543 wurden abgebaut.

— **Fracht- oder Gebührenberechnungsmängel bis zum Betrage von 2000 K.** Die Bundesbahndirektionen wurden ermächtigt, die bei der Überprüfung der Güterkarten, Gepäckscheine, Transportregister, Blankokarten- und Nachzahlungsscheine festgestellten Nachzahlungsansprüche aus unrichtig berechneten Gebühren bis einschließlich des Betrages von 2000 K. für einen Beleg nicht zu behandeln und solche Ausfallbeträge nicht nachzuerheben, es sei denn, daß sich bei einer Reihe gleichartiger Belege derselbe Fehler wiederhole.

— **Auflassung des Wiener Eisenbahngepäckdienstes.** Der Wiener Eisenbahngepäckdienst der österreichischen Bundesbahnen ist wegen geringer Benutzung durch die Reisenden mit 1. Januar d. J. aufgelassen worden.

— **Verbesserung der Dampflokomotive.** Der Zweck der Elektrisierung der österreichischen Bundesbahnen ist bekanntlich hauptsächlich der, bei der Kohlenarmut des Landes vom ausländischen Kohlenbezug möglichst unabhängig zu werden. Die in die Elektrisierung der Bahnen nicht einbezogenen Strecken werden noch auf lange Zeit mit Dampflokomotiven betrieben werden müssen. Daraus erwächst die wichtige Aufgabe, die Dampflokomotive im Kohlenverbrauche wirtschaftlicher zu machen, um auch auf diese Weise den Kohlenbezug aus dem Auslande zu verringern. Die Lokomotivbauabteilung im österreichischen Bundesministerium für Verkehrswesen hat durch eingehende Erprobungen einiger kohlensparender Einrichtungen den Nachweis erbracht, daß es möglich ist, die Dampflokomotive viel wirtschaftlicher auszunützen. Diese bewegen sich in zwei Richtungen, und zwar in der Verbesserung des Wirkungsgrades der Kesselanlage und in der Verbesserung der Dampfmaschine. Der Wirkungsgrad des Kessels wird dadurch gehoben, daß die Abwärme aus den Abgasen und aus dem Abdampf zur Vorwärmung des Kesselspeisewassers ausgenutzt wird. Die Versuche mit einem Abgas-Speisewasser-Vorwärmer haben Ersparnisse an Kohle von 10 bis 20 % je nach der Anstrengung der Lokomotive ergeben. Der mit einer Fahrpumpe betriebene Abdampfvorwärmer, Bauart „Dabeg", ergab Ersparnisse bis 25 %. Die zur Verbesserung der Dampfmaschine dienende Ventilsteuerung, Bauart Lentz, steht bei mehreren Lokomotiven mit gutem Erfolge in Erprobung. Ferner gelangt ein Teil der in Lieferung begriffenen Großgüterzuglokomotiven als Zweizylinder-Verbundlokomotiven mit zweifacher Dampfdehnung zur Ausführung.

— **Neuregelung der Statistik für Mineralölerzeugnisse.** Die staatliche Bewirtschaftung der Mineralölerzeugnisse, des Teeres und der Teerprodukte ist mit der soeben erfolgten Auflösung der Erdölstelle beendigt. Der Verkehr mit den genannten Waren unterliegt nur noch den auf die Ein-, Aus- und Durchfuhr bezüglichen Bestimmungen. Aus volkswirtschaftlichen und industriepolitischen Gründen kann aber auf die Fortführung einer wenn auch eingeschränkten Statistik nicht vollständig verzichtet werden. Durch eine Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten wurden daher alle Erzeugungsstätten von Mineralölerzeugnissen (Mineralölraffinerien, Schmierölerzeuger) und von Teerölen verpflichtet, dem genannten Ministerium vierteljährlich, erstmals am 15. Januar 1923, nach dem Stand vom 31. Dezember 1922, Anzeigen über Vorrat und Zuwachs an diesen Erzeugnissen zu erstatten.

— **Personalnachrichten.** Der Bundespräsident hat den Sektionschefs im Bundesministerium für Verkehrswesen Ing. Friedrich Fischer-Zickhartburg, Dr. Max Pichler, Dr. Albert Ostheim, Dr. Hans Gaber, Dr. Otto Müller-Martini und Dr. Franz Schubert, ferner dem Präsidenten der Bundesbahndirektion Wien-Nordost Dr. Albert Geutebrück und dem Präsidenten der Bundesbahndirektion Innsbruck Ing. Alois Pfeiler anläßlich ihrer Versetzung in den dauernden Ruhestand für ihre vieljährigen, unter den schwierigsten Verhältnissen geleisteten vorzüglichen Dienste Dank und Anerkennung ausgesprochen. Ferner hat der Bundespräsident den Ministerialräten im Bundesministerium für Verkehrswesen Dr. Franz Deschka, Dr. Heinrich Schlesinger, Ing. Karl Mittermayr, Dr. Siegmund Byk und Dr. Franz Hilscher sowie dem mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Staatsbahndirektor Dr. Gustav Scheikl anläßlich ihres Übertrittes in den dauernden Ruhestand den Titel eines Sektionschefs verliehen.

Übrige europäische Länder.

— **Zur Einrichtung einer Eisenbahndirektion in Danzig durch Polen** wird aus Danzig unterm 12. Dezember vom WTB. gemeldet: Der Völkerbundskommissar der Freien Stadt Danzig, General Haking, war von der Regierung der Freien Stadt Danzig ersucht worden, gemäß Artikel 39 der Konvention vom 9. November 1920 hinsichtlich der Einrichtung einer Eisenbahndirektion seitens Polens im Gebiete der Freien Stadt Danzig, welche sich sowohl mit gewissen Eisenbahnen im Gebiete von Polen als auch mit denen im Gebiete der Freien Stadt befaßt, eine Entscheidung zu fällen. Der Völkerbundskommissar hat nunmehr unter dem 12. Dezember dahin entschieden, daß Polen kein Recht hat, auf Danziger Gebiet eine Eisenbahndirektion einzurichten, die sich mit der Verwaltung anderer Eisenbahnen als der auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig gelegenen beschäftigt, ausgenommen im Falle einer Vereinbarung mit der Freien Stadt Danzig.

— **Neue dänische Fähre Gjedser-Warnemünde.** Die neue dänische Fähre „Danmark" der dänischen Staatsbahnen wurde dieser Tage einer Anzahl von Eingeladenen gezeigt. Die Fähre wird auf der Strecke Gjedser-Warnemünde eingesetzt und wurde angeschafft, um den Wettbewerb der schwedischen Trälleborg-Saßnitzlinie mitmachen zu können. Die Kosten belaufen sich gegenüber ursprünglich veranschlagten 1,75 auf 6,5 Millionen Kronen.

— **Ausbau des Hafens von Trälleborg.** Die Hafendirektion von Trälleborg beschloß in kürzlicher Sitzung, so schnell wie möglich für einen berechneten Kostenanschlag von 2 850 000 Kr. einen ersten Ausbau der Hafenanlage westlich des jetzigen Hafens auszuführen. Der Vorschlag wurde von dem bekannten Hafenerbauer Ingenieur G. Schütz gemacht, der einen neuen Hafen mit reichlichem Bestand an günstig gelegenem Industriegelände und ganz neuzeitlichen Ent- und Verladevorrichtungen schaffen will. Der Vorschlag enthält ein Hafenbecken westlich vom jetzigen von 100 m Breite. Die Nordseite sieht einen 415 m langen, ganz neuzeitlich ausgerüsteten Kai für 7,5 m Tiefe vor. Die jetzige Tiefe ist 6.5 m. Auf der südlichen Seite wird der Kaigrund für 9 m Wassertiefe gebaut, wird aber erst zur Mittelwasserhöhe ausgeführt, um dann erst im zweiten Baustadium fertiggestellt und nach Bedarf montiert zu werden. Beim ersten Ausbau wird der Hafeneingang in seiner jetzigen Verfassung mit Durchbrechung des Wellenbrechers gleich südlich von der Werft beibehalten. Ein künftiger endgültiger Ausbau bildet sodann eine unmittelbare Fortsetzung des ersten, enthält aber die Hinausrückung der Ladezungenköpfe 130 m gegen die offene See. Der Vorschlag ist nach allen Seiten Vertretern der Staatsbahnen vorgewiesen worden und hat deren Beifall gefunden. Es ist sonach Platz geschaffen für zwei neue Güterfähren nebst einem Kohlenkai für den Bedarf der Staatsbahnen.
Dr. S.

— **Das Budget der schwedischen Staatsbahnen für 1923.** Der jetzt eingereichte Vorschlag der schwedischen Eisenbahndirektion für das Budget 1923 schließt mit 154 Millionen Kronen, wovon auf die Staatsbahnen ausschließlich der Erzbahnen 140 Millionen und auf die Erzbahnen 14 Mill. Kronen treffen. Die gebuchten Ausgaben für die letzte 12. Monatsperiode machten 191 Mill. Kronen aus und das für das Jahr festgesetzte Budget 198 Mill. Kronen. Im Staatsvoranschlag für 1923 ist die jetzt noch nicht bekannte Teuerungszulage für das zweite Halbjahr 1923 nicht enthalten. Auf bisherigen Grundlagen berechnet sie sich annähernd auf 11 Mill. Kronen. Auch bei Berücksichtigung dieses Betrages ist, trotzdem für 1923 mit einer etwas höheren Verkehrszahl gerechnet wurde, die Ausgabenminderung bedeutend; es beruht das bezüglich der Personalkosten einerseits auf der fortschreitenden Personalverminderung, weitere 1000 Mann von 1921, anderseits auf der Berechnung der Teuerungszulage nach einem etwas niedrigeren Index und bezüglich der Sachkosten hauptsächlich auf den herabgesetzten Brennstoffkosten und auf niedrigeren Arbeits- und Materialkosten. Die Kosten für Lokomotivbrennstoffe weisen eine Minderung von ungefähr 8 Mill. Kronen aus auf Grund des Umstandes, daß sowohl der Einheitspreis für ausländische Steinkohle als auch der geschätzte Holzpreis zu 30 Kr. für die Tonne für das Jahr 1923 berechnet werden.
Dr. S.

— **Umgestaltung der finnischen Staatsbahnen.** Über Pläne einer Umgestaltung der Verwaltung der finnischen Staatsbahnen wurde i. d. Ztg. 1921, S. 952 berichtet. Die Sache wurde nunmehr im Reichstag behandelt, und es wurde eine Verordnung unter dem 26. September 1922 mit Gültigkeit vom Jahre 1923 ab ausgefertigt, die gewisse Änderungen an dem Vorschlag vornahm. Die Generaldirektorstelle und die Oberdirektorstellen sind beibehalten worden, dagegen sind die Abteilungen in der Eisenbahndirektion von den vorgeschlagenen 11 auf 9 eingeschränkt worden. Die neuen Abteilungen, an deren Spitze je ein Direktor steht, sind 1. die Verwaltungs-, 2. Wirtschafts-, 3. allgemeine Bahn-, 4. bauliche Bahn-, 5. Bau-, 6. Maschinen-, 7. Vorrats-, 8. Verkehrs-, 9. Tarif- und Kontrollabteilung. Unter den Direktoren stehen im ganzen 28 Bureaus oder Kontore. Die kollegiale Form der Abwicklung der Geschäfte wurde beibehalten. Die Bezirksverwaltungen werden aufgelöst und die

Abteilungsvorstände dem betreffenden Direktor in der Eisenbahndirektion unmittelbar unterstellt. Dr. S.

— **Generaldirektorwechsel bei den Staatsbahnen Finnlands.** Der Generaldirektor der finnischen Staatsbahnen K. B. Wuolle wurde zum Professor für allgemeine Maschinenlehre und Industriewirtschaft bei der technischen Hochschule ernannt und verläßt daher seine Generaldirektorstelle bei den Staatsbahnen. Zu seinem Nachfolger ist der Professor an der technischen Hochschule in Helsingfors Jalmari Castrén ernannt worden. Dr. S.

— **Die Verstaatlichung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Nach einer Verordnung der Regierung ist gemäß dem Gesetze vom 30. Juni 1922 mit dem 1. Januar 1923 die Aussig-Teplitzer Eisenbahn in die staatliche Verwaltung zu übernehmen. Die Linien dieser Unternehmung werden der Prager Direktion unterstellt. Solange die Ankaufsumme nicht endgültig festgesetzt ist, werden der Gesellschaft auf Grund des Einlösepreises Vorschüsse für die Verzinsung und Tilgung der Prioritäten und für die 5 %ige Verzinsung und Tilgung der Aktien gewährt.

— **Eisenbahnstatistik Rumäniens.** Nach den Veröffentlichungen der Generaldirektion der Eisenbahnen gab es im Jahre 1919 in ganz Rumänien 1960, im Jahre 1920 3264, im Jahre 1921 2611, im Jahre 1922 3291 Eisenbahnunfälle. Befördert wurden im ganzen Reiche im Jahre 1919 277, 1920 724, 1921 847, 1922 1550 Millionen Personen.

— **Die Wasserstraße vom Genfer See zum Rhein.** Hierzu schreibt die Schweiz. Verkehrs-Korrespondenz: Unter dem „Schweizerischen Mittellandkanal" verstehen die Fachleute die Wasserstraßenverbindung vom Genfer See über die Jurarandseen und die Aare nach Koblenz am Rhein zur Herstellung einer Wasserstraße von der Rhone zum Rhein durch die Schweiz. Bekanntlich hat der Bundesrat im Jahre 1921 eine Anregung, es möchten Bauarbeiten für den Rhone-Rhein-Schiffahrtskanal als Notstandsarbeiten jetzt schon ausgeführt werden, mit der Begründung abgelehnt, daß die ganze Frage noch zu wenig abgeklärt sei, daß an die Verwirklichung der schweizerischen Binnenwasserstraßen erst dann gedacht werden könne, wenn eine einwandfreie Verbindung der Schweiz mit dem Meere gesichert sei, weil sonst die Gefahr bestehe, daß große Summen festgelegt werden, ohne direkt oder indirekt dem Lande einen Nutzen abzuwerfen. Dann ist für die Rhein-Rhone-Verbindung die wirtschaftliche Notwendigkeit noch nicht festgelegt und die verkehrswirtschaftliche Seite noch viel zu wenig beleuchtet.

Nun melden die Zeitungsagenturen aus Genf plötzlich, daß Großrat Paul Balmer, der Präsident des Schweizerischen Rhein-Rhone-Verbandes, dem „Journal de Genève" mitgeteilt habe, daß die Société de Constructions de chemins de fer et de Travaux publics" sofort eine Anleihe von 400 Millionen Schweizerfranken zu placieren gedenke — die Berner Zeitungen sprechen nur von 100 Millionen — für den Bau des Rhein-Rhone-Kanals von Genf nach Koblenz. Es heißt ferner, ein Finanzkartell unterstütze die Sache und Ministerpräsident Poincaré habe zum Vorgehen aufgemuntert. Die Genfer Meldung verdient aus mancherlei Gründen etwas genauer untersucht zu werden, denn mit derartigen Sensationsnachrichten wird der ganze Binnenschiffahrtsgedanke in der Schweiz diskreditiert. Vor allem muß man sich fragen, woher das Geld kommen soll. Frankreich hat alle Mühe, das Geld für die Bauten an der Rhone zusammenzubekommen, und große ernste Kraftwerkprojekte kommen dort nicht weiter, weil die Mittel dazu fehlen. Ebenso wird es außerordentlich schwer sein, die nötigen Kapitalien — etwa 70 Millionen — für die erste Stufe des elsässischen Rheinseitenkanals und das Kraftwerk Kembs zu erhalten; die Versuche, englisches Kapital hierfür zu interessieren, sollen gescheitert sein. Es ist kaum denkbar, daß unter diesen Umständen etwa 400 Millionen für ein Kanalprojekt aufgebracht werden können, dessen wirtschaftliche und verkehrspolitische Notwendigkeit noch gar nicht erwiesen oder auch nur studiert ist. Noch viel unglaublicher aber ist die Mitteilung, daß der französische Ministerpräsident Poincaré dazu aufgemuntert habe und daß eine französische Gesellschaft in dieser Kanalfrage die Initiative ergreife, denn mit Ausnahme weniger regionaler Interessenten im Rhonegebiet denkt kein Mensch in Frankreich daran, sich in die Angelegenheit des schweizerischen Mittellandkanals einzumischen, weil dieser in Frankreich als starker Wettbewerber zum französischen Rhein-Rhone-Kanal aufgefaßt wird. Die wenigen Interessenten, die übrigens der Kanal vom Genfer See nach Koblenz in der Rhonegegend aufweist, sind nur insoweit Freunde dieser Wasserstraße, als sie in einer Wasserstraße vom Bodensee nach der Donau ihre Fortsetzung erhält, denn von dieser Verbindung der Rhone mit der Donau erwarten gewisse Interessenten Rückfrachten für die in Marseille eintreffenden Schiffe. Die deutsche Regierung hat aber dieser Tage durch eine offizielle Mitteilung an die Presse bekanntgemacht, welche Wasserstraßenprojekte voraussichtlich in absehbarer Zeit zur Ausführung kommen sollen, und dabei war die Bodensee-Donau-Verbindung nicht erwähnt.

Ferner hätte der Kanal vom Genfer See zum Rhein — man muß hierin dem Berichte des Bundesrates unter allen Umständen zustimmen — gar keinen Wert, wenn er nicht in der Schiffbarmachung der Rhone eine Fortsetzung des Wasserwegs bis nach Marseille erhielte. Frankreich hat aber als conditio sine qua non an die Schiffbarmachung der Rhone die Bedingung geknüpft, daß die Schweiz in die Höherlegung des Wasserspiegels des Genfer Sees einwillige, was bis jetzt nicht geschehen konnte, weil in den Kantonen Waadt und Wallis diese Seespiegelerhöhung nicht durchwegs mit der Begeisterung begrüßt wird wie von den Schiffahrtsfreunden in Genf. In der Waadt sind weite Kreise dagegen, weil man in der Erhöhung des Wasserspiegels eine schwere Schädigung mancher Ufergegenden erblickt und man bis heute nicht weiß, wer für den Schaden aufkommt. Im Kanton Wallis aber sagt man sich, es sei unsinnig, die Hand zu reichen zum Aufstau des Sees, der den Franzosen erlaube, die an der französischen Rhone zu gewinnenden Wasserkräfte zu vermehren und es so den Wallisern unmöglich zu machen, ihre Bergwasserkräfte auszubeuten und die gewonnene elektrische Kraft nach Frankreich auszuführen.

Man sieht, die Sache mit dem schweizerischen Mittellandkanal hat für die Schweiz selbst ihre zwei Seiten, und es muß wohl überlegt werden, ob die Nachteile schließlich nicht größer sind als die Vorteile. Die Wirtschaftlichkeit der Schiffahrt gegenüber den Eisenbahnen liegt bekanntlich in den großen Entfernungen.

Die Genfer Sensationsmeldung ist eine typische französische Blüte. Zu welchem Zweck sie nach der Schweiz geschickt wurde, ist heute noch nicht ersichtlich. Es liegen zwei Möglichkeiten vor: entweder soll damit die Schweiz gefügiger gemacht werden in der Frage des Staues des Rheins bis auf Schweizer Gebiet hinein. Das französische Konzessionsgesuch für diesen Stau hat kürzlich der Bundesrat zurücksenden müssen, weil es nicht vollständig war und namentlich den Namen des französischen Konzessionärs nicht enthielt, so daß man nicht wußte, ob die Regierung oder eine private Gesellschaft die Konzession will. Aber man hat auch schon die Vermutung ausgesprochen, daß die Sensationsmeldung, auf welche die Genfer Schiffahrtsfreunde hineingefallen sind, den Zweck verfolge, in der französischen Schweiz gutes Wetter zu machen für die im Februar bevorstehende Abstimmung über die Genfer Zonenfrage. Derartige, schon vielfach abgenützte Mittel verfangen in der Schweiz nicht.

— **Mailand und Lago Maggiore.** In den an die Schweiz angrenzenden oberitalienischen Gebieten beklagt man sich bitter über die ständig zunehmende Fahrplanverschlechterung auf den Strecken Mailand-Varese-Porto Ceresio, Mailand-Arona und Mailand-Luino, der anderseits eine ständig zunehmende Verteuerung der Fahrkarten gegenübersteht. Auch beklagt man sich darüber, daß bei Aufstellung der Fahrpläne keine Rücksicht auf die Anschlüsse an benachbarte Linien genommen werde.

— **Gewinnbeteiligung bei einer spanischen Eisenbahn.** Eine spanische Eisenbahngesellschaft läßt ihre Angestellten an ihren Überschüssen teilnehmen, wenn diese den Betrag von 1900 überschreiten, und zwar werden 5 % dieser Vermehrung an die Angestellten ausgeschüttet, die im umgekehrten Verhältnis zu den Löhnen und Gehältern verteilt werden. Die niedrigste Lohnklasse erhält einen Betrag, der der Bezahlung von 45 Tagen entspricht, während auf die höher Besoldeten ein 20-Tages-Gehalt ausgezahlt wird. Reicht der Überschuß hierzu nicht aus, so wird die Zahlung an die verschiedenen Kassen in gleichem Verhältnis herabgesetzt; ist mehr Überschuß zu verteilen als dem Satz von 45 bis 20 Tagen entspricht, so werden die Anteile entsprechend erhöht. Im Jahre 1921 hat die Gesellschaft zwar keine Dividende gegeben, an ihre Angestellten und Arbeiter aber einen Überschuß von 690 682 Pesetas verteilt, so daß die niedrigste Lohnklasse 67 Tageslöhne ausgezahlt erhielt. Da keine Dividende ausgeworfen wurde, kann von einer Gewinnbeteiligung im eigentlichen Sinn kaum die Rede sein, aber die Verteilung eines derartigen Überschusses an Arbeiter und Angestellte ist jedenfalls ein geeignetes Mittel, um deren Arbeitseifer anzuspornen.

— **Schlafwagen 3. Klasse in England.** Ein Abgeordneter hat im englischen Parlament die Regierung gefragt, ob sie bereit sei, ihren Einfluß auf die Eisenbahngesellschaften dahin geltend zu machen, daß sie auf allen Strecken, wo Schlafwagen verkehren, auch solche 3. Klasse führen. Der Verkehrsminister hat daraufhin durch einen Vertreter erklären lassen, daß die Eisenbahngesellschaften diese Frage bereits wiederholt erwogen hätten, daß es sich aber als wirtschaftlich unmöglich

erwiesen habe, auch den Reisenden 3. Klasse eine derartige Bequemlichkeit zugänglich zu machen. Wieder einmal ein Beweis dafür, daß die englischen Eisenbahnen sich den Fortschritten, die im Ausland gemacht werden, verschließen und ihren eigenen Weg gehen wollen.

— **Bahnhofsdienst durch den Zugführer.** Eine englische Eisenbahngesellschaft hat, um Ersparnisse zu erzielen, auf einer Strecke mit schwachem Verkehr auf drei von vier Bahnhöfen alles Personal bis auf einen Arbeiter zurückgezogen. Alle Bureauarbeiten werden auf dem vierten Bahnhof ausgeführt. Die einzelnen Arbeiter auf den drei anderen Bahnhöfen haben achtstündigen Dienst, der in die Zeiten lebhafteren Verkehrs verlegt ist. Nach Ablauf der 8 Stunden sind diese Haltestellen ganz unbesetzt; dann befördern die Züge nur Fahrgäste, und die Fahrkarten werden vom Zugführer verkauft und abgenommen. Der vereinfachte Dienst wurde im vorigen Winter eingeführt und hat sich so gut bewährt, daß man ihn auch im Sommer beibehalten hat, obgleich dann in der landschaftlich reizvollen Gegend lebhafterer Verkehr herrscht. Auch hierbei ergeben sich keine Anstände. Der Verkehr sollte erst mit einem Saalwagen bedient werden, man hat sich aber statt dessen zu einem aus zwei Wagen mit Seitengang bestehenden Zug entschlossen. Die Fahrgäste haben sich gut an den vereinfachten Dienst gewöhnt; die Ersparnisse sind erheblich, und Bedenken haben sich, wie erwähnt, nicht gezeigt. Man will daher diese Betriebsart auch auf anderen Strecken einführen, wo ähnlicher schwacher Verkehr herrscht.

— **Statistik der englischen Eisenbahnbediensteten.** Das englische Verkehrsministerium hat eine Zusammenstellung von Zahlen, betr. die Angestellten und Arbeiter der Eisenbahnen, einschließlich der Abrechnungsstelle, aber ausschließlich des Manchester-Schiffskanals veröffentlicht. Danach standen in der am 25. März 1922 zu Ende gegangenen Woche 676 802 Personen im Dienst der Eisenbahnen von Großbritannien, also von England, Schottland und Wales ohne Irland. Das sind gegen die entsprechende Woche des Vorjahres 59 068 oder 8,03 % weniger. Die Zahl der im Eisenbahndienst beschäftigten Frauen und Mädchen hat stärker als der Durchschnitt, nämlich um 3965 oder 14,5 %, abgenommen. Bei der Statistik sind nicht gezählt Personen, die nicht mindestens für drei Tage in der Stichwoche bezahlt worden sind, und Personen, die nicht unmittelbar im Dienste der Eisenbahngesellschaften arbeiteten, also z. B. von Unternehmern gestellt wurden.

— **Das Arsenal Woolwich als Lokomotivfabrik.** Die Umstellung des Arsenals in Woolwich auf den Lokomotivbau (s. a. Nr. 14 d. Ztg. v. 13. IV. 22) erweist sich immer mehr als ein verfehlter Versuch. Auf eine Anfrage im Parlament hat der Finanzminister zugeben müssen, daß es aussichtslos erscheint, die 50 Lokomotiven zu verkaufen, die dort gebaut worden sind und seit dem September 1921 dem Verwertungsamt zur Verfügung stehen, obgleich die englischen Eisenbahngesellschaften und auch diejenigen der überseeischen Siedelungen Englands zum Ankauf aufgefordert worden sind. Die 50 fertigen Lokomotiven haben einen Aufwand von 780 000 £ erfordert; dazu kommen noch 552 000 £ für 50 angefangene, aber unfertige Lokomotiven. Der Bau der letzteren soll nicht fortgesetzt werden; die Teile sollen so, wie sie sind, verkauft werden.

Fremde Erdteile.

— **Die Beschaffung von Kohlen für den Eisenbahnbetrieb.** Die Gründe, die für eine Eisenbahnverwaltung maßgebend sind, ihre Kohlen an der oder an jener Stelle zu beschaffen, sind nicht immer ganz durchsichtig, und der Außenstehende ist leicht geneigt anzunehmen, es werde ein Fehler begangen, wenn Kohle z. B. zwischen Zeche und Verbrauchsstelle auf weite Entfernung gefahren oder wenn sie aus dem Auslande bezogen wird, während in der Nähe Kohlen zu haben sind. Ein Vortrag, den der Vorsitzende des Verbandes indischer Eisenbahnen bei dessen letzter Jahresversammlung gehalten hat, legt einige von den Gesichtspunkten dar, die bei der Beschaffung von Lokomotivkohle zu beachten sind. Bei anderen Eisenbahnen werden freilich die Verhältnisse etwas anders liegen, und es werden daher andere Rücksichten den Ausschlag geben, die Verhältnisse in Indien sind aber ein ganz interessantes Beispiel für die einschlägigen Verhältnisse.

Der Verband der indischen Kohlenzechen macht den Eisenbahnverwaltungen einen Vorwurf daraus, daß sie Kohle aus dem Auslande beziehen. Das geschieht schon seit dem Jahre 1908 und aus wohlüberlegten Gründen, nicht etwa aus einer Vorliebe für die ausländische Kohle. Ausschlaggebend ist natürlich der Preis, aber nicht der auf der Zeche, sondern an der Verwendungsstelle, und bei seiner Würdigung muß auch der Brennwert der verschiedenen Kohlensorten berücksichtigt werden. Es gibt in Indien Eisenbahnstrecken, die von den Bergwerksgegenden so weit entfernt sind, daß die bestehenden Möglichkeiten die Beförderung der Kohle nach jenen Gegenden in genügenden Mengen mit der Eisenbahn allein nicht zulassen. Es ist vielmehr ein gebrochener Verkehr mit Schiff und Eisenbahn nötig. Dadurch werden die Kosten der einheimischen Kohle, frei Verwendungsstelle, höher als die der aus dem Auslande bezogenen. Man kann jetzt noch nicht voraussehen, ob der Bedarf der indischen Eisenbahnen an Kohlen in Zukunft aus einheimischen Gruben gedeckt werden kann, aber selbst wenn man die Minderlieferungen berücksichtigt, die in der letzten Zeit durch Ausstände verursacht worden sind, kann man kaum erwarten, daß im nächsten Jahre, vorausgesetzt, daß Ausstände vermieden werden, erheblich größere Mengen einheimischer Kohle verfügbar sein werden, namentlich, wenn man bedenkt, welche Schwierigkeiten ihrer Beförderung an gewissen Stellen entgegenstehen. Diese sind zum Teil in der geringen Leistungsfähigkeit der Strecken und in dem Wechsel der Spur — Indien hat bekanntlich ein regelloses Durcheinander von Schmal- und Breitspurbahnen — begründet. Es wird also auch in Zukunft nötig sein, gewisse Mengen von Kohle für gewisse Strecken aus dem Auslande zu beziehen.

— **Chinas Bahnprojekte.** China hat bei einer Bevölkerung von rund 400 Millionen Menschen heute nur etwa 10 000 km betriebsfähige Bahnen. Geplant ist nun der Bau von 30 000 km weiteren Linien. Hierzu soll gehören die Strecke Tschangchow-Shichiachwang von etwa 200 km Länge zur Verbindung von Tschangchow an der Tientsin-Puckow-Bahn mit Shichiachwang an der Strecke Peking-Hankow. An der Linie Ssupingkai-Taonan soll der Bau der Teilstrecke Chengchiatun-Taonan von etwa 200 km Länge jetzt in Angriff genommen werden. Desgleichen soll auch mit dem Bau der Linie Kaiyuan-Kirin demnächst begonnen werden. Die Bahn soll über Hailung nach Kirin führen und ihre Länge 220 km betragen. Weiter ist noch der Bau der Changchun-Taonan-Bahn zu erwähnen, welche von Changchun, dem nördlichen Endpunkt der südmandschurischen Eisenbahn, zunächst in nordwestlicher Richtung an den Sungari-Fluß führen soll, von dort in westlicher Richtung nach Taonan mit einer Gesamtlänge von 280—300 km. Von größter Bedeutung für China wäre, wie der „Wirtschaftliche Nachrichtendienst“ mitteilt, die Fertigstellung der Linie Hankow-Kwantung (Kanton), deren Bau gleichzeitig von zwei Enden begonnen worden ist. Es fehlt nur ein Mittelstück von etwa 350 km Länge. An ihrer Nichtvollendung tragen die politischen Verhältnisse wie der Mangel an Geldmitteln die Schuld.

— **Die Einnahmen der amerikanischen Eisenbahnen.** Das neue amerikanische Verkehrsgesetz vom Jahre 1920 hat bekanntlich bestimmt, daß die Tarife der Eisenbahnen so festgesetzt werden sollen, daß dadurch eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 6 % erreicht wird. Am 1. März 1922 sollte dann das Bundesverkehrsamt diesen Prozentsatz neu regeln. Dies ist nunmehr geschehen, und die Verzinsung ist auf 5¾ % herabgesetzt worden. Als Anlagekapital sollen dabei nicht die tatsächlich aufgewendeten Mittel, sondern der Wert der Eisenbahnanlagen angenommen werden, der zunächst versuchsweise ermittelt worden ist. Die amerikanischen Eisenbahnen klagen darüber, daß sie mit den Tarifen, wie sie seit August 1920 in Kraft sind, nicht die ihnen zugesicherten 6 % verdient haben. In den zwei mit dem 31. August 1922 zu Ende gegangenen Jahren hat der Überschuß vielmehr jährlich nur 3,47 % betragen, und die Eisenbahngesellschaften glauben nun, wie es scheint, einen Anspruch darauf zu haben, daß ihnen für den entgangenen Verdienst in jenen zwei Jahren in der kommenden Zeit ein Ausgleich gewährt wird. An eine Erhöhung der Tarife wird aber nicht zu denken sein, eher wird das Gegenteil, ein Abbau, in Frage kommen, und so werden die Eisenbahngesellschaften wohl darauf angewiesen sein, höhere Einnahmen durch Sparsamkeit im Betriebe und Erhöhung ihrer Leistungen zu erwirtschaften.

— **Kanadisch-Amerikanisches Verkehrsamt.** Um den Eisenbahnverkehr zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten zu fördern, soll ein Internationales Verkehrsamt eingesetzt werden, das für den Verkehr zwischen beiden Ländern die Obliegenheiten ausübt, wie sie dem Bundesverkehrsamt für die Vereinigten Staaten und der entsprechenden Behörde für Kanada zufallen. Das neue Amt würde zunächst die durchgehenden Tarife festzusetzen und den Austausch der Wagen zwischen den Eisenbahnnetzen Kanadas und der Vereinigten Staaten zu überwachen haben.

— **Stadtverkehr in Sydney.** Die Stadt Sydney, die Hauptstadt von Neusüdwales und damit eine der bedeutendsten Städte

Australiens, wird durch ihre Hafenanlagen, die an einer sich gegen 20 km landeinwärts erstreckenden Bucht liegen, in zwei Teile zerschnitten. Die City liegt auf dem Südufer; auf dem Nordufer wohnen aber gegen 170 000 von der Million Bewohner von Sydney und seinen Vororten, so daß ein lebhafter Personenverkehr über den Hafen vor sich geht, der durch Fähren nur ungenügend bewältigt werden kann. Es ist daher beabsichtigt, den Hafen zu überbrücken. Damit die Schiffahrt aber durch die Brücke möglichst wenig behindert wird, muß ihre Mittelöffnung 488 m weit werden, und ihr Untergurt soll etwa 52 m über Hochwasser liegen. Außer vier Eisenbahngleisen soll die Brücke eine Fahrstraße zwischen ihren Hauptträgern und außerhalb dieser noch eine besondere Straße für Kraftfahrzeuge auf der einen und einen Fußgängerweg auf der anderen Seite aufnehmen.

Der Brückenbau steht im engen Zusammenhang mit einer Um- und Ausgestaltung der städtischen Verkehrsanlagen. Auf der Südseite endigen die Eisenbahnen jetzt in einem Kopfbahnhof, wo sie in die City eindringen. Von hier wird dann der Stadtverkehr durch Straßenbahnen bedient. Neben dem Fernbahnhof soll ein Durchgangsbahnhof für den Stadt- und Vorortverkehr angelegt werden. Kurz vor der Einmündung in den alten Kopfbahnhof, der in Zukunft nur dem Fernverkehr dienen wird, werden die Vorortgleise abgezweigt, um durch den neuen Bahnhof und dann in einer Schleife um die City herumgeführt zu werden. Aus der Schleife zweigt wiederum eine Strecke über die Brücke nach den nördlichen Stadtteilen auf dem anderen Ufer ab, wo sie in die bestehende, jetzt am Ufer endigende Strecke einmündet. Die Stadtschleife ist unterirdisch geführt, die übrigen Strecken liegen über Tag. Für den Betrieb ist natürlich allenthalben Elektrizität in Aussicht genommen.

Die Bearbeitung eines einheitlichen Entwurfs ist dadurch erleichtert worden, daß alle Eisenbahnen und auch die Straßenbahnen, die bisher den Verkehr im Innern der Stadt beherrschten, dem Staate gehören. Letztere befördern jetzt täglich 91 000 Fahrgäste; dazu kommen noch 325 000, die die Eisenbahnen, und 112 000, die die Fähren über den Hafen benutzen.

Allgemeines.

— **Erhöhung der Lokomotivzugkraft.** Eine Lokomotive muß beim Anfahren eine hohe Zugkraft entwickeln, hat aber dabei einen verhältnismäßig geringen Dampfverbrauch. Ist der Zug in voller Fahrt, so wird die Zugkraft weniger beansprucht, der Dampfverbrauch ist aber höher. Um beiden Bedingungen gerecht zu werden, sind amerikanische Lokomotiven mit einer Zusatzmaschine ausgerüstet worden, die beim Anfahren auf die Laufachse unter dem Führerstand wirkt, also das auf dieser Achse ruhende Gewicht für die Zugkraft ausnutzt und den Dampf verwertet, der beim Anfahren überschüssig vorhanden ist. Erreicht die Lokomotive eine gewisse Geschwindigkeit, so schaltet sich die Zusatzmaschine selbsttätig aus; die Zugkraft geht zwar, entsprechend der geringeren Zahl der angetriebenen Achsen, zurück, genügt aber, um den in Fahrt befindlichen Zug im Gange zu halten, und die gesamte Menge des im Kessel erzeugten Dampfes steht nun für die Zylinder der Hauptmaschine zur Verfügung. Durch die Hilfsmaschine wird also die Zugkraft den Verhältnissen angepaßt, und man kommt mit geringeren Zylinderabmessungen aus als ohne sie. Allzu große Zylinder haben aber manche Nachteile, wenn sie auch die Entwicklung großer Kräfte ermöglichen.

Eine ältere Vorrichtung zum gleichen Zweck bestand darin, daß bei großem Bedarf an Zugkraft die Laufachsen vorübergehend entlastet und ein Teil des auf ihnen ruhenden Gewichts auf die Triebachsen übertragen werden konnte. Infolge der dadurch herbeigeführten Erhöhung des Reibungsgewichts wurde die Zugkraft gesteigert.

Die Hilfsmaschine soll sich sehr gut bewährt haben; es können nicht nur mit vorhandenen Lokomotiven höhere Leistungen erreicht werden, ohne daß ein nennenswerter Umbau erforderlich ist, sondern das Anfahren geht auch sehr sanft und ohne Ruck vor sich, wodurch namentlich bei langen, schweren Güterzügen die Kuppelungen geschont werden. Eine amerikanische Eisenbahngesellschaft hat kürzlich 190 Lokomotiven, alle mit Zusatzmaschinen, bestellt.

Rechtspflege.

— **Ein Nachspiel zum Eisenbahnerstreik.** Unter dem Vorsitz des Reichsgerichtspräsidenten Dr. Simons verhandelte der Reichsdisziplinarhof Anfang Dezember im Berufungsverfahren gegen den Zugführer Heinrich Künkler aus Recklinghausen und die Lokomotivführer Otto Deichmann und Wilhelm Seehase aus Wittenberge über die insbesondere für das Beamtentum bedeutungsvolle Frage der disziplinarrechtlichen Bestrafung des streikenden Beamten. Bekanntlich hat das Reichsgericht im kriminellen Strafverfahren das Streikrecht der Beamten bereits auf Grund der bestehenden Erlasse und Verbote des Reichsverkehrsministers und des Reichspräsidenten verneint, und zwar haben sich alle erkennenden Strafsenate übereinstimmend ausgesprochen, daß es ein Streikrecht der Beamten niemals gegeben hat, daß es auch durch die Revolution nicht eingeführt sei und daß es dem Staatszweck zuwiderläuft und den Staat gefährdet.

Im ersten Falle hat die Disziplinarkammer Münster den Angeklagten Künkler mit Dienstentlassung bestraft, weil er zurzeit des Eisenbahnerstreiks durch Aufforderung zum Streik als Streikhetzer mitgewirkt hat. Der Angeklagte steht im 59. Lebensjahre. Er war zur Zeit des Streiks Vorsitzender der Ortsgruppe Recklinghausen der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahner. Nach der Feststellung des Urteils der Disziplinarkammer hat der Angeklagte als Streikleiter auch den Verkehr der Milchzüge abgelehnt. Er hat als Bedingung die Zurückziehung der technischen Nothilfe gestellt und auch geäußert, daß das Ziel der Eisenbahner energisch durchgeführt werden müsse. Auch ist die frivole Äußerung gefallen: „Müssen wir verrecken, so mögen die auch verrecken.“ Der Angeklagte hat am 3. Februar in einer Versammlung der Postbeamten nach der Bekundung des Parteisekretärs der Zentrumspartei Bitter die Postbeamten zum Eintritt in den Sympathiestreik aufgefordert. Die Disziplinarkammer ist der Ansicht, daß es ein Streikrecht der Beamten nicht gibt. Dagegen glaubt sie dem Angeklagten, daß er in gutem Glauben gehandelt habe, weil die Regierung den Beamten den Eintritt in die Reichsgewerkschaft gestattet habe und diese in ihren Bedingungen den Streik als äußerstes Mittel zulasse. Dadurch habe die Regierung selbst eine gewisse Unklarheit geschaffen. Der Angeklagte würde deshalb nicht zu bestrafen sein, wenn er sich darauf beschränkt hätte, die Arbeit zu verweigern. Er hat jedoch dahin gewirkt, andere zum Streik zu verleiten und den Streik mit aller Rücksichtslosigkeit durchzuführen. Infolgedessen sei die schwerste Bestrafung, die Dienstentlassung, am Platze. Mit Rücksicht auf die bisherige Unbescholtenheit des Angeklagten ist ihm die Hälfte des Ruhegehalts bis zum März 1924 belassen worden. In der Verhandlung leugnete der Angeklagte, von den Erlassen des Reichsverkehrsministers Groener vom 17. Dezember 1921 und 25. Januar 1922 sowie von der Verordnung des Reichspräsidenten vom 1. Februar, durch welche der Streik verboten wurde, Kenntnis gehabt zu haben. Er habe sie in seinen Zeitungen nicht gefunden, auch seien die Erlasse ihm nicht bekanntgegeben worden.

Die Angeklagten Deichmann und Seehase waren Mitglieder des Beamtenrats der Betriebsstätte Wittenberge. Auch sie haben sowohl durch Einstellung der Arbeit wie durch Bekanntgabe von Verhaltungsmaßregeln und andere Aufforderungen zum Durchhalten am Streik mitgewirkt. Nach Bekanntgabe der Zeitungsnachrichten vom Abbruch des Streiks hat Deichmann noch erklärt, solche Nachrichten seien für ihn nicht maßgebend, es müsse erst das Telegramm der Zentralleitung abgewartet werden.

Die Vertreter der Angeklagten, Rechtsanwälte Justizrat Dr. Drucker in Leipzig und Justizrat Sonnenfeld in Berlin, hoben nochmals den guten Glauben der Angeklagten hervor. Wenn sogar der vormalige Reichskanzler Wirth als damaliger badischer Beamter für das Streikrecht der Beamten eingetreten sei, so sei die Annahme der Angeklagten wohl zu verstehen. Die Verteidigung erinnert auch an den sogenannten oberschlesischen Richterstreik. Der Vertreter der Staatsanwaltschaft, Reichsanwalt Dr. Kemmler, läßt die Entschuldigung über den Rechtsirrtum der Angeklagten nicht gelten. Sie seien auf jeden Fall streng zu bestrafen, auch wenn sie geglaubt haben sollten, zum Streik berechtigt zu sein, selbst auch dann, wenn sie sich nur durch Verweigerung der Arbeit beteiligt hätten.

Nach vierstündiger Beratung verkündete der Vorsitzende des Disziplinarhofs folgendes Urteil: Das Urteil der Disziplinarkammer Münster wird dahin abgeändert, daß der Angeschuldigte Künkler wegen Dienstvergehens in ein anderes Amt von gleichem Range unter Verminderung des Diensteinkommens um ein Zehntel versetzt wird. Ebenso wird das Urteil der Disziplinarkammer Potsdam dahin abgeändert, daß die Angeschuldigten Deichmann und Seehase in ein anderes Amt von gleichem Range versetzt werden und außerdem eine Geldstrafe von je 3000 ℳ zu zahlen haben.

In der Begründung des Urteils wird ausgeführt, daß die Angeschuldigten sich an dem Streik und an dessen Fortsetzung in hervorragender Weise betätigt haben. Die Annahme des guten Glaubens könne ihnen nicht in der gewünschten Art zugebilligt werden. Vor allen Dingen ist davon auszugehen, daß die Beamten einem klaren Dienstbefehl Widerstand entgegengesetzt haben. Es ist allerdings das Recht der Beamten, dem Befehl sich zu widersetzen, wenn er die Gewißheit hat, daß der Befehl nicht dem Recht entspricht. Widersetzt sich der

Beamte, so tut er dies aber auf seine eigene Gefahr. Wenn er sich in der Rechtsauffassung geirrt hat, muß er die Folgen tragen. In rechtlicher Beziehung ist grundsätzlich davon auszugehen, daß den Beamten ein Streikrecht nicht zusteht. Ein Streikrecht der Beamten würde mit jeder geordneten Staatsverwaltung in Widerspruch stehen. Der Beamte hat im allgemeinen nur das Recht, auf dem geordneten Wege der Beschwerde vorstellig zu werden, jetzt auch auf dem Wege der Petition. Er darf aber nicht, wenn er sich in seinen Interessen geschädigt fühlt, mit Gewaltmaßregeln eingreifen. Er ist Träger des Staatsdienstes und des Staatswillens und darf sich nicht mit ihm in Widerspruch setzen. Das ergibt sich klar aus der Reichsverfassung und dem Reichsbeamtengesetz. Was das Strafmaß anlangt, so ist der Reichsdisziplinarhof jedoch davon ausgegangen, daß die Disziplinarkammern die Strafe zu hoch gegriffen haben. Infolge der eigenartigen Stellung der Reichseisenbahnverwaltung und der Regierung zur Reichsgewerkschaft, die in ihren Satzungen auch den Streik billigt, ist es wohl möglich, daß die Beamten ganz falsche Anschauungen bekommen haben. Aus diesen Gründen war im Strafmaß eine Abänderung zu treffen. K. M., L.

Bücherschau

— **Die Fördermittel.** Einrichtungen zum Fördern von Massengütern und Einzellasten in industriellen Betrieben. Von Oberingenieur O. Bechstein. Mit 68 Abbildungen im Text (92 S.) kl. 8⁰. (Aus Natur und Geisteswelt, Sammlung wissenschaftlich gemeinverständlicher Darstellungen, Bd. 726.) Kartoniert 38,40 ℳ, gebunden 48 ℳ, Preisänderung vorbehalten. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1922.

Die Erfahrungen der Not haben gezeigt, welche Bedeutung der Art der Bewegung von Rohstoffen, Halbfabrikaten, Fertigerzeugnissen und Abfallstoffen in bezug auf Leistung und Wirtschaftlichkeit von Fabrikbetrieben zukommt. Der Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens fordert restlose Ausschöpfung der dazu dienenden vielgestaltigen neuzeitlichen Mittel.

Wie ausgedehnt das Gebiet der restlos fortschreitenden Fördertechnik bereits ist, lehrt schon ein Blick auf das Inhaltsverzeichnis des vorliegenden Werkchens. Das Thema ist in vier Abschnitte gegliedert, in denen behandelt sind: I. Die pausenlos fördernden und die absatzweise fördernden Nahförderungsmittel für Massengut; II. Die verschieden gestalteten Nahfördermittel für Einzellasten; III. Die ortsbeweglichen Nahfördermittel für Massengut und solche für Massengut und Einzellasten; IV. Die Fernfördermittel (Gleisbahnen, Drahtseilbahnen).

In diesem Rahmen sind Aufbau und Wirkungsweise, Vor- und Nachteile der Fördereinrichtungen von der einfachsten Schnurre bis zur modernen Gleisanlage, Drahtseil- und Elektrohängebahn geschildert. Das Bändchen ist ein praktischer Berater für alle, die sich über die Grundlehren der Fördertechnik unterrichten wollen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Neubesetzung der Stelle des Schriftleiters der Zeitung des Vereins.

Die Stelle des Schriftleiters ist demnächst — voraussichtlich zum 1. April d. J. — neu zu besetzen.

Bewerber aus den Kreisen der höheren Verwaltungsbeamten der Vereinsverwaltungen — insbesondere auch bereits im Ruhestand befindliche —, die sich für das Amt eines Schriftleiters besonders berufen fühlen, wollen ihre Bewerbung mit Darstellung ihrer Verhältnisse und Berufstätigkeit spätestens bis zum

1. Februar d. J.

bei uns einreichen.

Die Dienst- und Einkommensverhältnisse werden denen der deutschen Reichsbahnbeamten in Gruppe XII, gegebenenfalls auch höherer Gruppen, angepaßt, wobei jedoch Ruhegehaltsbezüge angerechnet werden.

Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29, den 2. Januar 1923.

Geschäftsführende Verwaltung des
Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Januar 1923 ist der links der Bahnstrecke Schottwitz-Meleschwitz zwischen den Haltepunkten Cawallen und Drachenbrunn gelegene Bahnhof 4. Klasse Schwoitsch für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden. Eröffnung für den allgemeinen Güter- und Tierverkehr erfolgt später.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Münster. Vom 1. Februar 1923 an erhalten der an der Bahnstrecke Münster (Westf.)-Osnabrück liegende Bahnhof Hasbergen die Bezeichnung „Hasbergen (Kr. Osnabrück)“ und der an der Bahnstrecke Nienburg (Weser)-Rahden (Kr. Lübbecke) liegende Bahnhof Uchte Stb. die Bezeichnung „Uchte Reichsb.“

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 322 vom 19. Dezember 1922 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend: Die Neubesetzung der Stelle des Schriftleiters der Vereinszeitung.

Nr. I 154 vom 21. Dezember 1922 an die Herren Mitglieder des Preisausschusses und nachrichtlich an sämtliche Vereinsverwaltungen.

Nr. V 1 vom 1. Januar 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Januar 1923 wird der links der Bahnstrecke Schottwitz - Meleschwitz zwischen den Haltepunkten Cawallen und Drachenbrunn gelegene Bahnhof Schwoitsch 4. Klasse für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. Eröffnung für den allgemeinen Güter- und Tierverkehr erfolgt später.

Breslau, den 26. Dezember 1922. (5)
Reichsbahndirektion.

2. Verkehrsstörung.

Einstellung des Güterverkehrs in Österreich wegen Schneeverwehung.

Im Monat Dezember mußte bisher in folgenden Strecken der Güterverkehr wegen Schneeverwehung eingestellt werden: 1. in der Strecke Eisenerz-Vordernberg vom 1. bis 7. Dezember und das zweite Mal vom 9. bis 16. Dezember; 2. in der Strecke Grafenschlag-Martinsberg-Gutenbrunn vom 9. bis 12. Dezember und 3. in der Strecke Langen-Bludenz und im Übergange über diese Strecke in beiden Verkehrsrichtungen vom 9. bis 13. Dezember. Nach Bludenz in der Richtung von Westen und nach Langen in der Richtung von Osten blieb der Güterverkehr zugelassen. Am 13. Dezember konnte in der Verkehrsrichtung von Westen, ausgenommen von den Bahnhöfen Langen und Danöfen, der Güterverkehr wieder aufgenommen werden. Nach diesen beiden Bahnhöfen blieben nur Lebensmittel zugelassen. Am 18. Dezember konnte die Sperre dieser Bahnhöfe und auch die Sperre der Strecke Langen-Bludenz in der Richtung von Osten nach Westen wieder aufgehoben werden. 4. war der Güterverkehr noch gesperrt in der Richtung Bludenz-Schruns vom 9. bis 11. Dezember 1922.

Wien, im Dezember 1922. (29)
Bundesministerium für Verkehrswesen.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Zu § 10 1 a VWÜ/RIV. Der Verkehr wurde auf folgenden wegen Schneeverwehung gesperrten Strecken wieder aufgenommen:

Kempten-Isny am 14. Dezember 1922.
Kalteneck-Eging am 13. Dezember 1922.
Erlau-Wegscheid am 18. Dezember 1922.
Zwiesel-Grafenau am 10. Dezember 1922.

München, den 21. Dezember 1922. (21)
Reichsbahndirektion.

Vom 8. Januar 1923 ab wird der Personenzugverkehr auf der Strecke Gerolstein-Hillesheim (Eifel) wieder aufgenommen. Die Verkehrszeiten sind aus den auf den Stationen aushängenden Bekanntmachungen zu ersehen. (26)
Reichsbahndirektion Trier.

4. Güterverkehr.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 treten für die Mehrzahl der Stationen der Neuendorf-Gerlebogker Eisenbahn Entfernungserhöhungen ein. Ferner werden die Entfernungen für Groß Beschpol Landesgrenze erhöht. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455).
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 29. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (45)

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b, Binnengütertarif der Westfälischen Landeseisenbahn.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 werden die in den Tarifen für die Überführung von Wagenladungen und Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen zwischen den Bahnhöfen in Münster (Westf.) einerseits und dem Kanalhafen in Münster (Westf.) anderseits vorgesehenen Gebühren auf 3600 ℳ bei Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art, auf 3852 ℳ bei allen übrigen Gütern für den Wagen erhöht. (38)
Münster (Westf.), den 30. Dezemb. 1922.
Reichsbahndirektion.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.
Im Binnen- und Wechselverkehre werden am 1. Januar 1923 — gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahnen — die Gütertarife um 70 % und die Tiertarife um 60 % erhöht. (28)
Braunschweig, den 28. Dezember 1922.
Die Direktion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Ausnahmetarif 6.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 wird die Station Eisfeld auf Seite 4 unter IV 1 a als Gewinnungsstätte nachgetragen. (3)
Erfurt, am 23. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.
gez. Dr. Fritze.

Am 1. Januar 1923 tritt zum vorbezeichneten Ausnahmetarif der Nachtrag 11 in Kraft; er enthält neue um etwa 70 % erhöhte Frachtsätze der Frachtsatzzeiger 1 und 2. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.
Essen, den 27. Dezember 1922. (10)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 86. Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn. Teil II.
Am 1. Januar 1923 werden entsprechend dem Vorgehen der Reichseisenbahn die Frachtsätze um 70 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (32)
Elmshorn, den 28. Dezember 1922.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif, Teil I Abteilung B.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 werden die für die deutsche Strecke geltenden Mindestfrachten und Sondergebühren in gleichem Umfange wie im deutschen Binnenverkehr erhöht.
Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.
Altona, den 26. Dezember 1922. (9)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Für den Verkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen — Tarifverz. Nr. 312, Abschnitt II — treten am 1. Januar 1923 neue, erhöhte Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.
Oldenburg, den 28. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (42)

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautal.
Am 1. Januar 1923 tritt der Nachtrag XVII in Kraft. Er enthält erhöhte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 5 und 5 c. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung.
Dresden, am 30. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (41)

Reichsbahn-Saarbahn Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 wird zum Tarifheft 2 der Nachtrag I ausgegeben. Er enthält einen neuen Frachtsatzzeiger der Saarbahnen sowie um 2 bis 4 km erhöhte Entfernungen für einige Stationen der Neuendorf-Gerlebogker Eisenbahn; diese Entfernungen gelten indessen erst vom 1. Februar 1923 an. Die abgekürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß § 6 EVO. genehmigt (s. RGBl. 1914 S. 455).
Frankfurt (Main), den 29. Dezemb. 1922.
Reichsbahndirektion. (37)

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz.
Mit Geltung vom 16. Januar 1923 werden die Frachtsätze für den außeritalienischen Durchlauf um 16 900 % erhöht.
Die Erhöhung ist in der Weise durchzuführen, daß die Schnittfrachtsätze auf Seite 41—65 des Tarifs und die durch lfd. Nr. 581 auf Seite 186 dieses Anzeigers bekanntgegebenen Schnittfrachtsätze der Saarbahnen mit 170 vervielfacht werden.
Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros.
Frankfurt (Main), 30. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (39)

Gemeinschaftliches Heft C I b (Tfv. 4).
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 ab werden die im Verkehr mit der Südharz-Eisenbahn zur Berechnung gelangenden Zuschlagfrachten für Stückgut sowie Umlade- bzw. Rollbockgebühren und die im Verkehr mit der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn bei Tarifbildung über die Südharz-Eisenbahn bestehenden besonderen Zuschlagfrachten erhöht. Die neuen Sätze sind in der zum 1. Januar 1923 erscheinenden Neuausgabe enthalten. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).
Berlin, den 28. Dezember 1922. (8)
Centralverwaltung der Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Tfv. 205. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.
Auf Seite 21 des Tarifs werden im Abschnitt II unter „C. Leichen" die Gebührensätze mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 auf folgende Beträge erhöht:
a) im Absatz 1
in der 3. Zeile auf 80 ℳ
„ „ 4. „ „ 120 „
„ „ 5. „ „ 1200 „
„ „ 9. „ „ 40 „
b) im Absatz 3
in der 3. Zeile auf 3900 ℳ,
c) im Absatz 4
in der 4. Zeile auf 3900 M.
„ „ 5. „ „ 5800 „
„ „ 6. „ „ 9700 „
Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (s. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt worden.
Charlottenburg, den 30. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion Osten (40)
als geschäftsführende Verwaltung.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) — (Nr. 1504 a des Tarifverzeichnisses).
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 werden die Tierfrachten entsprechend der allgemeinen Tariferhöhung um 60 v. H. erhöht. Die Erhöhung wird durch eine Umrechnungstafel Nr. 5 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Oktober 1922 durchgeführt. Die Umrechnungstafel Nr. 4 vom 1. Dezember 1922 tritt mit Ablauf des 31. Dezember 1922 außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (Reichsgesetzblatt 1914 Seite 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 28. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (43)

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2.
Vom 1. Februar 1923 an wird der beschränkte Eil- und Frachtstückgutverkehr auf dem Haltepunkt Käferhain eingestellt. Das Inkrafttreten dieser Tarifmaßnahme mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung.
Dresden, den 29. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (34)

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.
Ab 1. Januar 1923 werden die Tarifsätze des Güterverkehrs nach dem Vorgehen der Reichsbahn vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde um 70 % erhöht.
Siegen, den 27. Dezember 1922.
Die Direktion. (35)

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn - Reichsbahn (sächsisches Netz).
Am 1. Januar 1923 wird die Station Ellefeld in den Tarif aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemals preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.
Dresden, am 28. Dezember 1922. (7)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 a/b. 1500, 2000).

Am 1. Januar 1923 treten in Kraft:

1. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A, vom 1. Februar 1922 der Nachtrag V;
2. ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B; hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1922 nebst Nachträgen I—X aufgehoben;
3. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag IV;
4. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag IV.

Neben Verkehrserleichterungen und Frachtermäßigungen treten auch Tariferhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 EVO. genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455). Die neuen Tarifdrucksachen können voraussichtlich von Ende Dezember an von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. (1)

Berlin, den 23. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Direktion.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife, Teile II.

Aus Anlaß der durch unsere Bekanntmachung vom 23. Dezember 1922 angekündigten Tariferhöhungen werden zum 1. Januar 1923 herausgegeben:

Heft A Nachtrag 1.
Heft C I a Neuausgabe.
Heft C I b Neuausgabe.
Heft C II Nachtrag I. Durch diesen Nachtrag wird der Ausnahmetarif 5 a bis zum 21. Dezember 1923 verlängert.

Die Ausnahmetarife 5 und 5 c sind in den Fassungen wie Frachtsätzen geändert.

Als Ersatz des Ausnahmetarifs 10 und des mit dem 31. Dezember 1922 außer Kraft tretenden Ausnahmetarifs 15 tritt bis 15. Mai 1923 zunächst für die Reichsbahnen ein neuer Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln zur Volksernährung im Deutschen Reich. Die Ausdehnung auf die Privatbahnen wird später bekanntgegeben. Der Frachtberechnung werden 40 % der jeweils geltenden Frachtsätze der Klassen F und F 10 zugrunde gelegt.

Die Tarife oder Tarifnachträge können einige Tage vor dem Inkrafttreten durch die beteiligten Abfertigungen sowie von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden. (20)

Berlin, den 27. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Am 1. Januar 1923 werden die Zuschlagsfrachten in vollen Markbeträgen erhoben. Bei Eil- und Frachtstückgütern beträgt der Zuschlag zwei Mark, bei Wagenladungsgütern eine Mark für 100 Kilogramm. Für Sendungen von und nach den Bahnhöfen Fallersleben B. L. E., Seesen B. L. E. und Wolfenbüttel B. L. E. wird keine Zuschlagsfracht berechnet. (2)

Braunschweig, den 27. Dezember 1922.
Die Direktion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 tritt der Nachtrag 8 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um 70 % durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (31)

Berlin, den 28. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar wird die Zuschlagsfracht in Oderberg (vgl. Oberschlesischer Wechseltarif Seite 4 zu 110) auf nachstehende Beträge erhöht:

Für Güter aller Art (einschl. Steinkohlen usw.) für 100 kg 15 ℳ
Für Eisenbahnwagen aller Art
bei Frachtberechnung für die Achse und das Kilometer für das Fahrzeug 600 ℳ
bei Frachtberechnung nach dem Gewicht . . für 100 kg 15 ℳ
bei Beigabe von Begleitern für den Begleiter 20 ℳ

Oppeln, den 28. Dezember 1922. (13)
Reichsbahndirektion Oppeln. Oberschlesische Eisenbahnen zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 werden infolge der Erhöhung der Frachten der deutschen Eisenbahngütertarife auch die Frachten für die deutschen Strecken des deutsch-niederländischen Verbandsgütertarifs erhöht.

1. Verbandsgütertarif Teil I.

Die deutschen Mindestbeträge im Abschnitt B werden erhöht auf

Seite	§	von	auf
29	§ 8 (4)	450 ℳ	500 ℳ
30	§ 11 (1)	638 ℳ	1000 ℳ
31	§ 14.1	900 ℳ	1500 ℳ
31	§ 14.2	638 ℳ	1000 ℳ
36	§ 26 (1)	170 ℳ	290 ℳ
41	§ 39 (13)	1313 ℳ	2230 ℳ
42	§ 41 (2)	450 ℳ	500 ℳ

Die Gütereinteilung (Seite 44—136) wird vorläufig aufgehoben. Es gelten die Gütereinteilungen der Binnentarife bis zur Herausgabe des Nachtrags 3.

2. Verbandsgütertarif Teil II Heft 1.

Zum 1. Januar 1923 wird der Nachtrag 4 herausgegeben, in dem die Änderungen in den Ausnahmetarifen durchgeführt sind. (18)

Köln, den 26. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Die Schnittfrachtsätze des Schnittes I der Tariftafeln 1 und 2 der Abteilungen A und B des Tarifs und der Nachträge III und IV werden mit Wirkung vom 26. Januar 1923 um 28 000 % erhöht. Die Erhöhung ist in der Weise durchzuführen, daß die Sätze des Schnittes I mit 281 vervielfacht werden. — Die Bekanntmachung vom 24. November 1922 Nr. 297/T 53/1, wonach die Schnittfrachtsätze des Schnittes I der Tariftafeln 1 und 2 um 16 400 % zu erhöhen sind, tritt mit 26. Januar 1923 außer Kraft. — Sämtliche Sätze der Tariftafeln 3—13 bleiben außer Kraft. (16)

München, den 28. Dezember 1922.
Tarifamt beim RVM., ZB.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). D. Dienstkohlen-Ausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 werden in Deutschland die Tarife für den Güter- und Kohlenverkehr einschl. Nebengebühren um 70 %, die für den Tierverkehr um 60 % erhöht. Außerdem wird ein neuer Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B, eingeführt. Ebenso treten sonstige Tarifänderungen ein.

Die gleichen Tarifmaßnahmen gelten vom 1. Januar 1923 ab in den oben unter A bis D genannten Tarifen. Die Verschiebegebühr im Ausnahmetarif für Steinkohlen beträgt 8 ℳ für 100 kg.

Die Genehmigung des Oberkomitees in Beuthen hinsichtlich der unter A und D genannten Tarife ist erteilt.

Oppeln, den 23. Dezember 1922. (11)
Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 wird die Zuschlagsfracht in Oderberg (vgl. Reichsbahngütertarif Teil II Heft C I b) auf nachstehende Beträge erhöht:

Güter aller Art (einschl. Steinkohlen usw.) . . für 100 kg 15 ℳ
Eisenbahnwagen aller Art
bei Frachtberechnung für die Achse und das Kilometer für das Fahrzeug 600 ℳ
bei Frachtberechnung nach dem Gewicht . . für 100 kg 15 ℳ
bei Beigabe von Begleitern für die Person 20 ℳ

Oppeln, den 28. Dezember 1922. (12)
Reichsbahndirektion (Oberschlesische Eisenbahnen).

Heft C I b des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil II (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 werden die auf Seite 35 des Tarifheftes unter lfd. Nr. 77 (Schmalspurbahnen des Reichsbahndirektionsbezirks Erfurt) aufgeführten Umlade- und Rollbockgebührensätze erhöht und zwar:

für die Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 3,30 ℳ auf 7,00 ℳ,
für die Güter der Gruppe 2 (Holz usw.) von 16 ℳ auf 32 ℳ,
für die Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) von 13 ℳ auf 26 ℳ,
für 100 kg.

Die alsbaldige Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Erfurt, den 27. Dezember 1922. (23)
Reichsbahndirektion.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Am 1. Januar 1923 werden die Güter- und Tiertarife, wie bei der Reichsbahn, erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Dahme (Mark), den 29. Dezember 1922.
Die Direktion. (30)

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif, Teil I, Abteilung B.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 an wird die Fracht für Leichen entsprechend den deutschen Binnentarifen erhöht.

Altona, im Dezember 1922. (19)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif Teil I Abteilung A.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird der Höchstbetrag der Nachnahme bei Sendungen mit lebenden Tieren aus Dänemark allgemein (für Wagenladungen und einzelne Stücke) auf 10 Kr. festgesetzt; ferner ist der Betrag der Summe, zu der das Interesse an der Lieferung deklariert wird, bei Tiersendungen aus Dänemark allgemein in Kronen anzugeben.

Altona, den 26. Dezember 1922. (17)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 ist der Nachtrag I eingeführt worden. Der Nachtrag enthält im wesentlichen Ergänzungen hinsichtlich der Abfertigung von Sendungen im Verkehr mit den Übergangsstationen zwischen Polnisch-oberschlesien und dem übrigen Polen (Myslowice (Myslowitz) Oswięcim (Oswiecim) Dziedice (Dzieditz) Sosnowiec Warszawski und Herby Polskie) und bezweckt, den Verkehr zwischen Deutschland und Polen (ausgenommen Polnisch-oberschlesien) zu vermitteln. Der Nachtrag ist zum Preise von 15 ℳ bei der Stationskasse in Oppeln erhältlich.

Oppeln, den 29. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion Oppeln. Oberschlesische Eisenbahnen,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen. (44)

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1923 werden sämtliche Frachtsätze um 70 % erhöht. Die neuen Frachtsätze sind auf Grund des mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 ausgegebenen Frachtsatzzeigers zu ermitteln. — Ferner sind folgende Änderungen im Tarif vorzunehmen: Die Gebühren bei Eichstätt Bahnhof (Seite 3 des Schnittarifs und Seite 36 lfd. Nr. 77a im Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ib) ändern sich ab 1. Januar 1923 unter a) von 720 in 1220 Pf., von 360 in 610 ℳ, unter b) von 360 in 610 ℳ. — Seite 5 ist der Vortrag bei Lehesten zu streichen und auf den Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b, Seite 48 lfd. Nr. 110 hinzuweisen. — Seite 6 (Nachtrag I Seite 1) ist der Vortrag bei Ludwigsmühle und Weißenstadt Ladestelle zu streichen und auf den Reichsbahn-Gütertarif Heft A Seite 36/38 (Überführungsgebühr) hinzuweisen. — Seite 7 Nachtrag I Seite 1) ist die Zuschlagstafel bei Altenhammer usw. zu streichen und auf den Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b Seite 48, lfd. Nr. 110 zu verweisen. — Seite 25/26 (Nachtrag I Seite 5/6) ist vorzumerken: Die Zuschläge werden nunmehr durch Ausschreiben zum Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b veröffentlicht; die Stationen erscheinen da unter den lfd. Nr. 6 a, 25 a, 41 a, 53 a, 61 a, 89 a, 93 a und 96 b. Bis zum Erscheinen des 2. Ergänzungsblattes gelten noch die mit VAE. 1922/3743 bzw. mit T und VA 1922/1941 veröffentlichten Zuschläge. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (36)

München. 28. Dezember 1922.
Tarifamt beim RVM, ZB.

5. Personen- und Güterverkehr.

Deutsche Reichsbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 werden infolge der im Güter- und Tierverkehr sowie im Personen- und Expreßgutverkehr eintretenden Tariferhöhungen zu den Tarifen für den Bezirk Dresden ausgegeben: a) Nachtrag XIV zum Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2 vom 1. Juli 1921, b) Nachtrag XIV zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien vom 1. Dezember 1920, c) Nachtrag XIV zum Tarif für die schmalspurige Linie Klingenthal - Untersachsenberg = Georgenthal vom 1. Dezember 1920. Außerdem werden einige Änderungen und Ergänzungen der Tarife, mit denen zum Teil Ermäßigungen verbunden sind, durchgeführt. Die Durchführung der Tariferhöhung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Tarifnachträge können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden, auch erteilt unser Verkehrsbüro, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft. (33)

Dresden, am 28. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
Binnen- und direkter Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr.

Ab 1. Januar 1923 tritt die gleiche Erhöhung wie bei der Reichsbahn ein.

Blankenburg (Harz), den 26. Dez. 1922.
Direktion. (4)

Freien Grunder Eisenbahn.

Zum 1. Januar 1923 werden die Personen-, Güter- und Tiertarife im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. Die bisherigen Frachtzuschläge von 28 bzw. 30 ₰ werden auf 1 ℳ für 100 kg entsprechend den allgemeinen Aufrundungsgrundsätzen abgerundet.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (15)

Frankfurt a. M., den 27. Dezember 1922.
Freien Grunder Eisenbahn-A.-G.
Die Direktion.

Zum 1. Januar 1923 erscheint der Nachtrag IV zum Binnen-Personentarif (Nr. 2119 des Tfv.), der u. a. erhöhte Beförderungspreise enthält.

Die Tarifsätze des Binnen-Gütertarifs (Nr. 119 des Tfv.) werden ebenfalls zum 1. Januar 1923 in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. Außerdem sind die besonderen Bestimmungen und die Tarifvorschriften dieses Tarifes teilweise geändert worden. (6)

Die Direktion
der Ruppiner Eisenbahn.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II, Verkehr der Deutschen Reichsbahn mit den Kleinbahnen und Fähren im Bezirk der Reichsbahndirektion Oldenburg.

Zum 1. Januar 1923 wird der vorgenannte Tarif neu herausgegeben. Er ist umgearbeitet und enthält Erhöhungen der Tarifsätze der Reichsbahn und der Kleinbahnen und Fähren. (14)

Oldenburg, den 22. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 werden die Fahrpreise des Berliner Stadt-, Ring-Vorortverkehrs erneut erhöht. Die Preise der 1. Preisstufe betragen für Einzelkarten in der 2. Kl. 80 ℳ, in der 3. Kl. 40 ℳ, für Monatskarten in der 2. Kl. 2000 ℳ, in der 3. Kl. 1000 ℳ. In jeder folgenden Preisstufe erhöht sich der Preis der Einzelkarten in der 2. Kl. um 20 ℳ, in der 3. Kl. um 10 ℳ, der Preis der Monatskarten in der 2. Kl. um 500 ℳ, in der 3. Kl. um 250 ℳ. Die Preise der Wochenkarten betragen ein Viertel der Monatskartenpreise 3. Kl. unter Aufrundung auf volle 5 ℳ. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B zu § 32 EVO.) beträgt künftig 80 ℳ, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO.) 60 ℳ. Die in der bes. Ausf.-Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf-Friedhof betragen künftig:

unter 1 a 1: 200 ℳ, 400 ℳ, 650 ℳ,
„ 1 a 2: 5600 ℳ,
„ 1 b 1: 250 ℳ, 500 ℳ, 800 ℳ,
„ 1 b 2: 7200 ℳ.

Die in der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 47 EVO. angegebene Desinfektionsgebühr beträgt 2400 ℳ.

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Berlin, den 28. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (24)

Ermäßigte Aufbewahrungsgebühren für Fahrräder von Zeitkarteninhabern.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 werden die ermäßigten Aufbewahrungsgebühren für Fahrräder von Zeitkarteninhabern erhöht; und zwar der Preis
der Monatskarte für Fahrradaufbewahrung von 280 ℳ auf 360 ℳ,
der Wochenkarte für Fahrradaufbewahrung von 70 ℳ auf 90 ℳ.

Berlin, den 28. Dezember 1922. (22)
Reichsbahndirektion
für die Verwaltung der deutschen Reichsbahn.

Reichsbahnpersonen- und Gepäcktarif, Teil II.

Durch die Verlegung des Empfangsgebäudes in Senftenberg (Laus.) werden in den Verkehrsverbindungen mit dieser Station die über Bahnsdorf und Sedlitz gebildeten Tarifentfernungen mit Gültigkeit vom 1. März d. J. zum Teil um 1 km erhöht. In den von dieser Maßnahme betroffenen Verbindungen treten Erhöhungen der Fahrpreise bis zu 100 ℳ und der Gepäck- und Expreßgutfrachten bis zu 10 ℳ und 6 ℳ ein. (25)

Halle (Saale), den 28. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarife Teil I und II.

Am 1. Januar 1923 tritt eine weitere Erhöhung des Expreßguttarifs um 70 % ein. Die Mindestfracht beträgt vom gleichen Tage ab 250 ℳ.

Erfurt, im Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (27)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 2. Berlin, den 11. Januar 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1922.

Vom Staatsminister a. D. Wirkl. Geh. Rat **Hoff**.

(Schluß aus Nr. 1.)

Reich an Tätigkeit und auch an Erfolgen war das Jahr 1922 auch bei den Eisenbahnen anderer Länder, mochten diese ebenfalls noch unter den Nachwirkungen des Weltkrieges schwer leiden oder aber durch wesentlich günstigere Verhältnisse bevorzugt sein.

Österreich.

Litt im Jahre 1921 das österreichische Eisenbahnwesen noch allzu stark unter der Absperrung des gegenseitigen Verkehrs der sieben Nachfolgestaaten der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie, so brachte im Jahre 1922 das Ausreifen der Beschlüsse der Konferenz von Portorose vom November in den Verkehrsbeziehungen Österreichs zu den Nachbarstaaten bedeutsame Fortschritte. Zu den praktischen Auswirkungen dieser Beschlüsse gehörten namentlich: eine Reihe handelsvertraglicher Abkommen, die Aufhebung von Ein- und Ausfuhrverboten, die Regelung des Dienstes auf Grenzübergangsbahnhöfen unter wesentlicher Vereinfachung der Paß- und Zollförmlichkeiten. Zur Regelung dieser Förmlichkeiten bedurfte es weiterer eingehender Verhandlungen, die in Graz stattfanden. Von wesentlicher Bedeutung waren aber die in Wien von einer Konferenz von Eisenbahnfachmännern vorbereiteten und zum Beginn des Jahres 1922 im wesentlichen in Kraft getretenen Vereinbarungen, die eine freizügige Benutzung des gemeinsamen Fuhrparks der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie, die Rückgabe der privateigenen Wagen an ihre Eigentümer und die gegenseitige Aushilfe zwischen den Nachfolgestaaten mit Fahrzeugen und bei der Fahrzeugausbesserung behandeln. Wie die allgemeinen Beschlüsse und Vorschläge der von Amerika angeregten und von Österreich tatkräftig geförderten Konferenz von Portorose auf der Konferenz von Genua erweitert wurden und sich auf der Eisenbahnverwaltungskonferenz von Paris zu einem internationalen Eisenbahnverein auswirkten, ist eingangs (s. Nr. 1 d. Z.) kurz angeführt worden.

Die regsame Wirksamkeit der österreichischen Eisenbahnverwaltung, namentlich der Bundesbahnverwaltung, in der Pflege des Verkehrs mit dem Auslande machte sich im österreichischen Eisenbahnverkehr vorteilhaft bemerkbar. Mancherlei Verbesserungen im Schnell- und gewöhnlichen Personenzugverkehr, an erster Stelle mit Ungarn, und die größere Benutzungsmöglichkeit der Güterwagen trugen zu einer Verkehrszunahme bei, wenngleich diese der Hauptsache nach in einer teilweisen Abnahme der inneren Wirtschaftsschwierigkeiten ihren Grund hatte. Die Zunahme des Verkehrs zeigte sich besonders im Güterverkehr, aber auch im Personenverkehr, dessen Umfang zu Pfingsten und in den Sommermonaten stellenweise sehr erheblich war. Güterannahme- und andere Verkehrssperren waren, abgesehen von Einfuhrsperren für Luxuswarensendungen, erheblich seltener als in den Vorjahren, dagegen mußten gegen säumige Ent- und Beladung der Wagen durch die Verfrachter bahnseitig verschärfte Anordnungen getroffen werden. Im Personenzugverkehr brachte der Sommerfahrplan 1922 eine Reihe wesentlicher Verkehrsverbesserungen. Die Wiederaufnahme des Wiener Stadtbahnverkehrs mußte jedoch noch zurückgestellt werden; auch trat zu Ende des Jahres eine ausgiebige Verminderung sowohl an Zügen als auch an der Wagenzahl ein; diese scharf einsetzenden Anordnungen waren die Folge teils allgemeiner Sparmaßnahmen, teils wieder zunehmender Schwierigkeit in der Kohlenbeschaffung. Von ungünstigem Einfluß auf die Zugdurchführung und Verkehrsbedienung war auch die noch nicht wieder voll erreichte Zulänglichkeit des Fuhrparks und sein ebenfalls noch nicht voll befriedigender Ausbesserungsstand. Dieser betrug Anfang Dezember 1922 bei den Lokomotiven 36,1, bei den Peronenwagen 29,7 und bei den Güterwagen 13,2 %.

In der für die österreichischen Eisenbahnen besonders wichtigen Kohlenfrage trat zeitweise insofern eine Er-

leichterung ein, als die inländischen Kohlenbergwerke stellenweise eine größere Förderung als im Vorjahre erzielten und die Einfuhr allerdings nicht besonders beliebter tschechischer Kohle Erleichterungen erfuhr. Unter Aufwendung äußerst hoher Beschaffungskosten war immerhin im allgemeinen der Bedarf bei äußerster Einschränkung zu decken. Ende des Jahres wurde berichtet, daß tschechische Kohle viel zu teuer sei und beispielsweise Saarkohle billiger beschafft werden könne als gute böhmische Braunkohle. Auch sei die Beschaffung tschechischer Zahlmittel schwierig. Die Einfuhr deutscher Kohle hat ganz aufgehört, dagegen nahm die Einfuhr polnischer Kohle zu, ohne daß dadurch indessen eine wesentliche Minderung des Aufwands für den Kohlenbezug herbeigeführt werden konnte.

Da außer der für die Ausgaben eine hervorragende Rolle spielenden Kohle auch die weiter nötigen Betriebs- und Unterhaltungsstoffe im Preise unaufhörlich stiegen und die Personalkosten trotz Verminderung der Kopfzahl infolge Erhöhung der Bezüge des Personal bedeutend anwuchsen, gestaltete sich die Finanzlage der Eisenbahnen recht ungünstig. Bei den Bundesbahnen wurden unter Berücksichtigung aller erzielten und noch erzielbaren Ausgabenabgänge sowie der Mehreinnahmen aus Erhöhungen der Verkehrstarife Mitte des Jahres die Betriebsausgaben auf über 325, die Betriebseinnahmen auf 124 und der Fehlbetrag auf 201 Milliarden Kronen ermittelt. Unter dem Druck so ungünstiger Finanzverhältnisse mußte sich die Regierung entschließen, die bereits im Anfang des Jahres (1. Februar) bedeutend erhöhten Verkehrstarife erneut zu steigern. Zum 1. August, 1. September und 1. Oktober traten sehr beträchtliche Gütertariferhöhungen und zum 15. August, 8. September und 8. Oktober ebenfalls sehr beträchtliche Personentariferhöhungen in Kraft. Die Erhöhungen betrugen im September für den Güterverkehr 150 %, für den Personenverkehr 300 %, im Oktober für beide Verkehre durchschnittlich 200 %. Das Mehrerträgnis aus den Oktobertariferhöhungen wurde auf 1583 Milliarden Kronen veranschlagt, wovon 418 Milliarden auf den Personenverkehr fielen. Nach den Erfahrungen der früheren Tarifmaßnahmen wurde ein Verkehrsrückgang, der die Veranschlagung zunichte machen könnte, nicht befürchtet, dagegen an der Besorgnis festgehalten, daß auch diese gewaltigen Mehrerhebungen den zu erwartenden Fehlbetrag nicht vollständig decken würden. Die Privatbahnen, von denen mehrere Zuschüsse vom Staate erhielten, sahen sich im allgemeinen zu gleichen Tariferhöhungen veranlaßt. Gegenüber dringenden Mahnungen, namentlich aus den Kreisen des Wirtschaftslebens, die Eisenbahntarife nicht zu erhöhen, wurde auf die Notwendigkeit einer möglichst vollkommenen Deckung der Ausgaben hingewiesen, die bei den Privatbahnen die selbstverständliche Voraussetzung des Fortbestehens, bei den Bundesbahnen aber eine der Bedingungen für die Stillegung der Notenpresse und damit für die Entlastung der Allgemeinheit von Zuschüssen bilde, die den Benutzern der Eisenbahn zugute käme. Die Indexziffer für die von den Eisenbahnen benötigten Stoffe wurde nicht überschritten, bei manchen Gütern nicht erreicht. Im übrigen bestanden die Tariferhöhungen zumeist nicht in einfachen linearischen Steigerungen. Sie waren im Güterverkehr mehrfach mit Änderungen der Güterklasseneinteilung verbunden, bei denen es sich meistens um die Zuweisung von besonders zu schonenden Gütern in niedere Klassen handelte. Im Personenverkehr wurde namentlich die letzte starke Mehrbelastung auf die einzelnen Entfernungen ihrer Tragfähigkeit entsprechend aufgeteilt, wobei auf die Nahentfernungen die größten Erhöhungen gelegt wurden, weil der Nahverkehr bei den verhältnismäßig immer noch niedrigen Fahrpreisen eine stärkere Belastung vertrug als der Fernverkehr. Ferner wurden für eine Anzahl von Stationsverbindungen, namentlich zwischen Wien und entfernteren Stationen Vorarlbergs, sowie zur Förderung des Verkehrs innerhalb der Bundesländer auf mittlere Entfernungen und zur Erleichterung des Ausflugsverkehrs an Sonn- und Feiertagen auch auf die ganz nahen Entfernungen Rückfahrkarten mit Preisermäßigung eingeführt und außerdem Kilometerhefte für Entfernungen von 1000, 2000 und 4000 km mit nicht unbedeutenden Preisnachlässen ausgegeben.

Trotz oder gerade wegen aller Widrigkeiten als unverdrossen sind die Bestrebungen der Bundesbahnverwaltung zu bezeichnen, die auf eine namhafte Herabminderung der Betriebsausgaben zielen. Sie hatten bereits in den vergangenen Jahren begonnen, wurden im Jahre 1922 kräftig fortgesetzt und nach dem Beginn der Vorarbeiten für das von der jetzigen österreichischen Regierung entworfene weitsichtige allgemeine Finanzprogramm des Wiederaufbaugesetzes noch wesentlich gesteigert. Zum Zwecke durchgreifender Ersparnismaßnahmen waren mehrere Sparkommissionen in Tätigkeit. Im Oktober wurde ein dem Bundesminister unmittelbar unterstellter Ersparungskommissär für den weitestgezogenen Wirkungskreis des Abbau- und Ersparungdienstes bestellt. Wenn auch, wie in Deutschland, die gewaltigen Wogen der allgemeinen Preissteigerungen und Teuerungssätze die erzielten ziffermäßigen Ersparnisse in sich aufnahmen und nicht zur Erscheinung kommen ließen, so steht doch fest, daß tatsächlich bereits sehr beträchtliche Ausgabeabgänge erzielt wurden. Die wirtschaftlichen Ausgestaltungen im Zugverkehr sind bereits erwähnt, allein die dadurch erzielbare Ersparnis bei der Brennstoffbeschaffung wurde auf fast 3 Milliarden Kronen in einem Monat berechnet. Ganz beträchtlich waren auch die Ersparungen infolge des der Verkleinerung des Bahngebiets immer mehr Rechnung tragenden Abbaus des Bundesverkehrsministeriums, wobei allein 1000 Bürozimmer und 35 Wohnungen freigemacht wurden und eine große Anzahl von Beamten (Sektionschefs, Ministerialräte, Hofräte, Hausverwaltungsbeamte usw.) ausschied. Bei den Bundesbahndirektionen wurde die Zahl der Präsidenten und Vizepräsidenten vermindert und die Bildung der Sonderausschüsse, mit deren Einvernehmen der Abbau der Angestellten im Betriebe der gesamten Bundesbahnen durchzuführen ist, beendet. Eine weitgehende Zusammenfassung und Vereinfachung des Bahnhofsdienstes an mehreren großen Eisenbahnknotenpunkten, namentlich in Wien, wurde eingeleitet und durchgearbeitet. Eine sehr beträchtliche Mehreinnahme wurde durch den Abbau der übermäßig angewachsenen Fahrbegünstigungen für die Verkehrsbediensteten erzielt. Das Dienstbekleidungswesen wurde vereinfacht und wesentlich verbilligt. Das Bestreben der Bundesbahnverwaltung, die Ersparungsmaßnahmen auch auf die Zuschußzahlungen (Teuerungszulagen), die den Verkehrsbediensteten nach Maßgabe der allgemeinen Preissteigerungen zuteil wurden, auszudehnen, führte im Juni zu einem zweitägigen Streik der Bundesangestellten sozialdemokratischer Parteiangehörigkeit. Der Streik erstreckte sich auf das ganze Bundesgebiet und dehnte sich auch auf das Personal der Privatbahnen, der Postverwaltung und des staatlichen Fernsprechwesens aus. Nachdem er beendet war, wurde im österreichischen Nationalrat die Zuschußzahlung neu geregelt und die Art ihrer Anpassung an die Indexziffer gesetzlich festgelegt. Gegen Bedienstete, die sich während des Ausstandes einer strafrechtlich verbotenen Handlung schuldig gemacht hatten, wurde strafgerichtlich eingeschritten.

Von der Einführung des elektrischen Zugbetriebes verspricht sich die österreichische Bundesbahnverwaltung bei dem Reichtum Österreichs an Wasserkräften einerseits und dem Mangel an geeigneter und preiswerter Kohle andererseits große wirtschaftliche Ersparnisse. Im Jahre 1922 wurden trotz der Ungunst der Finanzen und der Witterung die Arbeiten zur baldigen Elektrisierung der Arlbergbahn kräftig gefördert, besonders am Schullersee- und Rutzwerk. Die erste elektrische Gebirgsschnellzuglokomotive wurde fertiggestellt und erprobt. Auch die Arbeiten zum elektrischen Betriebe der Salzkammergutlinie machten so gute Fortschritte, daß im ersten Halbjahr 1923 mit der Inbetriebsetzung gerechnet werden kann. — Andere bereits begonnene Bauausführungen, wie namentlich der Bau

neuer Bahnen, die in erster Linie Landesmeliorationen bezwecken, konnten bei der Geldnot nur in sehr beschränktem Umfange fortgeführt werden. Hingegen wurde mit dem beschleunigten Bau einer neuen Eisenbahn begonnen, die als erste der Bahnverbindungen, die zwischen dem Burgenland mit den altösterreichischen Ländern aus politischen und wirtschaftlichen Gründen für notwendig erachtet werden, baldmöglichst betriebsfähig hergestellt werden soll. Von den im Werke befindlichen unaufschiebbaren Umbauten ist namentlich die eingeleitete Umgestaltung des Wiener Westbahnhofs zu erwähnen, der sich immer mehr als völlig unzulänglich erweist und bei entsprechender Ausgestaltung eine erheblich wirtschaftlichere Handhabung des Verkehrsdienstes der Bundeshauptstadt ermöglichen wird. Auch die Zusammenlegung des Wiener Nordwest- und Nordbahnhofs wurde erwogen.

Am 15. Juli 1922 übernahm die Bundesbahnverwaltung den Pachtbetrieb auf den 540 km langen niederösterreichischen Bundesbahnen. Unter Auflösung der Direktion dieser Bahnen wurden Ende September die Bahnstrecken auf die Bundesbahndirektionen Wien-West und Wien-Nordwest aufgeteilt. Allein aus der Zusammenlegung der Kopfbahnhöfe der niederösterreichischen Landesbahnen mit den örtlichen Bundesbahnhöfen wurde eine Ausgabeersparnis von mindestens 30 Millionen Kronen für ein Jahr erwartet.

Aus dem Verkehrsverwaltungswesen, mit dem das Personalwesen eng zusammenhängt, wurde bereits eine Reihe von Vereinfachungen und von Einschränkungen des Dienstkörpers bei dem Bundesverkehrsministerium, bei seinen Nebenstellen und bei mehreren Bundesbahndirektionen erwähnt. Zwecks einheitlicher Beschaffung der von den Bundesbahnen benötigten Bau- und Betriebsstoffe, deren wichtigste schon bisher mit bestem Erfolge einheitlich von einer Stelle beschafft wurden, wurde die Einrichtung eines besonderen Beschaffungsamts vorbereitet, wodurch außer einer Beschleunigung des Bezugs und der Bezahlung der Stoffe eine bessere Ausnutzung der Wirtschaftslage erzielt werden soll. Diese Maßnahmen bedeuteten keinen Vorgriff gegenüber der geplanten Neuordnung der Gesamtverwaltung der Bundesbahnen, zu der die Vorarbeiten im Jahre 1922 wesentlich gefördert wurden. Die Neuordnung bezweckt eine weitgehende Selbständigkeit des Bundesbahnbetriebes in der Bundesverwaltung, eine Vereinfachung der Verwaltungsgliederung der Bundesbahnen bei erhöhter Zuständigkeit der dem Bundesverkehrsministerium nachgeordneten Bezirksverwaltungen und eine möglichst wirtschaftliche und einheitliche Geschäftshandhabung bei allen oberen, mittleren und ausführenden Dienststellen. Der Schwerpunkt der eigentlichen Verwaltung soll mehr als bisher in die Bundesbahndirektionen verlegt werden. Sowohl das Ministerium als auch die Bundesbahndirektionen sollen nach dem Muster der früheren preußischen Staatseisenbahnverwaltung je einen Wirtschaftsdezernenten erhalten.

Einem Wunsche von Vertretern der Nationalversammlung entsprechend soll zum 1. Januar 1923 an Stelle der bisherigen kameralistischen die doppelte (kaufmännische) Buchhaltung eingeführt werden. Nach der neuen „Buchungsvorschrift für die Bundesbahndirektionen“ beschränkt sich die künftige Buchungsweise auf die Rechnungsvorgänge der obersten Stelle und der Bundesbahndirektionen, bei denen das voraussichtlich für den Buchungsdienst mehr erforderliche Personal aus dem früheren größeren Geschäftsbereich noch vorhanden sein wird. Der Buchungsdienst der großen Masse der ausführenden Dienststellen bleibt unberührt. Wenn bei diesem Anlaß namentlich aus kaufmännischen Kreisen die dienstzweigsweise Darstellung des Wirtschaftsgebarens, besonders auch die Frage der Erneuerung des mechanischen Rüstzeugs der Eisenbahnen vermittels unmittelbarer Verbuchung oder vermittels anzusammelnder Fonds im Wege der Abschreibungen u. dgl. von der Einführung der doppelten kaufmännischen Buchführung abhängig gemacht wurde, so beruhte dies auf einem Verwechseln der Form mit der Sache. Tatsächlich kann bei der kameralistischen Buchhaltung diesen Forderungen, soweit sie nutzbringend und überhaupt durchführbar sind, mit mindestens nicht größerem Geschäftsaufwande und keinesfalls mit geringerer Zuverlässigkeit Rechnung getragen werden. Immerhin kann der Versuch der österreichischen Bundesbahnen zur Klärung dieser Angelegenheit beitragen.

Die im Rückblick auf 1921 ausführlich geschilderte vorläufige Regelung der Finanzverhältnisse der Südbahngesellschaft konnte im Jahr 1922 einer endgültigen Regelung noch nicht Platz machen. Zwar wurden auf einer Konferenz der Nachfolgestaaten diesem Unternehmen in Venedig im Juni Vorentwürfe zu einem Abkommen über ein „Régime définitive“ besprochen. Es wurde indessen keine Einigung namentlich zwischen Italien, das sich ablehnend verhielt, und Frankreich erzielt. Die für eine weitere Beratung nötigen neuen umfassenden Ermittelungen waren am Schlusse des Jahres noch im Gange. Die Betriebsergebnisse der Südbahn gestalteten sich wenig günstig; trotz der wie bei den Bundesbahnen im September und Oktober vorgenommenen Verkehrstariferhöhungen werden voraussichtlich nur etwa drei Viertel der erheblich angewachsenen Sach- und Personalkosten gedeckt werden können. Zur Erhöhung der Sachkosten trugen auch die Tariferhöhungen der Bundesbahnen beträchtlich bei, da die Südbahn einen großen Teil des Brennstoffs aus der Tschechoslowakei über die Bundesbahnlinien bezieht.

Ungarn.

Im Eisenbahnwesen des grausam verkleinerten Königreichs Ungarn wurden bei außerordentlich regsamer Tätigkeit der Regierung und der Verwaltungen im Jahre 1922 weitere bemerkenswerte Fortschritte gemacht. Das ändert nichts an der Tatsache, daß nach dem Ergebnis unseres Rückblicks die sog. Friedensverträge mit ihren zerrüttenden wirtschaftlichen Auflagen in Ungarn wie in den anderen im Kriege unterlegenen Staaten wirkliche dauernde Wirtschafts- und Verkehrserfolge nicht aufkommen lassen, bevor nicht die unerträglichen Auflagen gemildert sind, und bevor nicht das politische Mißtrauen der vom Kriege unmittelbar oder mittelbar begünstigten Staaten gegenüber den anderen Staaten geschwunden ist, vor allem aber nicht mehr auf die wirtschaftlichen Zusammenhänge der Völker ausgedehnt bleibt.

Die Verkehrslage war im allgemeinen besser als im Vorjahre, so daß die Verkehrseinnahmen beispielsweise im September 1922 gegenüber 1921 um mehr als 10 % gestiegen waren. Der Verkehr konnte durch Verbesserung des Fahrplans im allgemeinen ordnungsmäßig bedient werden, wenngleich der Ausbesserungsstand des Fuhrparks infolge Knappheit der Geldmittel noch nicht der Anforderung genügte und aus anderen Gründen, namentlich wegen Versagens südslawischer Bahnen, vorübergehende Verkehrseinschränkungen auf einigen Linien nötig waren. Im November mußte jedoch infolge erheblicher Verminderung der Kohlenvorräte sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr vorübergehend im erheblichen Maße beschränkt werden, um zu verhindern, daß die Kohlennot den Verkehr noch in viel erheblicherem Maße schädige. Dieser Zustand war durch einen Streik in ungarischen Kohlenbergwerken und durch den unzulänglichen Einlauf ausländischer Kohle verursacht. Der Personenzugverkehr wurde fast auf ein Drittel herabgesetzt und im Güterverkehr wurden nur gewisse Lebensmittel und Bedarfsgegenstände befördert. Da die Abhängigkeit von ausländischer Kohle äußerst unbequem ist und der enorm hohe Preis der Auslandskohle ganz unverhältnismäßig starke Ausgabesteigerungen zur Folge hat, wurde die Aufdeckung neuer inländischer Kohlenlager in Verbindung mit Handel und Industrie noch kräftiger als bisher gefördert und ein Ausschuß mit der Prüfung beauftragt, Vorschläge zu einer ergiebigeren Verwertung der Inlandskohle durch Destillation zu

machen und zugleich einen Vorschlag zu begutachten, der eine Umgestaltung der Kesselfeuerungseinrichtungen zwecks größerer Verwendbarkeit von Braunkohle und Torf zur Lokomotivfeuerung zum Ziele hat und, wenn er sich als durchführbar erweist, neben größerer Unabhängigkeit von der Auslandskohle zu sehr beträchtlicher Ausgabeverminderung führen würde.

Zu dem Verkehrszuwachs trug auch die Wiederaufnahme und der Ausbau der Verkehrsbeziehungen mit den Nachbarstaaten und auch mit Deutschland und Italien bei. Die bereits erwähnte Konferenz von Portorose hatte für die dieserhalb nötigen Verhandlungen der österreichisch-ungarischen Nachfolgestaaten untereinander den Boden geebnet. Die ungarischen Bahnverwaltungen griffen die Verhandlungen, soweit sie beteiligt waren, mit größtem Eifer auf, und der Hauptsache nach konnte der direkte Verkehr bereits in der ersten Hälfte des Jahres 1922, nachdem er mit Österreich schon am 20. Dezember 1921 zuwege gebracht war, schrittweise auch mit der Tschechoslowakei sowie mit Südslawien, Rumänien und Italien aufgenommen werden. Zwar verursachte namentlich die Ausrüstung der vielen neuen Grenzbahnhöfe noch mancherlei Schwierigkeiten, aber die völlige Absperrung der einzelnen Staaten nahm ein Ende, der Verkehr stellte sich wieder ein und belebte sich weiter. Sobald die direkten Verkehrsbeziehungen von Ungarn mit den Nachbarstaaten wieder aufgenommen waren, begannen auf Anregung der Deutschen Reichsbahn die Verhandlungen über die Aufnahme des direkten Personen- und Güterverkehrs zwischen Deutschland und Ungarn über Österreich und die Tschechoslowakei. Sie führten bereits im Juni zu dem nach den Umständen erreichbaren Ziele. Auch mit den polnischen Bahnen nahmen die ungarischen Bahnen im April einen direkten Güterverkehr über die Eisenbahnen der Tschechoslowakei wieder auf. — Die Ausfuhr von Lebensmitteln aus Ungarn unterlag noch mancherlei Beschränkungen.

Am 20. März und am 20. November 1922 traten zur teilweisen Deckung des Betriebsfehlbetrages bei den ungarischen Staatsbahnen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr unter teilweiser Änderung der Güterklasseneinteilung erheblich erhöhte Tarife in Kraft, nachdem die Materialpreise und die Personenbezüge ständige Steigerungen erfuhren und bedeutenden Ausgabezuwachs verursacht hatten. Gleichzeitig erhöhten auch zahlreiche ungarische Privatbahngesellschaften ihre Tarife. Die Maßnahmen wurden in den Kreisen der Handel- und Gewerbetreibenden nicht als geeignete Mittel angesehen, die Betriebsfehlbeträge der Eisenbahnen dauernd zu beseitigen.

Für die Einführung einer neuen Verwaltungsordnung der ungarischen Staatsbahnen war die Zeit wohl noch nicht gekommen. Schon das anderweite örtliche Unterbringen von Behörden und Aufsichtsstellen verursacht erfahrungsmäßig sehr große Schwierigkeit, die in Zeiten wirtschaftlichen Niedergangs soweit irgend möglich zu vermeiden sind. Hingegen wurde mit dem Beamtenabbau planmäßig vorgegangen, um die starke Belastung des Haushalts auch infolge des Rückstaues von Beamten aus den verloren gegangenen Gebieten — es waren 14 000 Eisenbahnbedienstete ausgewiesen worden — herabzumindern. Eine Budapester Betriebsleitung wurde aufgehoben, die Zahl der Sektionen bei der Direktion vermindert und der Geschäftsgang auf der ganzen Linie vereinfacht. Andererseits war die Staatsbahnverwaltung angesichts der fortdauernden Preissteigerungen aller Bedarfsgegenstände genötigt, sowohl die Arbeiterlöhne als auch die Beamtenbezüge wiederholt zu erhöhen. Bei den Beamten geschah dies durch Gewährung einmaliger Teuerungszulagen und durch Erhöhung der Wohnungszuschläge, wobei auch die Staatsbahnpensionäre beteiligt wurden. Auch durch Erleichterung des Lebensmittelbezugs (z. B. Mehl und Kartoffeln) wurde den Beamten eine Begünstigung zuteil.

Für Neubeschaffungen, Neueinrichtungen und Verbesserungen sowie für Wohnungsbauten standen der Staatsbahnverwaltung verhältnismäßig hohe Geldmittel durch den Etatsvoranschlag zur Verfügung. Besonders erhebliche Mittel (135 Millionen Kr.) waren für Beschaffung von Schwellen vorgesehen, die zum Ausbau der Bahngleise dringend nötig waren. Sehr beträchtlich wurde auch der Lokomotiv- und Wagenpark verstärkt. Die Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen erhielt den Firmentitel: „Budapester Königl. ungarische staatliche Maschinenfabrik“. Die Bautätigkeit der ungarischen Staatsbahnen erstreckte sich — bei Ausscheidung strategischer Gesichtspunkte — in erster Linie auf die Wiederherstellung beschädigter Gleis- und anderer Bahnanlagen, besonders Brücken, von denen mehrere wieder in Betrieb genommen wurden. In zweiter Linie kamen Gleis- und Bahnhofserweiterungen in Frage, wobei namentlich die neuen Grenzbahnhöfe, nicht weniger als 50, eine wichtige Rolle spielen. Zur Verminderung der Arbeitslosigkeit wurde von der Staatsbahnverwaltung eine Reihe von Bau- und Instandsetzungsarbeiten und der Bau von Lokomotiv-, Personen-, Gepäck- sowie Güterwagen in der bahneigenen Maschinenfabrik ausgeführt. Zum Bau neuer Eisenbahnen, namentlich in ungarischen Kohlengebieten, wurden einige neue Bahngesellschaften gebildet. Dagegen wurde die Nachricht von einer in Frage kommenden Entstaatlichung der ungarischen Staatsbahnen als unrichtig bezeichnet.

Für die Vorarbeiten zur Elektrisierung von Staatsbahnstrecken wurde zu Anfang des Jahres ein aus Fachmännern bestehender Ausschuß bestellt. Ein Ausbau von etwa 1400 km Bahnlinien für den elektrischen Zugbetrieb wurde in Anbetracht der ungünstigen Kohlenversorgung Ungarns für dringlich und zugleich in hohem Grade wirtschaftlich gehalten. Im Jahre 1922 waren im Etatsvoranschlag 33 Millionen Kr. für die Ausrüstung von Bahnen für den elektrischen Zugbetrieb vorgesehen und die Arbeiten zunächst auf einer 15 km langen Hauptbahnstrecke im Gange.

Niederlande.

Der im Jahre 1922 bekanntgewordene Rechnungsabschluß der zu einer Betriebsgemeinschaft vereinigten beiden Privatbahnverwaltungen, der Gesellschaft für den Betrieb der Staatsbahnen und der Holländischen Eisenbahngesellschaft, für 1921 war noch wesentlich ungünstiger als im letzten Rückblick angenommen wurde. Er war der schlechteste aller bisherigen Abschlüsse und ergab insgesamt einen Fehlbetrag von annähernd 33 Millionen Gulden, eine Summe, die dem Aktienkapital beider Gesellschaften (40½ Millionen Gulden) sehr nahe kam. Der Fehlbetrag mußte vom Staate, der den Gesellschaften einen Gewinn von 5 % zugesichert hat, als Zuschuß geleistet werden. Bei sinkender Wirtschaftslage hatte der Verkehr sich vermindert und im Personenverkehr 3,68 %, im Güterverkehr 9,07 % weniger Einnahmen als im Vorjahre, das Mehreinnahmen gegenüber 1919 eingebracht hatte, erzielt. Dabei war der Verkehr mit dem Ausland gewachsen, der innere Güterverkehr aber erheblich zurückgegangen. Viel größer als die Abnahme der Betriebseinnahmen war im Jahre 1921 die Zunahme der Betriebsausgaben. Von den Gesamtbetriebsausgaben entfielen zwei Drittel auf die Personalausgaben.

Der ungünstige Rechnungsabschluß für 1921 veranlaßte den Aufsichtsrat zu einer scharfen Untersuchung der Ursachen und Mitte 1922 zu einer Vorlage an die Regierung. In der Vorlage wurde eine Erhöhung der Verkehrstarife als ausgeschlossen bezeichnet, hingegen mit Rücksicht auf den hohen Anteil der Personalausgaben an den Gesamtausgaben eine starke Verminderung der Personalkosten sowohl durch eine kräftige Herabsetzung der Personalbezüge als auch durch erhebliche Verminderung der Kopfzahl gefordert und auch gegen die neue Pensionsregelung Stellung genommen. Namentlich die verlangte Herabsetzung der Personalbezüge hatte einen starken Zusammenschluß der verschiedenen Angestelltenverbände zur Folge, so daß bei einer Verfolgung dieses Gedankens selbst ein Streik nicht außerhalb des Bereiches der

Möglichkeit gelegen hätte. Vom Personal und auch in der Öffentlichkeit wurde darauf hingewiesen, daß die Steigerung der Personalausgaben trotz erheblich erhöhter Kopfzahl wesentlich geringer sei als die Steigerung der Materialausgaben, daß das Jahr 1921 als ein außerordentlich ungünstiges Wirtschaftsjahr zu betrachten sei und eine Reihe von organisatorischen und technischen Verbesserungen zu bedeutenden Ersparnissen führen könne. Erst nach langen und schwierigen Verhandlungen und nachdem die Regierung erklärt hatte, daß jedes weitere Entgegenkommen ausgeschlossen sei, kam der Bezugsabbau Ende des Jahres zustande. Vom Januar 1923 ab werden die Bezüge des Werkstättenpersonals um 7 % ermäßigt, während ein 8½prozentiger Abzug bei dem Eisenbahnbetriebspersonal von der Eisenbahnverwaltung als Pensionsbeitrag für das Personal verwendet wird. Die Bezüge des Eisenbahnpersonals sollen künftig diejenigen anderer Betriebe nicht mehr erheblich übersteigen, und die Pensionsregelung soll möglichst mit Reichsregelung übereinstimmen. Auch die Verminderung der Kopfzahl des Personals scheint weitere Fortschritte gemacht zu haben; es werden dazu auch die durch königlichen Erlaß Ende März 1922 eingeführten neuen Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals beigetragen haben. Diese Bestimmungen gelten nicht für die Hauptwerkstätten, die unter das Arbeitsgesetz von 1919 fallen. Sie sind in vorbildlicher Weise den dem Eisenbahndienst eigentümlichen Verhältnissen angepaßt, indem die Dauer der Dienstschichten und Ruhezeiten der minderen oder größeren Schwierigkeit der Dienstbeanspruchung der einzelnen Dienstklassen verschieden hoch festgesetzt ist. Von der Durchführung der neuen Vorschriften wurde eine beträchtliche Kostenersparnis erwartet.

Eine bereits im Jahre 1921 von den Eisenbahngesellschaften beantragte mäßige Erhöhung der Personentarife trat am 1. Januar 1922 in Kraft.

Gegenüber dem Plane, als erste der niederländischen Vollbahnen die Strecke Leiden—den Haag für den elektrischen Zugbetrieb einzurichten, wurden Stimmen laut, die bezweifeln, ob unter den gegenwärtigen Umständen für die Niederlande, wo billige Wasserkräfte nicht zur Verfügung stehen, diese Betriebsart angesichts der bedeutenden Geldmittel, deren es zur Umstellung auf den elektrischen Betrieb bedarf, überhaupt in naher Zeit wirtschaftliche Vorteile verspreche.

Die Umgestaltung der Bahnanlagen von Amsterdam, wozu insbesondere auch die Anlage eines neuen Umstellbahnhofs und einer Umgehungsbahn im Süden der Stadt gehört, machte gute Fortschritte.

Schweden.

Von den schwedischen Eisenbahnen, deren Verkehr, namentlich Güterverkehr, in den ersten Jahren des Weltkrieges sprunghaft emporgeschnellt war, um dann infolge eines mit den Auswirkungen des Krieges zusammenhängenden allgemeinen wirtschaftlichen Niedergang des Landes fast in demselben Geschwindschritt, vielfach bis unter den Verkehrsumfang des Jahres 1914 wieder zu sinken, lauten die Nachrichten weniger ungünstig als zu Anfang des Jahres. Das plötzliche Emporschnellen des Verkehrs und der ebenso plötzliche Umschwung nach unten, dem natürlich das Wiederherabwirtschaften der Ausgaben nicht in gleichem Schritt folgen konnte, hatte Unordnung in die Eisenbahnfinanzen gebracht und man hatte infolgedessen sehr ungünstige Abschlüsse für das Jahr 1921 befürchtet.

In vollem Umfange erfüllten sich aber glücklicherweise diese Befürchtungen nicht. Immerhin schlossen aber doch mehrere Privatbahnen mit Fehlbeträgen ab, und auch die Ergebnisse der Staatsbahnen konnten unter Einrechnung der Zinsen des Anlagekapitals noch nicht befriedigen. Für das Jahr 1922 erwartete jedoch die Staatsbahnverwaltung neben der zutage tretenden Aufwärtsbewegung des Güterverkehrs eine nicht unbeträchtliche Verminderung des Betriebsaufwands, zumal die Teuerungszulagen für das Eisenbahnpersonal sich infolge bedeutenden Rückgangs des Lebensindex planmäßig verminderten. Mit Rücksicht hierauf wurde von der Staatsbahn eine weitere Ermäßigung der Gütertarife, die nach dem Wirtschaftsumschwung erhöht, angesichts der ungünstigen Lage der Gesamtwirtschaft des Landes aber bereits am 1. Januar 1922 wieder herabgesetzt waren, für vertretbar gehalten und von der Regierung zur Stärkung des Wirtschaftslebens am 1. Juni 1922 in Kraft gesetzt. Die Privatbahnvereinigung, die der Januarermäßigung der Staatsbahntarife erst nach starkem Druck der Allgemeinheit und nach Erlangung von Zugeständnissen der Staatsbahn am 1. Februar 1922 gefolgt war, verhielt sich der neuen Herabsetzung der Staatsbahntarife gegenüber abwartend, so daß die von der Staatsbahnverwaltung angestrebte möglichste Einheitlichkeit der Eisenbahntarife des Landes nicht gefördert wurde, vielmehr eine Vergrößerung des Abstandes zwischen den Sätzen der Staatsbahn und den im allgemeinen höheren der Privatbahnen eintrat.

Infolge der erwähnten allgemeinen ungünstigen Wirtschaftslage des Landes, die sich auch in starker Arbeitslosigkeit äußerte, mußte die Staatsbahn mehrfach Notstandsarbeiten anordnen. Um die Arbeitslosigkeit nicht durch die eingeleitete Verminderung des Staatsbahnpersonals noch zu steigern, wurde wiederholt zu der Maßnahme gegriffen, das Eisenbahnarbeiterpersonal an mehreren Wochentagen nicht zu beschäftigen. Um die Folgen von Personalentlassungen zu mildern, wurden weiter in den geeigneten Fällen Abfindungsgelder gewährt.

Hauptsächlich deshalb, weil die Privatbahnen ihrem Personal geringere Bezüge zahlten, als die Staatsbahn ihrem Personal gewährte, und sich zu den Forderungen auf annähernde Gleichstellung nicht verstehen konnten, brach im August 1922 bei mehreren Privatbahnen ein Arbeitsausstand aus, der sich in der Folge noch ausdehnte und erst im letzten Drittel des Oktober endete, nachdem die wiederholte Vermittlung des Sozialministers schließlich zu einer Verständigung zwischen den Privatverwaltungen und den Personalvertretungen geführt hatte.

Als, wie bereits angeführt wurde, in den ersten Kriegsjahren Verkehr, Einnahme und Überschüsse der Staatsbahnen mächtig emporgeschnellt waren, mehrere nicht so stark an der Verkehrssteigerung beteiligte Privatbahnen aber mit ihren Ergebnissen nicht hatten folgen können, hatte sich der Ruf nach Verstaatlichung der Privatbahnen erhoben. Er war aber wieder verhallt, als der Verkehrsrückschlag kam und die Staatsbahn nicht so rasch ihre Ausgaben abbauen konnte wie die Einnahmen sanken. Immerhin führte der Vorgang im Jahre 1922 noch zu lebhaften, allgemein lehrreichen Auseinandersetzungen zwischen Befürwortern und Gegnern des Staatsbahnsystems (vergl. insbes. Nr. 19/1922 dieser Ztg.). Auch der angesehene frühere Generaldirektor der schwedischen Staatsbahn beteiligte sich. Aus seiner Äußerung (Nr. 23) kann wohl die Richtigkeit des Grundsatzes entnommen werden, daß so ganz außerordentliche und nur vorübergehende Vorgänge überhaupt nicht als brauchbare Grundlage für systemändernde Reformen dienen können. Als Ergebnis der Auseinandersetzungen kann übrigens ein Vorschlag angesehen werden, der von einem Ausschusse ausgearbeitet und allgemeine Richtlinien und Bedingungen betrifft, die für den Fall des Übergangs von Privatbahnen auf den Staat gelten sollen.

Von größerer Bedeutung sind für die Gegenwart die ebenfalls von einem Ausschusse herrührenden Vorschläge zur Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung. Als besonders bemerkenswert werden gelten können: die Einrichtung einer kollegialen Verwaltungsform der Eisenbahndirektion mit einem Generaldirektor und sechs aus den Kreisen des Wirtschaftsleben zu entnehmenden Mitgliedern; die Erweiterung der Selbständigkeit der Staatsbahndirektion unter Einschränkung der bisher der Regierung und dem Reichstage vorbehaltenen Angelegenheiten, namentlich auch auf dem Gebiete des Personalwesens; ferner die Ersetzung der bisherigen zwei Instanzen

durch nur eine Instanz unter der Staatsbahndirektion im äußeren Dienst. Die vorgeschlagene Form der Generaldirektion soll eine Anpassung der Staatsbahnverwaltungsform an die private Unternehmungsleitung zuwege bringen, bei der der Generaldirektor ebenfalls die Geschäfte besorge, in wichtigeren Fragen aber den Beschluß des Aufsichtsrats einzuholen habe. Von der Durchführung des Vorschlags wird eine Vereinfachung und Verbilligung der Geschäftsführung, namentlich eine Personalersparnis erwartet. Wird die Verminderung des Instanzwegs als eine allgemeine Modernisierung zu gelten haben, so wird man — ohne ein Urteil über die vielleicht besonders gearteten Verhältnisse in Schweden abgeben zu wollen — die Ergänzung der ausführenden Verwaltung durch nicht im Eisenbahnwesen vorgebildete Mitglieder im allgemeinen als unzweckmäßig und unwirksam widerraten müssen. Jedenfalls wäre sie z. B. für deutsche Verhältnisse nicht zu empfehlen, vielmehr wäre der verantwortlichen Ausführung durch ordnungsmäßig im Eisenbahndienste vorgebildete Fachmänner der Vorzug zu geben. Daneben aber wäre die Schaffung eines den Aufsichtsräten der Aktiengesellschaften möglichst angepaßten Organs anzuraten, worin in der freien Wirtschaft stehenden und verbleibenden, daher dauernd mit ihr verwachsenen hervorragenden Sachverständigen ein wirksamer Einfluß auf alle bedeutsameren wirtschaftlichen Vorgänge in der Eisenbahnverwaltung zu sichern wäre.

An der bereits erwähnten Zunahme des Eisenbahnverkehrs in Schweden war auch der Verkehr mit Deutschland stark beteiligt. Außergewöhnlich stark war der Güterverkehr mit Deutschland, wobei die Einfuhr nach Schweden die Ausfuhr aus Schweden bedeutend übertraf. Im übrigen wurde von den schwedischen Bahnen wahrgenommen, daß namentlich während der Gültigkeit hoher Bahnpreise der Wettbewerb von Automobillinien sich nicht unerheblich gesteigert hatte.

Die Errichtung des elektrischen Zugbetriebes machte weitere Fortschritte, wobei auch eine erhebliche Verbilligung der Streckenausrüstung erzielt und auf eine Verbesserung der elektrischen Lokomotiven gerechnet wurde. Andererseits wurde auch über bedeutsame Vervollkommnungen einer Turbinenlokomotive für Dampfbetrieb berichtet. Zur Benutzung von Motorwagen für den Personenverkehr auf einigen Linien der Staatsbahn wurde eine Anzahl solcher Wagen bei den Deutschen Werken in Kiel bestellt und zum Teil bereits in Betrieb gestellt. Auch auf gute Erfolge über Erprobungen, die auf schwedischen Bahnen an Personen- und Güterzügen mit Kugel- und Rolllagern angestellt wurden, sei noch hingewiesen.

Die Einführung der durchgehenden Güterzugbremse (Kunze-Knorr) machte bei der Staatsbahn weiter gute Fortschritte. Dagegen verhielt sich die Vereinigung der Privatbahnen ablehnend und erklärte sich nur in dem Falle für den Einbau, wenn der von ihr hieraus berechnete Mehraufwand den Privatbahnen vom Staate erstattet würde. Die Staatsbahn hat die Richtigkeit der Berechnung angezweifelt und die Ablehnung des Anspruchs der Privatbahnvereinigung befürwortet, indem sie gleichzeitig darauf hinwies, daß die Staatsbahn werde in Erwägung ziehen müssen, im Güterwagenwechsel mit den Privatbahnen verschieden hohe Wagenmiete je nach der verschiedenen Verwendbarkeit der Wagen zu berechnen.

Norwegen.

Der im Jahre 1922 bekanntgewordene Jahresbericht der norwegischen Eisenbahnen für das Jahr 1. Juli 1921/22 war ausnehmend ungünstig, wie anzunehmen ist, hauptsächlich als Nachwirkung des Weltkrieges und infolge von Schwierigkeiten und Mehrkosten für die Brennstoffbeschaffung. Auch die Schnee- und Eisverhältnisse wurden als besonders ungünstig bezeichnet. Die Beteiligung des Güterverkehrs an dem beträchtlichen Einnahmeausfall war größer als die des Personenverkehrs. Die Betriebszahl stieg von 102,8 % auf 117 %. Der noch nicht in allen Einzelheiten bekannte Haushalt für das Jahr 1922/23 schloß in Einnahme mit 105 758 900 Kr., in Ausgabe mit 120 471 887 Kronen ab.

Nachdem infolge des wirtschaftlichen Rückschlags Norwegens (s. vorigen Überblick) auf Beschluß des Staatsrats bereits am 15. Dezember 1921 eine vorläufige Herabsetzung des Gütertarifs der norwegischen Staatsbahnen vorgenommen war, wurden trotz der ungünstigen Eisenbahnfinanzen am 1. April 1922 sowohl die Personen- als auch die Gütertarife der Staatsbahnen herabgesetzt, um dem schwer leidenden Erwerbsleben entgegenzukommen und dadurch sowohl dem Verkehrsrückgang entgegenzuwirken, als auch die Bedingungen für Verkehrszuwachs zu schaffen. Die während des Krieges um 150 % erhöhten Personentarife blieben bis auf Entfernungen von 150 km unverändert, wurden von da ab aber mit zunehmender Staffel gesenkt. Die Gütertarife waren während des Krieges im ganzen um 200 % erhöht, mit Ausnahme von solchen für Dünger, Lebensmittel und Hausbrand. Nach der neuen Festsetzung beträgt der Zuschlag nur noch 160, 140 oder 120 % für die zu Gruppen zusammengelegten Güterklassen. Beim Ausbleiben von Verkehrsvermehrungen wird der Einnahmeausfall im Personenverkehr auf 3 Millionen Kr., im Güterverkehr auf 6 Mill. Kr. angenommen.

In Anbetracht aller für Norwegen in Betracht kommenden Verhältnisse hat die Regierung die Erweiterung des Staatsbahnnetzes nach einem großen Bauplan vorbereitet und im Staatsrat beraten. Die Durchführung des Planes wird nach den Ausführungen des Arbeitsministers von den wirtschaftlichen Verhältnissen und von der Höhe der Geldmittel — im ganzen etwa eine halbe Milliarde — abhängig sein, die das Storthing jeweils zu bewilligen imstande ist.

Dänemark.

Auch die dänischen Staatsbahnen, die am 1. Juli 1920 die Personentarife um 33⅓ % und die Güter- und Tiertarife um 50 % erhöht und davon eine Einnahmesteigerung von 37½ Millionen Kronen erwartet hatten, litten unter dem inzwischen eingetretenen Niedergange des Wirtschaftslebens des Landes wie im Betriebsjahre 1920/21, das mit einem Fehlbetrage von 53,6 Millionen gegen 25,6 Millionen Kr. im Vorjahre abschloß, auch noch stark im Jahre 1922. Zu der Verschlechterung der Eisenbahnerträgnisse sollen auch die von Deutschland übernommenen Bahnlinien nicht unbeträchtlich beigetragen haben. Gegenüber einem im Folkething eingebrachten Vorschlage der Regierung wegen Änderung der Eisenbahntarife nahm der dänische Industrierat Stellung mit dem Antrage, es möchten die Eisenbahnfrachten in Anbetracht der schwierigen Lage, in der sich die dänische Industrie infolge des starken ausländischen Wettbewerbs befinde, unbedingt herabgesetzt werden. Anscheinend haben die Finanzverhältnisse der Staatsbahn indessen eine Tarifherabsetzung nicht gestattet.

Versuche, die von der dänischen Staatsbahn zur Verringerung der Feuersgefahren während der Zugfahrten auf den großen Heideflächen seit längerer Zeit mit Ölfeuerung der Lokomotiven, mit Öl allein und auch in Verbindung mit Kohlen, angestellt waren, haben, wie berichtet wurde, zu keinem befriedigenden Ergebnisse geführt und wurden, da die Ölpreise stark gestiegen waren, aufgegeben.

Rußland.

Die im letzten Rückblick beklagte völlige Undurchsichtigkeit des Eisenbahnverkehrs in Sowjetrußland ist zwar noch nicht behoben, hat aber doch wesentlich abgenommen. Neben allgemeinen gelangten auch zahlenmäßige Nachrichten über die Grenzen dieses besonders schwer geprüften Landes. Es wird dieserhalb besonders auf die Mitteilungen in den Nummern 39 und 46 ds. Ztg. von 1922 aufmerksam gemacht.

In der ersten Hälfte des Jahres 1922, namentlich im Mai und Juni, hatten die russischen Bahnverwaltungen bemerkenswerte Erfolge zu verzeichnen, wohl in erster Linie das Verdienst des Volkskommissars für Verkehrswesen. Als solcher wirkte ein

bereits früher im zaristischen Verkehrsministerium tätig gewesener Fachmann, dessen Verkehrspolitik sich den ungeheuer schwierigen Verhältnissen klug anpaßte. Die Zahl verfügbarer Wagen, namentlich zur Beförderung von Lebensmitteln in das Hungergebiet, war verhältnismäßig groß. Auch der Lokomotivpark wurde durch neue leistungsfähige Lokomotiven, die der Mehrzahl nach von deutschen, im übrigen von schwedischen Werken geliefert waren, bedeutend verstärkt. Auch in Rußland selbst wurde mit dem Bau neuer Lokomotiven wieder begonnen. Mangel an Montierungsstücken und unzulängliche Unterhaltung beeinträchtigte aber noch immer die volle Ausnutzung des an sich unzureichenden Fuhrparks. Auf vielen Bahnlinien fehlte es ferner an ausreichendem Heizstoff; in einigen Gebieten wurde daher für den Herbst und Winter eine Heizstoffkrise befürchtet.

In späteren Monaten scheint die Verkehrslage wieder ungünstiger geworden zu sein. Der Mangel an gebrauchsfähigen Wagen vergrößerte sich in mehreren Gebieten, besonders auch in dem Donbaskohlenbecken; bei der Murmanbahn, deren Umformung oder Aufteilung auch mit Rücksicht auf andere Schwierigkeiten mehrfach erwogen wurde, und auf anderen Bahnlinien kam es mehrmals zu starken Zugverstopfungen. Das Volkskommissariat für Verkehrswesen verfügte, an erster Stelle zwecks regelmäßiger Durchführung der Getreidebeförderungen, die Beschaffung von 40 000 neuen Wagen. Auch die Folgen einer mehrjährigen, noch immer völlig unzureichenden Bahnunterhaltung machten sich im Zugbetrieb stark geltend.

Im Verkehrstarifwesen der Sowjetbahnen machte die formelle Ordnung einige Fortschritte. Sie waren auf den Ausbau der Tarifregelung durch die bei dem Volkskommissar für das Verkehrswesen gebildete Tarifkommission zurückzuführen. Die Sätze der Fahrpreise und Frachten mußten hingegen, trotz ihrer den allgemeinen Geldverhältnissen entsprechenden riesigen Höhe, vielfach weiter starke Erhöhungen erfahren, so daß beträchtlicher Verkehrsrückgang auch infolge des erstarkenden Wettbewerbs anderer Verkehrsmittel befürchtet wurde. Zum Zwecke der Herstellung eines deutsch-russischen Durchgangsverkehrs über die baltischen Bahnen wurden Verhandlungen eingeleitet.

Die Wirtschaftsergebnisse der Sowjetbahnen waren nach Mitteilungen, die in einer allrussischen Verkehrssitzung im September 1922 in Moskau gemacht wurden, noch durchweg sehr ungünstig, wobei namentlich auch die verminderte Arbeitsleistung des Eisenbahnpersonals eine gewichtige Rolle spielte. Immerhin war das ernste Bestreben der Eisenbahnen erkennbar, wenigstens einigermaßen wieder Ordnung auch in die völlig zerfahren gewesene Wirtschaftsgebarung zu bringen. Vorerst waren aber die Eisenbahneinnahmen zur Deckung der Ausgaben noch völlig unzureichend.

Sehr geklagt wurde noch immer über die noch große Unsicherheit in den Zügen und über den ungesetzlichen Verkauf von Fahrkarten zu meistens unglaublich hohen Preisen; ferner auch über äußerst zahlreiche Güterberaubungen — übrigens ein leider auch in ganz Mitteleuropa, Deutschland nicht ausgenommen, nach dem Kriege eingerissener Schandfleck im Verkehrswesen.

Trotz der hiernach noch recht mangelhaften Zustände auf den russischen Bahnen tauchten große Eisenbahnneubaupläne in Rußland auf, u. a. der Herstellung einer Eisenbahnverbindung der Tscherskaja Bai mit Petropawlowsk in Westsibirien.

Finnland.

Die Vorarbeiten einer bereits im Jahre 1921 in Erwägung gezogenen inneren Neuregelung der Verwaltung der finnischen Staatsbahnen machten, soviel bekannt wurde, keine wesentlichen Fortschritte. Hingegen wurde eine Reihe von Maßnahmen getroffen, die teils die Erweiterung der Zuständigkeit mittlerer Verwaltungsstellen, teils eine Verminderung des Kostenaufwands bezwecken. Der Grund hierfür lag einerseits in der Zunahme der Ausgaben infolge von Preissteigerungen der Bedarfsstoffe und von Erhöhungen der Personalbezüge, andererseits in der Abneigung gegen Verkehrstariferhöhungen. Selbst bei weiterer Steigerung der Betriebszahl, die im Jahre 1920 allerdings bereits 80,66 % betrug, wird für das Jahr 1922 immer noch ein beträchtlicher Betriebsüberschuß erwartet.

Lettland.

Auch die lettische Eisenbahnverwaltung scheint mit Erfolg an dem Grundsatze festzuhalten, daß mindestens die ordentlichen Ausgaben durch die eigenen Einnahmen aufzubringen sind. Durch Einführung und Aufbau von Prämiensystemen verschiedener Art war man bemüht, den Diensteifer des Personals sowie namentlich seinen Sparsinn bei dem Verbrauch an Betriebsstoffen anzuregen.

Zwecks gründlicher Verbesserung des Fuhrparks wurde die Aufnahme einer Geldanleihe im Auslande vorbereitet. Um die für die Zukunft erwarteten starken amerikanischen Lieferungen nach Rußland zu einem größeren Teile über die lettischen Bahnen zu leiten, wurde in Lettland der zweigleisige Ausbau der breitspurigen Bahn Libau-Riga vorbereitet. Da auch eine neue breitspurige Bahnverbindung Libau-Riga über Hasenpot geplant wird, würde bei der Durchführung der Pläne die normale europäische Bahnspurweite in Lettland erhebliche Einbuße erleiden.

Polen.

Die Nachrichten über die polnischen Eisenbahnen flossen etwas weniger spärlich als im Vorjahre, reichen aber zu einem tieferen Einblick in die Betriebs-, Verkehrs- und Finanzverhältnisse noch nicht aus. Nach allgemeinen Äußerungen wird man annehmen dürfen, daß die Betriebsrechnung für das Jahr 1922 mit einem Fehlbetrage abschließen wird, der voraussichtlich den Fehlbetrag von 1921 mit rund 16 Milliarden polnischer Mark mindestens erreichen wird. Hierbei ist nicht außer Acht zu lassen, daß in Polen im Jahre 1922 die Personentarife überhaupt nicht und die Gütertarife nur nach langwierigen Kämpfen am 1. August, 5. November und 1. Dezember erhöht wurden, und zwar am 1. August für hochwertige Güter um 150 % und für andere Güter um 50 %, in den beiden anderen Fällen für alle Güterklassen um jedesmal 50 %. Die Erhöhungen, mit denen jedesmal auch Änderungen der Güterklasseneinteilung und der Gebührenabrechnungstabelle verbunden waren, waren mithin erheblich geringer als in Deutschland und anderen mitteleuropäischen Ländern.

Der Personenzugbetrieb soll sich ziemlich auf allen Bahnstrecken wieder in leidlicher Ordnung befinden, während über die Unzulänglichkeit der Güterverkehrsbedienung heftige Klage geführt wurde. Als hauptsächlichste Ursache wurde großer Mangel an Lokomotiven und Wagen angegeben. Um Abhilfe schaffen zu können, soll die polnische Regierung neuerdings in der Nähe von Dombrowa eine Lokomotivfabrik ins Leben gerufen haben, die binnen 10 Jahren 10 000 neue Lokomotiven liefern soll. Dem gleichen Zwecke soll auch die Verhandlung zwischen Cegielski in Posen und Coqueril in Belgien über gemeinsame Erweiterung des Posener Werkes dienen; es wurde dabei von dem Bau von 100 neuen Lokomotiven im Jahre 1923 gesprochen. Auch bei der neuen Lokomotivfabrik bei Dombrowa wird ausländisches, namentlich amerikanisches Kapital beteiligt sein.

Zum Beginn des letzten Jahres wurde über einen beträchtlichen Personalabbau auf den polnischen Bahnen berichtet. Ferner ist die Errichtung eines Einkaufsamts der polnischen Eisenbahnen zu erwähnen. Es hat die Aufgabe erhalten, die für den Gesamtbetrieb der Bahn nötigen wichtigeren Gegenstände und Stoffe einzukaufen. Fahrzeuge und Brücken sind von der Zuständigkeit des Einkaufsamts zunächst noch ausgenommen.

Am 27. April 1922 trat das zwischen Deutschland, Polen und der freien Stadt Danzig geschlossene Abkommen über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland in Kraft, und am 8. September 1922 fand in Oppeln

die Gründungssitzung des deutsch-polnischen Eisenbahn- und Zollausschusses zur Behebung der Grenz- und Verkehrsschwierigkeiten statt, die aus Anlaß der Teilung Oberschlesiens eintreten können. Der Ausschuß hat die Aufgabe, einen reibungslosen Grenzverkehr sicherzustellen und berechtigten Beschwerden von Handel, Industrie und Gewerbe auf schnellstem Wege abzuhelfen. Auch über den gegenseitigen Wagenverkehr wurde zwischen der Deutschen Reichsbahn zugleich namens der deutschen Privatbahnen und der polnischen Staatsbahn eine Vereinbarung getroffen, die am 1. September 1922 in Kraft trat. Die deutsch-polnischen Verhandlungen über den Deutschland zu gewährenden Durchgangsverkehr nach Sowjetrußland und der Ukraine sind auch im Gange. Zwischen Polen (Obergalizien) und Südrußland (Ukraine) wurde im November v. J. die unmittelbare Eisenbahnverbindung wieder aufgenommen.

Tschechoslowakei.

Am 7. November 1922 trat die Tschechoslowakische Republik dem Berner Internationalen Übereinkommen bei, womit ohne weiteres die Annahme aller Bestimmungen des I. Ü. verbunden war.

Ende Juni 1922 legte die Regierung der Volksvertretung den Entwurf eines Gesetzes über den Ankauf der Aussig-Teplitzer Bahn durch den Staat vor. Die 343,5 km lange Bahn führt ausschließlich durch deutsches Gebiet; ihr deutsches Personal wurde bisher beibehalten. Der Gesetzentwurf wurde gegen die Stimmen der deutschen Abgeordneten angenommen, so daß die Bahn am 1. Januar 1923 auf den tschechoslowakischen Staat übergeht.

Da der Güterverkehr auf den tschechoslowakischen Bahnen im Jahre 1921 erheblich unter einem Wagenmangel litt, wurde vom 1. Januar 1922 ab das tarifmäßige Wagenstandgeld erhöht. Die verhältnismäßig hohen Frachten hatten zwar zu einer Minderung des Betriebsfehlbetrages geführt, sollen andererseits aber zu einer Abnahme der Verkehrsdichtigkeit beigetragen haben, weshalb von der Verkehrswelt eine Tarifermäßigung und eine günstigere Güterklasseneinteilung gefordert wurde. Eine Neubearbeitung der Tarife soll infolgedessen im Werke sein.

Mit dem Fahrplan vom 1. Juni 1922 traten mehrfache Erleichterungen und Verbesserungen im Personenzug- und namentlich im Expreßzugverkehr (Orientexpreßzug Paris-Budapest-Bukarest) in Wirksamkeit. Auch die Güterverkehrsbeziehungen mit Ungarn, Österreich und den anderen Nachbarländern wurden teilweise wesentlich gebessert. Wie die „Révue générale des chemins de fer" berichtete, ist ein umfassender Ausbau des tschechoslowakischen Bahnnetzes, wozu das Parlament bereits 6½ Millionen Kronen genehmigte, im Gange. Es soll sich um 15 neue Bahnlinien mit 558 km Länge handeln und mit dem Plane auch die Absicht verbunden sein, die Tschechoslowakei als Durchgangsland für den Eisenbahnverkehr zwischen Westeuropa und Rußland auszubauen.

Südslawien.

Die jugoslawischen Eisenbahnen hatten im Winter 1921/22 eine schwere Verkehrskrise zu bestehen, die durch langen Frost verschärft war. Es verkehrten fast nur Eisenbahnzüge auf den großen Verbindungsstrecken, während auf den anderen Strecken in der Regel wöchentlich nur ein Zug fuhr. Es war dies eine Folge jahrelanger gänzlich unzureichender Unterhaltung der Bahnanlagen und des überdies auch unzulänglichen Fuhrparks, wozu noch Kohlenmangel und ungenügender Arbeitseifer des Bahnpersonals hinzutrat. Überdies reichten die im Eisenbahnhaushalt bereitgestellten Geldmittel hauptsächlich angesichts der hohen Beschaffungspreise für Betriebs- und Unterhaltungsstoffe bei weitem nicht aus. Die bahneignen Ausbesserungswerke erwiesen sich den Aufgaben einer geordneten Unterhaltung des Fuhrparks nicht gewachsen und ebensowenig konnten die Verschiebegleise auf den Übergangsbahnhöfen ihren Aufgaben nachkommen.

Auch in den folgenden Monaten des Jahres 1922 war der Zustand des Eisenbahnbetriebes in Jugoslawien noch recht unvollkommen, was sich namentlich auch bei dem Wiederaufbau der Verkehrsbeziehungen mit Ungarn und den anderen Nachbarstaaten empfindlich geltend machte. Zeitweise Güterannahmesperren waren aus diesem Grunde nicht selten. Nach einer amtlichen Verlautbarung war zur Abhilfe der Neubau von Bahnlinien gänzlich eingestellt, hingegen beabsichtigt, alle verfügbaren Geldmittel zur Ausgestaltung der Gleisanlagen und Unterhaltungswerke auf den bestehenden Bahnlinien zu verwenden. Auch soll die bessere Ausnutzung der Wasserstraßen in den verschiedenen Ländern zur Entlastung der Eisenbahnen geplant sein. Unabhängig von diesen Maßnahmen soll eine jugoslawische Regierungskommission den von einem amerikanischen Konsortium ausgehenden Plan einer Bahnverbindung Belgrads mit den Hauptpunkten der jugoslawischen Adriaküste geprüft und als Grundlage weiterer Verhandlungen geeignet erklärt haben. Zu welchem Ergebnis diese Verhandlungen über eine neue Adriabahn geführt haben, ist nicht bekanntgeworden.

Am 1. Januar 1922 trat eine Erhöhung der Tarife im Güterverkehr von 10 % und im Personenverkehr von 15 % in Kraft. Ihr Ertrag soll aber nicht der Eisenbahnverwaltung zugute kommen, ist vielmehr für die allgemeine Finanzverwaltung als Staatsabgabe bestimmt. Vom 1. Juli 1922 ab trat ein neuer Personentarif mit erhöhten Fahrpreisen in Kraft, während die Gütertariftaxen linear um 50 % gesteigert wurden.

Rumänien.

Die rumänischen Eisenbahnen, deren Länge einschließlich der Eisenbahnen in Siebenbürgen und dem Banat sowie in der Bukowina und in Bessarabien 11679 km betrug, waren bis in die ersten Monate des Jahres 1922 noch militarisiert. Ende Februar trat ein Zivilingenieur als Generaldirektor an die Spitze der Eisenbahnverwaltung und es wurde stufenweise mit der Entmilitarisierung vorgegangen. Wie eine englische Eisenbahnfachzeitschrift meldete, gehört zu den beabsichtigten innerpolitischen Maßnahmen der rumänischen Regierung auch eine „Neuordnung des Verkehrswesens. Die das Eisenbahnwesen betreffenden Pläne sollen auf eine selbständige Verwaltung der einzelnen Landesgebiete hinauslaufen, freilich unter zentraler Leitung eines Sachverständigenkollegiums. Zugleich sei die Errichtung eines großen Lokomotivwerks beabsichtigt, das jährlich mehr als 100 Lokomotiven zu bauen imstande sein soll.

Vorerst war der Mangel namentlich an dienstfähigen Lokomotiven, aber auch an Güter- und Personenwagen noch außerordentlich groß und stark verkehrshemmend. Man soll sogar auf den erstaunlichen Ausweg gekommen sein, vorübergehend Verkehrstreibenden, die eine unbrauchbare Lokomotive auf ihre Kosten wieder instandsetzen ließen oder eine neue Lokomotive beschafften, die Benutzung der Maschine für ihre Zwecke zu gestatten. Auch großangelegte Versuche mit starken Lastkraftwagen zur Güterbeförderung auch auf größere Entfernungen sollen gemacht worden sein, freilich ohne wesentlichen Erfolg. Die Verkehrsverhältnisse waren danach im Jahre 1922 noch recht ungünstig. Allerdings wurde über umfangreichere Bestellungen von neuen Eisenbahnfahrzeugen im Auslande — auch in Deutschland — berichtet. Auch bei größter Beschleunigung der Herstellung konnten die Fahrzeuge indessen nur zu einem Teil in Betrieb gestellt werden.

Eine geordnete und den Ansprüchen einer großen Verkehrsverwaltung voll entsprechende Verkehrsbedienung wird man von den rumänischen Eisenbahnen erst wieder erwarten können, wenn die geplante gründliche Neuregelung des Verkehrswesens zuwege gebracht sein wird.

Italien.

Auf den italienischen Eisenbahnen waren Unregelmäßigkeiten, Störungen und Verkehrsstockungen infolge von Streiks, Mangel an Fahrzeugen und Betriebsstoffen usw. im Jahre 1922 seltener als früher. Hingegen zeigte die finanzielle Lage der

Eisenbahnen im allgemeinen ein ungünstigeres Bild, so daß ein erheblicher Betriebsfehlbetrag im Jahresabschluß erwartet werden muß.

Im Herbst des Jahres wurde die Finanzlage der italienischen Staatsbahnen in einer Versammlung des Allgemeinen Verbandes der italienischen Industriellen besprochen. Es wurde gegen jede weitere Erhöhung der Verkehrstarife Stellung genommen und im Gegenteil eine Herabsetzung der Tarife für die wichtigsten der benötigten Rohstoffe sowie für Ausfuhrgüter verlangt. Um den Abbau der Tarife zu ermöglichen, wurde eine Reihe von Maßnahmen, wie Vereinfachung der Verwaltung im allgemeinen und der Betriebsführung auf unwichtigeren Linien im besonderen, ferner Verminderung des Personals, verständigere Anwendung der Vorschriften über den achtstündigen Arbeitstag, vernünftigere und wirtschaftlichere Politik für Neubauten, Beschaffungen und Wiederherstellungen, sowie endlich Verpachtung aller Betriebe vorgeschlagen, die von Privatunternehmern wirtschaftlicher als vom Staat geführt werden können. Die Staatsbahnverwaltung gab in ihrem letzten Finanzbericht bekannt, daß für das Jahr 1922/23 zwar noch ein bedeutender Fehlbetrag — man spricht von 1,6 gegen 1 Milliarde Lire im Vorjahre — zu erwarten sei, daß aber Ersparnismaßnahmen im Gange, besonders umfangreiche Personalverminderungen bereits erzielt, Neueinstellungen verboten seien und weitere Ersparnisse, namentlich im Kohlenverbrauch, erwartet würden. Es sei zu hoffen, daß infolge dieser Maßnahmen der Staatszuschuß, der, wie in anderen Ländern, nach dem Kriege auch in Italien geleistet werden mußte, bald wieder wegfallen könne.

Nachdem am 1. Januar 1922 nicht unerhebliche Tariferhöhungen eingetreten waren, wurde in den folgenden Monaten sowohl im Personen- und Gepäck- als auch namentlich im Güterverkehr ein Rückgang beobachtet, der zu einem Teil auf den Übergang stärkeren Verkehrs auf die Kraftwagen, der Hauptsache nach aber auf die ungünstigere allgemeine Wirtschaftslage des Landes zurückgeführt wird. Um diese zu verbessern, wurde der Erleichterung der Ausfuhr von Gütern besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Unter anderem wurden für die Beförderung der nach England zu versendenden Güter auf den französischen Bahnen gleich günstige Frachten wie für französische Güter erzielt, gleichzeitig auch die Beförderungsgelegenheiten für solche Güter verbessert. Andererseits hatten Arbeiterstreiks in dem Hafen von Genua mit seiner mächtig gestiegenen Kohleneinfuhr ungünstige Rückwirkungen auf den Eisenbahnverkehr namentlich mit der Schweiz, was den Eisenbahnverwaltungen beider Länder zu eingehenden Beratungen Anlaß gab und zu Verbesserungen der Verkehrswege führte.

Am 1. Januar 1922 wurde die Betriebsführung auf den südtiroler Lokalbahnen von der Delegation der italienischen Staatsbahnen in Trient übernommen. Die Vintschgaubahn wurde militarisiert und seitdem von italienischen Militärmannschaften bedient.

Um der italienischen Industrie größere Beschäftigung zu verschaffen und die Arbeitslosigkeit einzuschränken, wurde von der italienischen Regierung ein Gesetzentwurf eingebracht, worin die Staatsbahnverwaltung ermächtigt wird, Verpflichtungen zu außerordentlichen Ausgaben im Gesamtbetrage von 1¾ Milliarde Lire einzugehen. Die Kredite sollen auf 5 Jahre verteilt und für die Elektrisierung weiterer Bahnstrecken und für die Beschaffung von elektrischen Lokomotiven, ferner auch für die Beschaffung von Dampflokomotiven, Personen-, Gepäck- und Güterwagen und von Bau- und Betriebsstoffen, sowie für Erweiterungsbauten auf den Bahnstrecken und Bahnhöfen verwendet werden. Außerdem hat die italienische Regierung im Oktober 1922 dem Parlament einen großen Plan zum Ausbau von etwa 20 Seehäfen vorgelegt. Es handelt sich um die Bereitstellung einer Kreditsumme von etwa 1½ Milliarde Lire, die aber in der Öffentlichkeit als viel zu gering angesehen wird.

Der Mangel an Kohle und deren Kostspieligkeit sowie die Masse der billigen Wasserkräfte hat in Italien ebenso wie in der Schweiz die Erweiterung des elektrischen Zugbetriebes auf den Eisenbahnen besonders stark in den Vordergrund gerückt. Etwa 400 km Bahnen befinden sich bereits im elektrischen Betriebe und zur Elektrisierung von weiteren 5 bis 6000 Kilometern sind die Pläne in der Ausführung oder Vorbereitung begriffen. Auch Sizilien soll vermittels eines Seekabels, durch das der elektrische Strom geleitet wird, angeschlossen werden. An der Elektrisierung, die im vergangenen Jahre von den Staatsbahnen kräftig gefördert wurde, sind auch die Privatbahnen beteiligt; im Bedarfsfalle werden diesen vom Staate für die Anlage und erstmalige Ausrüstung Geldbeihilfen auf Grund von Sondergesetzen gewährt.

Im August 1922 wurde in Gegenwart des Königs die neue Eisenbahnlinie Rom-Neapel eröffnet. Sie liegt viel näher an der Meeresküste als die bisherige, und die Fahrt von Rom nach Neapel wird von 5 auf 2½ Stunden verringert.

Schweiz.

Die Finanzlage der schweizerischen Bundesbahnen, die infolge der Rückwirkungen des Weltkrieges in den letzten Jahren unbefriedigend war und daher, wie auch anderwärts, zur Forderung von Verwaltungsreformen geführt hatte, erfuhr im Jahre 1922 eine wesentliche Besserung. Bereits im Mai war eine Zunahme des Güterverkehrs bis auf 81 % und des Personenverkehrs bis auf 84 % des Verkehrsstandes von 1914 eingetreten, und der Zuwachs hielt in den folgenden Monaten an. Zu Ende des Jahres wurde der voraussichtliche Betriebsfehlbetrag nur noch auf 25 Millionen Franken geschätzt, d. i. etwa ein Drittel des Fehlbetrages von 1921. Zur Steigerung des Personenverkehrs hatten ohne Zweifel auch bedeutende Verbesserungen im Fahrplan der Bundesbahnen vom 1. Juni 1922 und vom 1. Mai ab vorgenommene Fahrpreisermäßigungen namentlich für Sonntags- und Gesellschaftsreisen beigetragen. Die Finanzlage vieler Privatbahnen der Schweiz wurde hingegen als immer noch unbefriedigend geschildert; zahlreiche Sanierungsaktionen waren im Gange.

Von den günstigeren Betriebsergebnissen der Bundesbahnen erwartete die Verwaltung die baldige Überwindung der Finanzkrise, sofern auch weiter in der Bewirtschaftung des Unternehmens größte Sparsamkeit und strenges Maßhalten beobachtet werde. Trotz aller Vorsicht auch gegenüber der Forderung auf allgemeinen Verkehrstarifabbau soll die Bundesbahn-Generaldirektion aber doch prüfen, ob nicht schon im Frühjahr 1923 ein erster Schritt auf dem Wege der allgemeinen Tarifermäßigung gemacht werden könne.

Im Bau neuer Bahnlinien legte sich die Bundesbahnverwaltung im Jahre 1922 große Zurückhaltung auf; der bereits beschlossene Bau der Surbtalbahn wurde noch zurückgestellt. Hingegen wurden zwei neue, auch für den Fremdenverkehr bedeutsame Postautolinien im Engadin und vom Engadin nach Tirol eröffnet. Auch Erweiterungsbauten wurden insoweit auf bessere Zeiten verschoben, als es nicht für notwendig gehalten wurde, der Industrie Arbeit zu verschaffen und die Zahl der Arbeitslosen nach Möglichkeit zu vermindern. Aber auch bei anderen Ausgabeposten wurde infolge der tatkräftigen Ersparnismaßnahmen der Bundesbahnverwaltung ein steter Rückgang des Aufwands gegenüber dem der Vorjahre bemerkbar. Erwähnt sei hierbei, daß bei Gelegenheit eines Personalwechsels bei der Bundesbahndirektion die leitenden Stellen von 5 auf 3 vermindert und beim eidgenössischen Eisenbahndepartement versuchsweise die Geschäfte der beiden bisherigen Abteilungen in nur einer Abteilung zusammengezogen wurden. Ob es bei weiterer günstiger Gestaltung der Finanzlage der Bundesbahnen zu einer uneingeschränkten Durchführung der ausgearbeiteten, bereits im Kompromißwege wesentlich abgeschwächten Verwaltungsreform kommen wird, kann nur die Zeit lehren. Die durch die Reform eine Schädigung erleidenden Städte werden, wie anzunehmen sein wird, mit der Geltendmachung ihrer Wünsche nicht zurückhalten.

Da nach den bisherigen Erfahrungen der elektrische Betrieb sich angesichts der kostspieligen Kohlenbeschaffung und der großen und billigen Wasserkräfte der Schweiz, die alle Voraussetzungen für den Erfolg dieser Betriebsweise in einem so hohen Maße wie kein anderes Land Europas erfüllt, als wirtschaftlich erweist und außerdem auch betriebliche Vorteile bietet, wurden die Arbeiten zur weiteren Elektrisierung von Bundesbahnen im Jahre 1922 besonders stark gefördert. Mitte des Jahres verfügte die Schweiz über 750 km elektrisch betriebene Vollbahnen, rund 900 km elektrische Schmalspurbahnen außer 500 km elektrischen Straßen- und Seilbahnen. Zu den elektrischen Vollbahnen (meistens Gleichstrom) gehört namentlich auch die Gotthardlinie mit einer Länge von 225 km, für die Ende des Jahres ein zweites Kraftwerk (Amsteg) fertiggestellt wurde. Für den weiteren elektrischen Ausbau von Bundesbahnlinien, u. a. Luzern-Olten-Basel, Luzern-Zürich, Sitten-Lausanne-Bern-Genf, ist ein weitsichtiger Plan aufgestellt, der eine große Beschleunigung der Betriebsumwandlung ins Auge faßt.

Frankreich.

Die französische Eisenbahnpolitik ist den Weg kluger Großmachtpolitik gegangen, als sie die Schaffung des „Internationalen Eisenbahnvereins“ (s. Allgemeines) erleichterte, den französischen Eisenbahnverwaltungen die Bestellung des Präsidenten und die Geschäftsführung in Paris verschaffte und so sich einen bedeutsamen Einfluß auf das gesamte Eisenbahnwesen namentlich Europas sicherte.

Im Februar und März 1922 wurden zu dem mit rückwirkender Kraft eingeführten Gesetze vom 29. Oktober 1921 über Genehmigung des Vertrages zur „Neuordnung der Hauptbahnen“ Ausführungsverordnungen erlassen. Der mit Vertretern von acht Eisenbahnverwaltungen (einschl. der Staatsbahnen) abgeschlossene Vertrag ist umfassend, indem er 1. die oberste Leitung der Eisenbahnen (Oberer Eisenbahnrat und Direktionsausschuß) neu formt, 2. das Finanzwesen unter staatlicher Übernahme sehr bedeutender Kriegsschulden der Bahngesellschaften und Bildung einer Finanzgemeinschaft der fünf großen Gesellschaften mit Schaffung eines auch aus Vorschüssen des Staates zu speisenden „Gemeinsamen Fonds“ und mit Festlegung der Gesellschaftsdividenden und Hinzufügung von Prämien für wirtschaftliche Betriebsführung von Gesellschaften und Personal auf völlig neuen Grundlagen regelt, 3. das ministerielle Tarifaufsichtsrecht neben gleichzeitiger Einschränkung der Parlamentsbefugnisse erweitert, 4. den Bau neuer Eisenbahnen an die Zustimmung des Oberen Rats bindet, 5. für Ergänzungen eine allgemeine Ordnung mit nötigenfalls schiedsrichterlichem Abschluß trifft und schließlich 6. für die vom Staate beim Rückkauf der Bahnen zu zahlenden Entschädigungen neue Grundsätze aufstellt. Die Dauer der Eisenbahnkonzessionen, die in den 50er und 60er Jahren ablaufen, bleibt unberührt. Von den Bestimmungen des Gesetzes ist die große Zahl sozialpolitischer Anordnungen, wie besonders Genossenschaft des Personals, Arbeiterfahrkarten, Ermäßigung der Fahrpreise für kinderreiche Familien, desgleichen für Kriegsbeschädigte, Freifahrt zur Begräbnisstätte eines gefallenen Angehörigen, Schiedsgericht bei Kollektivstreitigkeiten, Pensionsregelung, hervorzuheben. Durch die erwähnten Verordnungen vom Februar und März 1922 wurde ergänzend die Bildung des Oberen Rats und des ihm beigegebenen technischen und wirtschaftlichen Ausschusses sowie die Wahl der Arbeitnehmervertreter im Oberen Rat im einzelnen geregelt.

Wie im August 1922 mitgeteilt wurde, befaßte sich der Obere Rat auch mit der Frage der Betriebsform der französischen Staatsbahnen und sprach sich für Neubildung einer Betriebsgesellschaft unter Beteiligung der Handels- und Landwirtschaftskammern sowie der selbständigen Hafenverwaltungen des Staatsbahngebiets aus. Der Vorschlag fand indessen vorerst starken Widerspruch.

Über die Betriebsergebnisse der französischen Eisenbahnen für 1922 fehlt es noch an Nachrichten. Nach dem zuletzt bekanntgewordenen Rechnungsabschluß für 1921 hatte sich die Finanzlage der fünf großen Eisenbahngesellschaften gegen 1920 gebessert. Trotz allgemeiner ungünstiger Wirtschaftslage des Landes hatten sich die Einnahmen gehoben, hingegen die Ausgaben gesenkt. Der Betriebsfehlbetrag hatte sich gegenüber dem Vorjahre von 1390 Millionen Fr. auf 383 Mill. Fr. ermäßigt. Einschließlich der stark erhöhten Zinsenlast belief sich der Gesamtfehlbetrag für 1921 auf 1600 Millionen Fr. Zur Deckung des Geldbedarfs nahm die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn eine Anleihe in England auf, und zwar unter günstigen Bedingungen für das englische Kapital. Auch andere Gesellschaften waren bemüht, ausländisches Kapital bei der Beschaffung der benötigten Geldmittel zu beteiligen. Für das Jahr 1922 mußten die französischen Eisenbahngesellschaften mit den Teuerungszuschlägen für das Personal, die bisher vom Staate getragen wurden, und mit erheblichen Mehrkosten an Pensionsaufwendungen, durch das Gesetz vom 29. Oktober 1921 verursacht, rechnen. Andererseits wurde eine Verminderung der Ausgaben von einer sinnvollen Anwendung der Vorschriften über den achtstündigen Arbeitstag erhofft. Eine grundsätzliche Änderung der gesetzlichen Vorschriften kam indessen nicht zustande; doch wird von den im Oktober 1922 in Kraft getretenen Ausführungsbestimmungen zum Gesetze vom 23. April 1919, die zwischen wirklicher Arbeitszeit und Anwesenheit unterscheiden, eine jährliche Ersparnis von etwa ¼ Milliarde Fr. erwartet. — Der Voranschlag der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen für 1922 schloß mit einem Betriebsfehlbetrage von 22 Millionen Fr. ab, wozu noch ein erheblicher Betrag für Teuerungszuschläge des Personals hinzutrat.

Auf verkehrstarifarischem Gebiete stellten die Eisenbahngesellschaften auf wiederholtes Verlangen der Wirtschaftskreise nach allgemeiner Ermäßigung der Gütertarife eine Nachprüfung der Einheitstarifsätze in Aussicht. Zur Stärkung der französischen Industrie gegenüber dem englisch-amerikanischen Wettbewerbe wurden bereits zu Anfang des Jahres die Frachtsätze für Metallwaren und Erze nach den Ausfuhrhäfen herabgesetzt. Später traten auch ermäßigte Tarife für Öle, Terpentine usw., namentlich im Falle der Ausfuhr, sowie für Getreide und Kali in Kraft. — Im Personenverkehr ist die versuchsweise Einführung von Schlafwagen zu erwähnen, in denen sich Schlafplätze für die 3. Wagenklasse befinden.

Die Einführung und Erweiterung des elektrischen Zugbetriebes machte im Jahre 1922, nachdem die hauptsächlichsten Fragen — Stromart und Stromspannung — entschieden waren, wesentliche Fortschritte. Fast alle französischen Eisenbahngesellschaften hatten Erweiterungen und Neuanlagen in der Ausführung geplant. Namentlich ist beabsichtigt, die großen Wassergefälle in den Pyrenäen den Eisenbahnen im Süden Frankreichs in weitestem Umfange in möglichst kurzer Zeit dienstbar zu machen.

Der Obere Eisenbahnrat beschäftigte sich auch mit der Einführung der durchgehenden Güterzugbremse. Eine technische Kommission soll sich für die Westinghouse-Bremse ausgesprochen haben, während die Kunze-Knorr-Bremse nicht in Betracht gekommen sei.

Durch Gesetze vom 31. März und 12. April 1922 wurde die Berechnung der Transportsteuer bei Haupt- und Nebenbahnen sowie Straßenbahnen neu geregelt.

Wie am Schlusse des Jahres gemeldet wurde, hat die französische Regierung der Kammer den Gesetzentwurf zur Genehmigung des Übereinkommens mit der Ostbahngesellschaft, betreffend Betriebsübernahme des Bahnnetzes von Elsaß-Lothringen, vorgelegt. Die Annahme des Entwurfs bedeutet die Aufhebung des staatlichen Betriebes. Der Betrieb des elsaß-lothringischen Bahnnetzes soll als besondere Einheit geführt werden. Straßburg behält eine regionale Direktion, der eine „Commission consultative“ beigegeben wird. Den Beamten und Arbeitern bleiben erworbene Rechte vorbehalten.

Spanien.

Auch in Spanien, dessen Wirtschaftslage gegenwärtig noch recht ungünstig ist, wurde seit Jahren eine Neuordnung des Eisenbahnwesens geplant. Nachdem wiederholte Gesetzentwürfe über die Neuregelung der Eisenbahnverhältnisse teils nach gemeinwirtschaftlicher, teils nach gemischtwirtschaftlicher Art nicht zur Verabschiedung kamen, wurde durch Königliches Dekret vom 15. März 1922 vorerst ein „Oberster Rat der Eisenbahnen" bei dem zuständigen Ministerium gebildet. Er besteht aus Vertretern der Eisenbahnverwaltungen, von Handel, Ackerbau und Industrie sowie des Staats und soll den Minister in allen wichtigen Fragen des Baues, Betriebes, Tarif- und Finanzwesens sowie des Personalwesens beraten und die schleunigere Bearbeitung einer grundsätzlichen Neuordnung fördern. Mehrere Eisenbahngesellschaften sind aber, wie berichtet wurde, weniger auf gründliche Reformen im Eisenbahnwesen, die nicht ohne vorübergehenden Mehraufwand durchzuführen wären, als vielmehr darauf bedacht, ihre Dividenden mit Rücksicht auf die mögliche Verstaatlichung der Eisenbahnen hoch zu halten. Infolge Rückständigkeit von Anlagen und Fahrzeugen soll auf manchen Linien der Güterwagenmangel ständig sein und die geordnete Verkehrsbedienung viel zu wünschen übrig lassen, so daß die Entwicklung des Landes stark gehemmt werde. Auch über zahlreiche Unregelmäßigkeiten und Unfälle im Personenverkehr wurde Klage geführt.

Da die allgemeinen Bestimmungen über den achtstündigen Arbeitstag auf starken Widerstand der Eisenbahngesellschaften gestoßen waren, ordnete im Januar 1922 eine Königliche Verordnung die Aufstellung einer Klasseneinteilung der Bahnhöfe und Haltestellen in drei Gruppen an, um dadurch die Unterscheidung zwischen der Arbeit und der — nur mit der halben Zeit anzurechnenden — Dienstbereitschaft zu erleichtern. Überstunden sollen mit dem gewöhnlichen Lohn oder dem 1¼fachen Betrag vergütet werden, je nachdem Dienstbereitschaft oder Arbeit überwiegt.

Von den in Madrid und Barcelona im Bau begriffenen Untergrundbahnen wurde ein weiterer Abschnitt der Madrider Bahn in Betrieb genommen.

Großbritannien.

Im Vordergrund der Tätigkeit der englischen Eisenbahnverwaltungen stand im Jahre 1922 der Abschluß der Verschmelzungsverträge, deren es zu dem im neuen Eisenbahngesetze von 1921 vorgeschriebenen Zusammenschluß von 120 Eisenbahngesellschaften zu vier Gruppen, der Süd-, West-, Nordwest- und Nordostgruppe, bedarf (s. Rückblick auf 1921). Im wesentlichen handelte es sich bei diesen Verträgen um die Bedingungen, unter denen die Aktien der einzelnen Unternehmen von der Gesamtheit der Gruppe zu übernehmen sind. Die Gruppenbildungen mußten bis zum Ende 1922 durchgeführt sein, sofern einer zwangsweisen Anordnung durch ein zur Regelung von Streitfällen beim Zusammenschluß einzusetzendes Gericht (Amalgamation Tribunal) vorgebeugt werden soll. Nach den Verlautbarungen über den Stand der Abschlußarbeiten wird auf die Einhaltung der gesetzlichen Frist zu rechnen sein. Ob nach Abschluß dieser Reform das im Verkehrsgesetz von 1919 ins Leben gerufene Verkehrsministerium, dessen Befugnisse im Eisenbahngesetze von 1921 wesentlich eingeschränkt wurden, wieder aufgelöst und die Eisenbahnaufsicht alsdann wieder dem Handelsministerium übertragen wird, scheint noch nicht festzustehen. Die Eisenbahngesellschaften wünschen die letztere Regelung, von der sie wahrscheinlich eine Minderung des staatlichen Einflusses auf ihre Gebarung und infolgedessen größere Freiheit erwarten; ein von der Regierung eingesetzter Ausschuß zur Prüfung von staatlichen Ersparnismöglichkeiten, der indessen fast ganz aus Eisenbahnsachverständigen besteht, hatte sich für die Wiederauflösung des Verkehrsministeriums ausgesprochen. Von anderer Seite wurde seiner Beibehaltung das Wort geredet, weil durch die Gruppenbildung mächtige Verkehrsunternehmen entstünden, denen gegenüber eine wirksamere Staatsaufsicht als früher notwendig sei.

Während die Betriebsabschlüsse der englischen Bahnen für das Jahre 1921 — die Eisenbahngesellschaften waren freilich erst vom 15. August ab wieder selbst für die wirtschaftlichen Ergebnisse ihres Betriebes verantwortlich — hauptsächlich infolge des allgemeinen wirtschaftlichen Niedergangs und des lange andauernden Kohlenarbeiterstreiks sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr einen Rückgang und niedrigere Einnahmen als im Vorjahre ergeben hatten, gestalteten sich bereits vor Beginn des Jahres 1922 die Aussichten für den Eisenbahnverkehr günstiger. Der Kohlen- und Koksverkehr nahm zu, später folgten auch andere Güterverkehre, und auch der Personenverkehr erfuhr gebietsweise eine Wiederbelebung, zum Teil sogar eine erhebliche Steigerung. Die Aktien der Eisenbahngesellschaften, zum Teil vielleicht auch infolge des Beginnes der Gruppenbildungsarbeiten, fanden wieder Zuspruch und stiegen im Kurse, teilweise erheblich; der beste Gradmesser einer Aufwärtsbewegung. Erhöhungen des Anlagekapitals der Gesellschaften zwecks der Ausführung neuer Anlagen konnten wieder ohne Schwierigkeit durchgeführt werden, zumal auch die Dividenden der meisten Eisenbahngesellschaften für 1921 höher als angenommen festgesetzt wurden, nachdem vom Staate die erste Hälfte einer den Eisenbahnen gewährten Entschädigung von 60 Millionen £ für ungewöhnliche Abnutzung der Eisenbahnen und zurückgestellte Unterhaltung während des Krieges gezahlt war. Da die englischen Bahngesellschaften über sehr reichliche Rücklagen verfügen und die zweite Hälfte jener Entschädigung Ende Dezember 1922 fällig geworden ist, werden angesichts der Verkehrszunahme und mancherlei Ersparnismaßnahmen bei den Ausgaben für das Jahr 1922 im allgemeinen recht günstige Finanzergebnisse erwartet. Lebhaft geklagt wurde von den Eisenbahngesellschaften über die Höhe der Besteuerung ihres Reinertrages, namentlich auch durch die örtlichen Selbstverwaltungskörper, die ihre Steuersätze erhöht haben. Sie erstreben daher eine gesetzliche Neuregelung dieser Angelegenheit. Als Gegenstück hierzu mag die selbst im Parlament behandelte Klage über die starke Beeinträchtigung dienen, die der allgemeine Verkehr durch die besonders hohen Eisenbahnleistungen bei Pferderennen erfahre.

Zu den erwähnten Ersparnismaßnahmen ist namentlich die neue Güterwagengemeinschaft der englischen Eisenbahnen zu rechnen, wie sie bekanntlich bei den deutschen Eisenbahnen bereits Jahrzehnte bestanden hat. Während des Krieges war beim Eisenbahnabrechnungsamt eine Ausgleichstelle für Güterwagen eingerichtet, die den täglichen Ausgleich von Bedarf und Überschuß beglich; eine Anordnung, die damals um so leichter durchführbar war, als es einer Abrechnung für die einzelnen Gesellschaften, denen ihre Überschüsse vom Staate gewährleistet waren, nicht bedurfte. Obgleich diese Erleichterung nicht mehr besteht, jedenfalls nach Gruppen abgerechnet werden muß, wurde die Güterwagengemeinschaft von den Eisenbahngesellschaften beibehalten und bewährte sich ausgezeichnet. Die Wagengestellung wurde erheblich beschleunigt, die Leerläufe der Wagen verminderten sich beträchtlich, ebenso die Verschiebearbeiten auf den Bahnhöfen. Sowohl im Zug- als auch im Verschiebedienst wurden erhebliche Ersparnisse erzielt. — Auch der in England bekanntlich von jeher stark verminderte Personenzugverkehr an den Sonntagen wurde weiter eingeschränkt.

Auf Grund einer Abmachung zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den Eisenbahngewerkschaften vom Jahre 1918, die einen Abbau der Arbeitslöhne bei einer Senkung der Preise für die Lebenshaltung vorsahen, konnten die Löhne wiederholt gesenkt werden. Die Indexziffer hatte Ende 1920 noch 269 betragen, war aber im März 1921 auf 241 und im Dezember 1921 auf 199 gesunken und fiel im Jahre 1922 weiter auf 186 im März und 180 im Juni. Schwierigkeiten entstanden

nicht, da zwei Ausschüsse (Central Wages Board und National Wages Board) die Aufgabe haben, die Löhne zu regeln und die Arbeitsbedingungen festzusetzen. Die englischen Eisenbahngewerkschaften tätigten zwar mehrfach Zusammenschlüsse, wurden aber von verständigen Führern geleitet und erkannten die der gleitenden Lohnskala entsprechenden Festsetzungen an. Bemerkenswert ist auch, daß im Jahre 1922 die ersten Pläne zur Bildung von Betriebsräten bei den Eisenbahnen bekanntgegeben wurden. Das neue Eisenbahngesetz von 1921 schreibt die Einrichtung von „Eisenbahnräten“ vor, die ähnliche Aufgaben haben wie die deutschen Betriebsräte. In den englischen Eisenbahnräten sind aber neben dem Personal auch die Eisenbahnverwaltungen durch eine größere Anzahl von ernannten Beamten vertreten.

Auf dem Gebiete des Verkehrstarifwesens begann das Jahr 1922 mit einer Herabsetzung der Eisenbahnfrachten für Kohle, Eisen und Stahl sowie für Kalk zu chemischen Zwecken und zur Eisen- und Stahlbearbeitung. Am 22. Mai und 1. August folgte ein weiterer allgemeinerer Abbau der Gütertarife. Gegenüber der Herabsetzung der Fahrpreise verhielten sich die Eisenbahngesellschaften zunächst ablehnend. Nur die 1000 Meilen- (1600 Kilometer-) Karte mit gewissen Preisermäßigungen wurde von mehreren Gesellschaften wieder eingeführt. Nach neuesten Kundgebungen ist aber zum 1. Januar 1923 eine Herabsetzung der Fahrpreise, die jetzt 175 % der Friedenspreise betragen, auf 150 % zu erwarten, was einen Einnahmeausfall von 10 Millionen £ ausmachen wird, wenn die Preisermäßigung zu keiner Verkehrssteigerung führt.

Die Bautätigkeit der englischen Eisenbahnen war im allgemeinen geringer als in früheren Jahren, was damit erklärt wurde, daß manche Gesellschaften vorerst den Abschluß der Verschmelzungsverträge abwarten. Für eine Anzahl von Eisenbahnbauten, die unter das Gesetz zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit fielen, wurden Staatsbeihilfen gewährt. In London wurde der neue Bahnhof Waterloo, der größte, völlig neuzeitlich eingerichtete Kopfbahnhof Englands, fertiggestellt und in Betrieb genommen. Die Einführung des elektrischen Zugbetriebes machte in England, dem hierfür bei großem Kohlenreichtum wenig Wasserkräfte zur Verfügung stehen, keine besonderen Fortschritte. Von zwei Eisenbahngesellschaften wurden Versuche mit einer elektrischen Personenzuglokomotive angestellt.

Über die Aussichten der Stadt- und Vorortbahnen Londons wurden zu Anfang des Jahres erhebliche Besorgnisse laut, später wurde über starke Überfüllung der Wagen, namentlich der Untergrundbahn, geklagt, und sodann von starken Vermehrungen des Wagenparks nach Bauarten, die in der bahneigenen Werkstätte konstruiert waren, berichtet. Sowohl die Untergrund- als auch die Straßenbahnen und die Omnibusgesellschaften nahmen zum 1. Januar 1923 eine Herabsetzung der Fahrpreise in Aussicht. Der Themsetunnel der City- und Südlondoner Bahn wurde im August 1922 geschlossen und zwischen Euston und Moorgate vorübergehend ein Kraft-Omnibusverkehr eingerichtet. Der Themsetunnel, dessen kleiner Querschnitt keine Entwicklungsmöglichkeit nach dem heutigen Stande der Technik gewährt, soll in kürzester Zeit völlig umgebaut werden. Die Untergrundbahn in Glasgow, die zweitälteste Untergrundbahn Europas, stellte infolge starken Rückgangs des Verkehrs, der auf die Erhöhung der Fahrpreise zurückgeführt wurde, ihren Betrieb ein. Die Stadt übernahm aber die Untergrundbahn, nahm den Betrieb trotz seiner Unwirtschaftlichkeit wieder auf und erwägt ihren Ausbau zu einer neuzeitlichen elektrisch betriebenen Schnellbahn.

Die irischen Eisenbahnen — mit einer Gesamtlänge von 5560 km, die 46 Gesellschaften gehören und von 28 Gesellschaften betrieben werden — litten stark unter den politischen Unruhen. In der Zeit vom Juni bis September 1922 wurden 128 Straßenunterführungen, 39 Eisenbahnbrücken beschädigt oder zerstört, an 243 Stellen der Oberbau aufgerissen, Stellwerksanlagen unbrauchbar gemacht, Lokomotiven und Züge zur Entgleisung gebracht. Zwecks Neuregelung der Betriebsform setzte die Regierung des Freistaates einen Ausschuß ein, der ein Mehrheits- und ein Minderheitsgutachten abgab. Das Mehrheitsgutachten, das besonders die den Handel und den Verkehr des Landes schädigende Höhe der Eisenbahntarife und die schlechte Bezahlung der Arbeiter hervorhebt, befürwortet den Ankauf der Eisenbahn durch den Staat, scheut aber aus politischen Gründen vor dem reinen Staatsbetriebe zurück, empfiehlt deshalb den Betrieb der Eisenbahnen durch einen Eisenbahnrat unter Sicherstellung ausreichender Wahrnehmung staatlicher Interessen. Der Eisenbahnrat soll sich unter Leitung eines Eisenbahnfachmannes aus Vertretern des Gewerbes, des Handels, der Landwirtschaft und des Eisenbahnpersonals zusammensetzen. Das Minderheitsgutachten empfiehlt zunächst verstärkte Staatsaufsicht und dreijährige Gewährleistung der Dividenden von 1921, sodann Zusammenfassung der Eisenbahnen unter Leitung eines vierköpfigen Ausschusses der Aktieninhaber, denen je ein Vertreter der Regierung, der Landwirtschaft, des Handels und des Gewerbes sowie zwei Vertreter des Eisenbahnpersonals beigegeben werden sollen. Ein Eisenbahnfachmann soll den Vorsitz im Ausschusse führen.

Von den Eisenbahnen der übrigen Länder Europas waren wesentliche Neuerungen oder andere wichtige Vorgänge nicht anzuführen oder infolge kriegerischer und anderer Wirren (wie in der Türkei und in Griechenland) zuverlässige Nachrichten nicht erhältlich.

Von den Eisenbahnen in den Ländern anderer Weltteile haben die

Nordamerikanischen Eisenbahnen

für die im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen vertretenen Eisenbahnen besonders große Bedeutung. Mit Recht werden bei uns namentlich die großen Eisenbahnunternehmungen in den Vereinigten Staaten von Amerika zu denjenigen Verkehrsanstalten gerechnet, denen wegen ihrer technischen Vervollkommnungen, ihrer Verkehrspolitik und ihrer Geschäfts- und Wirtschaftsführung ein hervorragender Platz unter den Eisenbahnen der Erde zukommt.

Wie in England, so war im Jahre 1922 auch in Nordamerika die Eisenbahnverwaltungspolitik vorzugsweise damit befaßt, die Gruppenbildungen der Eisenbahngesellschaften nach Verkehrsgebieten vorzubereiten. Mit dem englischen Eisenbahngesetz vom 19. August 1921 hat das amerikanische Bundesverkehrsgesetz vom 28. Februar 1920 die Gruppenbildung gemeinsam. Abgesehen davon, daß es sich in Nordamerika um 30mal so große Flächen handelt wie in England, sind aber auch die gesetzlichen Richtlinien in beiden Staaten verschieden. In England gelten hauptsächlich geographische und technische Gesichtspunkte und der Grundsatz, daß die Tarife aller Gruppen gleichmäßig so festzusetzen sind, daß den besonderen Verhältnissen der einzelnen Gruppen Rechnung getragen wird und ein bestimmter Überschuß erzielt werden kann. In Nordamerika sollen hingegen die Gruppen so gebildet werden, daß der Wettbewerb möglichst unberührt bleibt, und die vorhandenen Verkehrswege tunlichst beibehalten werden, daß ferner die Beförderungskosten unter Berücksichtigung der Wettbewerbsverhältnisse sowie der Anlagekosten der einzelnen Strecken tunlichst übereinstimmen, damit in den Netzen einheitliche Frachtsätze für den Wettbewerbsverkehr aufgestellt und im wesentlichen gleiche Erträge des Aktienkapitals unter der Voraussetzung einer guten Betriebsführung herausgewirtschaftet werden können. Die amerikanische Gruppenbildung ist mithin wesentlich schwieriger als die englische. Diesem Umstande wird es auch hauptsächlich zuzuschreiben sein, daß die Vorarbeiten im Jahre 1922 bei weitem nicht in dem Maße wie in England voranschritten. Zwar wurde ein Gruppenbildungsentwurf des amerikanischen Bundesverkehrsamts,

der 19 Gruppen vorsieht, und ein solcher von Professor Ripley mit 21 Gruppen bekannt, indessen war, soviel verlautbarte, Ende des Jahres erst von einer Gruppe (Hillgruppe) dem Bundesverkehrsamt ein Gruppenbildungsvorschlag eingereicht. Die Ansichten über den Wert der Gruppenbildungen waren geteilt; während von einer Seite die Meinung vertreten wurde, daß diese Reform die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen herabsetzen werde, wurde sie von anderer Seite als ein Weg zur Verstaatlichung des Eisenbahnwesens und schon aus diesem Grunde als nützlich angesehen.

Geklagt wurde von den Eisenbahnen über die große Zahl und die Verschiedenheit der Gesetze in den einzelnen Staaten. Im Jahre 1921 wurden den gesetzgebenden Körperschaften nicht weniger als 588 die Eisenbahnen betreffende Gesetzentwürfe vorgelegt, von denen 166 angenommen wurden, darunter eine große Anzahl über Besteuerung der Eisenbahnen, Beförderung von Vieh, Frachtsätze, Schienenübergänge und Fahrzeuge. Kaum ein Gebiet des Eisenbahnwesens blieb von der Gesetzgebung verschont. So ganz paradiesisch waren also die Verhältnisse der Privatbahnen zum Staate nicht.

Die allgemeine Verkehrslage im Jahre 1921 war auch in Nordamerika nicht günstig gewesen. Der Personen- und mehr noch der Güterverkehr hatte abgenommen, die Einnahmen waren trotz vorgenommener Erhöhungen der Verkehrstarife gesunken, die Ausgaben gestiegen, obgleich die Eisenbahngesellschaften Personalverminderungen vorgenommen, die Löhne herabgesetzt sowie mit der Unterhaltung und mit Neubeschaffungen zurückgehalten hatten. Eine Anzahl von Bahnen hatte trotz Beihilfen des Bundesverkehrsamts den Betrieb eingestellt. Bereits Ende des Jahres hatte aber eine Aufwärtsbewegung eingesetzt. Diese pflanzte sich im Jahre 1922 fort und man kam immer mehr zu der Ansicht, daß für den Eisenbahnverkehr eine Zeit starker Konjunkturerhöhung bevorsteht. Ende des Jahres wurde in der amerikanischen Industrie über Leutemangel geklagt und das Gesetz über die Einschränkung der Einwanderung wurde scharf bekämpft. Der Eisenbahnverkehr erfuhr meistens eine beträchtliche Zunahme und in der zweiten Hälfte des Jahres machte sich, namentlich auch infolge der Beilegung des Kohlenarbeiterstreiks und des Eisenbahnarbeiterstreiks, ein sehr erheblicher Wagenmangel geltend. Im Oktober hatte besonders der Handel mit Bauholz sowie Eisen- und Stahlerzeugnissen darunter zu leiden. Die Eisenbahngesellschaften waren zu größeren Güterwagenbeschaffungen als in den Vorjahren genötigt und auch die Personenwagenparks erfuhren eine stärkere Vermehrung.

In die Verkehrstarifpolitik der nordamerikanischen Eisenbahngesellschaften griff die Bundesregierung stark ein. Nachdem vom Bundespräsidenten den Leitern der großen Eisenbahngesellschaften unter Hinweis auf die erhöhten Überschüsse, zu denen ein Abbau der Löhne, für die Eisenbahnen günstigere Arbeitsbedingungen und das Sinken der Preise für Bau- und Betriebsstoffe beigetragen hatten, auseinandergesetzt war, daß die hohen Eisenbahnfrachtsätze ein Haupthindernis des Wiederauflebens der Wirtschaft seien, ordnete das Bundesverkehrsamt an, daß vom 24. Mai 1922 ab die seit Juli 1920 geltenden Güterfrachten gleichmäßig um 10 % herabzusetzen seien.

Kurz darauf ordnete das Eisenbahnarbeitsamt der Vereinigten Staaten für den 1. Juli 1922 eine Herabsetzung der Löhne in den Eisenbahnwerkstätten an; die Minderausgabe wurde auf 60 Millionen Dollar geschätzt. Die Herabsetzung blieb hinter der allgemeinen Preisminderung zurück, die seit dem Jahre 1920 eingetreten war. Gleichwohl brach am Tage der Ausführung dieser Anordnung unter den Werkstättenarbeitern ein Arbeitsausstand aus, der erst Ende September allmählich abflaute. Es war ein allgemeiner Streik geplant, der indessen nicht zustande kam. Von etwa 1 Million Werkstättenarbeitern beteiligten sich etwa 400 000, die Bahnunterhaltungsarbeiter verschoben den Beginn des Streiks und das übrige Personal schloß sich der Streikbewegung im allgemeinen überhaupt nicht an. Die Bewegung verlief im Anfang leidlich ruhig, die Bevölkerung verhielt sich im allgemeinen ihr gegenüber ablehnend, weil die Ausständigen sich erst zum Streik entschlossen hatten, nachdem sie den Schiedsspruch der Bundesarbeitskommission, deren Spruch sie sich unterstellten, verworfen hatten. Einen schlimmen Charakter erhielt sie, als im Fortgange des Streiks Vermittlungsversuche namentlich des Präsidenten und des Bundesarbeitsamts vergeblich waren und es zu Stürmen der Ausständigen auf die elektrischen Kraftanlagen und zu blutigen Ausschreitungen gegen Arbeitswillige kam, zu deren Unterdrückung die Gouverneure der Staaten ihre Nationalgarde, Milizen und Konstabler unter die Waffen riefen. Der Präsident erließ einen energischen Aufruf, die Eisenbahnverwaltungen trafen kräftige Maßnahmen zu einem möglichst umfassenden Notbetriebe der Werkstätten und 52 der größten von ihnen schlossen mit den Arbeitern Sonderabkommen, wobei an der Lohnverminderung festgehalten und nur die bei einzelnen Bahnen übliche Vergebung von Unterhaltungsarbeiten an außerhalb der Eisenbahnverwaltung stehende Unternehmer abgestellt wurde. Nachdem die Kohlenbergarbeiter Anfang September nach sechs Monaten Dauer ihren Streik beendet hatten, brach auf diese Weise der Eisenbahnarbeiterstreik nach und nach zusammen, ohne daß er den Ausständigen irgendeinen Vorteil gebracht hätte, der nicht auch auf anderem geordnetem Wege zu erreichen gewesen wäre.

An die Beseitigung der meistens noch vom Bau der Bahnen herrührenden ungewöhnlich zahlreichen Straßenübergänge in Schienenhöhe wurde im Jahre 1922 wieder kräftiger herangetreten als in und nach dem Kriege. Der Fortgang der Arbeiten wird aber, wenn er nicht beschleunigt wird, immer noch viele Jahrzehnte in Anspruch nehmen, bevor ein einigermaßen geordneter betriebssicherer Zustand erreicht sein wird. Auf einer Anzahl von eingleisigen Bahnlinien — fast $^{9}/_{10}$ aller Linien — wurden selbsttätige Signale, die in Amerika bei eingleisigem Betriebe dem Blocksystem vorgezogen werden, neu eingerichtet, wodurch die Gefahr des Zusammenstoßes einander begegnender Züge vermindert wurde.

Über die weitere Ausdehnung des nordamerikanischen Bahnnetzes im Jahre 1922 fehlt es noch an ziffermäßigen Angaben. Der Ausbau der nordamerikanischen Staatsbahn auf der Halbinsel Alaska wurde nach Bewilligung der Geldmittel durch den Kongreß so gefördert, daß die Betriebseröffnung einer Reststrecke von etwa 100 km im nächsten Jahre erwartet werden darf.

Der elektrische Zugbetrieb auf den nordamerikanischen Eisenbahnen ist nicht so groß, als man angesichts des hohen Standes der amerikanischen Elektrizitätswirtschaft und der Wasserkraftausnutzung erwartet. Abgesehen von elektrisch betriebenen Vorortbahnen betrug die Länge der Fernbahnen mit elektrischem Betriebe etwa 1200 km. Dazu gehören auch Teile der Chikago-Pacific Strecke, die mit einer Gesamtlänge von etwa 3500 km drei große Höhenzüge durchbricht und an mehreren Abschnitten im Umbau für den elektrischen Zugbetrieb begriffen war.

Eisenbahnnetz der Erde.

Über das Eisenbahnnetz der Erde im Jahre 1922 fehlen noch zahlenmäßige Nachrichten. Man wird annehmen können, daß der Zuwachs an neuen Eisenbahnen etwa dem des Jahres 1921 gleichkommt. Danach wird unter Zugrundelegung einer Zusammenstellung im Archiv für Eisenbahnwesen (1922, Heft 4) die Länge des mächtigen Eisenbahnnetzes — ungerechnet Stadt- und Privatanschluß sowie der Regel nach engbegrenzte kleine Bahnen — gegenüber rund $1^{1}/_{10}$ Millionen Kilometer im Vorjahre, im Jahre 1922 rund $1\frac{1}{4}$ Millionen Kilometer, mithin fast das $3\frac{1}{4}$fache der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde, betragen haben.

Zum 80. Geburtstag von Exzellenz Stieger.

Heute begeht der Wirkliche Geheime Rat Dr.-Ing. ehrenhalber Eduard Stieger das Fest seines 80. Geburtstages. Exzellenz Stieger hat fast ein halbes Jahrhundert der Staatseisenbahnverwaltung angehört. Seine hohen Verdienste um unsere Staatsbahnen und um das deutsche Wirtschaftsleben haben wir bei Gelegenheit seines goldenen Dienstjubiläums am 20. November 1915 gewürdigt*). — Wir erinnern daran, daß der Jubilar im Herbst 1872 als Gerichtsassessor in die preußische Staatseisenbahnverwaltung bei der Eisenbahndirektion Elberfeld eingetreten und allmählich zu den höchsten Stellen, im Herbst 1910 zum Unterstaatssekretär der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, emporgestiegen ist. Mit besonderer Freude erinnert sich Stieger immer noch der Zeit, in der er von 1897 bis 1901 als Präsident die Königliche Eisenbahndirektion in Köln geleitet hat. Sein besonderes, nicht hoch genug zu schätzendes Verdienst war, daß er in seinem hohen Lebensalter unter dem Minister von Breitenbach das deutsche Eisenbahnwesen während des Weltkrieges in unermüdlicher, erfolgreicher Tätigkeit gefördert hat. Er hat wesentlich dazu beigetragen, daß die deutschen Eisenbahnen sowohl für die Landesverteidigung als auch für das gesamte Wirtschaftsleben und den allgemeinen Verkehr Deutschlands im Kriege so gewaltige Leistungen aufzuweisen hatten. Auch nachdem er aus dem Staatsdienst ausgeschieden war, ist er seiner Fahne treu geblieben; er hat den Reichseisenbahnen sein warmes Interesse erhalten und der Verwaltung sein reiches Wissen und seinen erprobten Rat stets gern zur Verfügung gestellt.

Der Jubilar hat den Feldzug der Mainarmee im Jahre 1866 beim 39. Inf.-Rgt. und den deutsch-französischen Krieg beim 69. Inf.-Rgt. mitgemacht. Während des Weltkrieges wurde er durch Ernennung zum Hauptmann der Reserve ausgezeichnet.

Daß in einer so langen glänzenden Laufbahn dem Jubilar zahlreiche äußere Auszeichnungen zuteil geworden sind, bedarf kaum der Erwähnung. — Bei der Einweihung der Kölner Brücken am 22. Mai 1911 wurde er zum Wirklichen Geheimen Rat mit dem Prädikat „Exzellenz" ernannt. — Bei seinem Dienstjubiläum erhielt er den Roten Adlerorden 1. Kl. und die Technische Hochschule in Aachen ernannte ihn zum Dr.-Ing. ehrenhalber.

Als er aus dem Dienste ausschied, wurde er zum Mitglied des Herrenhauses berufen.

Exzellenz Stieger hat sich während seiner langen Beamtenlaufbahn aber auch der höchsten Anerkennung seiner Vorgesetzten, der Liebe und Verehrung seiner Amtsgenossen und seiner Untergebenen erfreut, die seine schönen menschlichen Eigenschaften, sein strenges, mit Wohlwollen und persönlicher Liebenswürdigkeit gepaartes Gerechtigkeitsgefühl stets anerkannten und voll würdigten. Die furchtbar schweren Zeiten, die wir durchleben, hat der Jubilar mit aufrechtem Sinn, mit Mut und Fassung getragen. Er hat nie daran gezweifelt, daß sich unser deutsches Vaterland aus der Not dieser Tage emporraffen wird, und daß einmal bessere Zeiten wiederkehren.

Wir schließen mit dem Wunsch, daß dem Jubilar seine körperliche und geistige Rüstigkeit noch lange erhalten bleibt und daß es ihm vergönnt sei, selbst noch eine schöne Zukunft zu erleben.

A. v. d. L.

*) Vgl. Vereinszeitung vom 20. 11. 15, S. 1079, und vom 24. 11. 15, S. 1091.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Organisationsfragen.** Mit der Verbesserung des inneren Dienstbetriebes befassen sich zwei wichtige Erlasse des Reichsverkehrsministers — EO. 1. 1 u. 2 — vom 2. Januar 1923. Der Reichsverkehrsminister weist die Präsidenten der Reichsbahndirektionen eindringlich darauf hin, daß der im Gange befindlichen wirtschaftlicheren Gestaltung des äußeren Dienstes eine wirksame Verbesserung und Vereinfachung auch des inneren Dienstes zur Seite treten müsse, wenn das notwendige Ziel höchster Leistungssteigerung erreicht werden soll. Der Kernpunkt der von der deutschen Volkswirtschaft und damit auch von der Deutschen Reichsbahn zu lösenden Aufgabe liege nicht in der Bewältigung von Arbeiten schlechthin, sondern in der kritischen Prüfung, inwieweit diese Arbeit im einzelnen erforderlich ist oder vereinfacht werden kann oder wie sie der Allgemeinheit am besten dienstbar zu machen sei. Nicht nur die wirtschaftliche und finanzielle Lage des Reichsbahnunternehmens erheische Ersparnisse auf allen Gebieten, sondern auch die Rücksicht auf die Verkehrstreibenden, die auf eine den Zeitverhältnissen angepaßte Erledigung ihrer Wünsche und Beschwerden Anspruch hätten. Das Verlangen der Durchdringung des Personals, besonders auch des inneren Dienstes, mit dem kaufmännischen Geist sei nach den beiden Richtungen hin durchaus berechtigt, daß das Personal sich als verantwortlich für die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens nach außen und für die Leistungsfähigkeit nach innen zu fühlen habe.

Im einzelnen weist dann der Reichsverkehrsminister auf die Gebiete hin, auf denen die Erzielung von Ersparnissen möglich sei und auf denen bessernde Hand anzulegen sein möchte. Unter anderem wird gezeigt, daß bei der Geschäftsabwickelung die Anpassung an die eingetretene Geldentwertung zu berücksichtigen und zu prüfen sei, ob nicht die entstehenden Verwaltungskosten vielfach den vereinbarten Gegenwert übersteigen. Zur Zuständigkeitsfrage weist der Reichsverkehrsminister darauf hin, daß nun, wo den Reichsbahndirektionen in immer steigendem Umfange bisherige Geschäfte der Ministerialinstanz übertragen seien, es auch für die Direktionen und Ämter leitender Grundsatz sein müsse, nur diejenigen Geschäfte selbst zu behandeln, die nach den bestehenden Vorschriften oder wegen ihrer besonderen Wichtigkeit keine Erledigung durch nachgeordnete Stellen zulassen. Die Heranziehung von Geschäften in die Direktionsinstanz, die während des Krieges und in der ersten Zeit nachher vielleicht unvermeidbar gewesen sei, müsse baldigst beseitigt werden. Die Überwachung des Dienstes in den einzelnen Dienstzweigen sei in erster Linie Sache der Ämter, nicht der Reichsbahndirektionen. Der Reichsverkehrsminister legt den größten Wert darauf, daß diese Aufgabe der Ämter bei allen Stellen anerkannt und die Selbständigkeit der Amtsvorstände gewahrt wird. Durchaus unstatthaft sei die beobachtete Aufhebung der Zuständigkeit der Ämter in der Bearbeitung bestimmter, ihnen übertragener Geschäfte, auch wenn sie in der Absicht, damit die Wirtschaftlichkeit zu heben, erfolge. Um die Selbständigkeit und Verantwortungsfreudigkeit der Ämter zu heben, sind für die Tätigkeit der Kontrolleure und der als solche verwendeten Beamten der Direktionen sowie für die Reisen von Bürobeamten der Direktionen mit sofortiger Wirkung Bestimmungen getroffen, nach denen Reisen von Bürobeamten der Direktionen zum Zweck von Nachprüfungen bei den Ämtern und Dienststellen grundsätzlich verboten werden. Die Güter-, Oberbau- und technischen Betriebskontrolleure werden in erster Linie nach einem von der Reichsbahndirektion aufgestellten Plane den Vorständen der Ämter zur Unterstützung bei ihren Dienstgeschäften zur Verfügung gestellt. Ihre Tätigkeit gilt insoweit als Tätigkeit des Amtes; Beanstandungen und Mängel werden lediglich beim Amt behandelt. An der Nachprüfung der zur Zuständigkeit der Ämter gehörenden Angelegenheiten, auch auf den äußeren Dienststellen, nehmen die Kontrolleure nur als Begleiter des zuständigen Direktionsdezernenten teil. Die Betriebskontrolleure und Betriebsmaschinenkontrolleure, die in erster Linie die zuständigen Fachdezernenten der Reichsbahndirektion in den über ihren Amtsbezirk hinausgehenden Betriebs- und Verkehrsfragen zu unterstützen haben, sollen nach Möglichkeit bei ihren einzelnen Reisen bestimmte Aufträge des Dezernenten ausführen. Die Nachprüfung der zur Zuständigkeit der Ämter gehörenden Angelegenheiten, auch bei den äußeren Dienststellen, erfolgt auch hier nur in Begleitung des zuständigen Dezernenten. Mängel, deren Abstellung zur Zuständigkeit des Amtes gehören, und Anordnugen für örtliche Verbesserungen, die ohne über den Amtsbezirk hinausgehende Bedeutung sind, werden lediglich beim Amt in den Geschäftsgang gebracht.

Auch die Betriebskontrolleure werden den Ämtern auf Anfordern nach Maßgabe ihrer Belastung für derartige örtliche Nachprüfung von Fall zu Fall zur Verfügung gestellt; ihre Tätigkeit gilt alsdann als Tätigkeit des Amtes.

Der Reichsverkehrsminister ersucht die Herren Präsidenten, mit größter Beschleunigung unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte der Erlasse in eine Nachprüfung des Geschäftsganges einzutreten und gibt seinem Vertrauen Ausdruck, daß die Präsidenten mit Unterstützung der Abteilungsleiter die gegebenen Anordnungen mit dem Ziel einer Stärkung der Ämter, einer Entlastung der Reichsbahndirektion und einer Vereinfachung des Geschäftsganges baldigst durchführen werden.

— Geldstrafen bei Übertretungen. Durch das Gesetz zur Erweiterung des Anwendungsgebietes der Geldstrafen und zur Einschränkung der kurzen Freiheitsstrafen vom 21. Dezember 1921 ist der Höchstbetrag der Geldstrafen, die in reichs- oder landesrechtlichen Strafvorschriften bei Übertretungen angedroht sind, auf das Zehnfache erhöht worden. Übertretungen der bahnpolizeilichen Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung können somit ohne weiteres mit Geldstrafen bis zu 1000 ℳ — bisher 100 ℳ — geahndet werden.

— Die Wagengestellung für Kohlentransporte. In der Zeit vom 1. bis 15. Dezember 1922 wurden Kohlenwagen (zu je 10 t gerechnet) gestellt (I.) für die 8 Steinkohlenbezirke, (II.) für die 11 Braunkohlenbezirke:

	im ganzen	davon werktags	durchschnittl. für den Werktag
I. 1922	414 092	383 804	31 772
1921	428 403	398 052	32 747
1913	620 840	593 478	50 268
II. 1922	241 627	239 758	18 759
1921	182 121	181 469	14 175
1913	148 372	146 637	11 478

In den Braunkohlenbezirken beträgt die Zunahme gegenüber 1921 32,7 %, gegenüber 1913 63,0 %; in den Steinkohlenbezirken ist gegenüber 1921 eine Abnahme zu verzeichnen von 33,4 %.

— Berlins Weihnachtsverkehr. Der Reiseverkehr aus Anlaß des Weihnachtsfestes setzte diesmal überraschend stark ein und steigerte sich vom 21. bis zum 24. Dezember zu einem Massenverkehr, wie ihn die Berliner Bahnhöfe im Winter noch nicht erlebt haben; es wurden, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung" mitteilt, insgesamt 312 604 Fahrkarten verkauft, 137 273 mehr als im letzten Jahre, was einer Zunahme von 77 % entspricht. Am stärksten war der Andrang am Sonnabend vor Weihnachten, an dem 98 033 Fahrkarten verlangt wurden; bereits am Donnerstag waren es 57 630, am Freitag stieg die Zahl auf 69 850 und noch am Heiligen Abend hielt der Andrang fast unvermindert an: es wurden 87 091 Fahrkarten verkauft. Am stärksten war der Verkehr — wie zu allen Hauptreisezeiten — auf dem Stettiner Bahnhof, der in den vier Vorweihnachtstagen 44 393 Personen (gegen 18 166 im Vorjahr) abfertigte; die starke Benutzung der nördlichen und nordöstlichen Strecken scheint zu beweisen, daß die Feiertage vorwiegend zu Besuchs- und Verwandtschaftsreisen benutzt wurden; das geht auch aus dem verhältnismäßig schwächeren Verkehr des Anhalter und Potsdamer Bahnhofs hervor, die in der Reihe der Berliner Bahnhöfe erst an achter bzw. zehnter Stelle stehen, während sie im vorigen Jahre die stärkstbevorzugten Bahnhöfe waren. Die Fernbahnhöfe der Stadtbahn verkauften insgesamt 131 699 Fahrkarten. Einen starken Anteil am Fahrkartenverkauf hatte auch das Mitteleuropäische Reisebureau, das in seinen 20 Berliner Verkaufsstellen 30 782 Karten absetzte, fast doppelt so viel als im vorigen Jahre. Es war für die Eisenbahn nicht leicht, diesen überraschenden Massenverkehr zu bewältigen; aber dank umfangreicher Maßnahmen gelang es, ihn reibungslos abzuwickeln; so wurden zu Schnell-, Eil- und Personenzügen in den vier Tagen insgesamt 307 Vor- und Nachzüge eingelegt, davon 145 für den Verkehr von Berlin und 162 zu den in Berlin eintreffenden Zügen; aus diesen Zahlen ergibt sich, daß der Reiseverkehr nach Berlin mindestens ebenso stark war wie die Flucht aus der Hauptstadt. Die meisten Entlastungszüge mußten vom Schlesischen Bahnhof gefahren werden.

— Verkehrslage im Ruhrbezirk. Der Eisenbahnbetrieb wickelte sich weiterhin ohne Schwierigkeiten ab. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 17. bis 23. Dezember 1922 im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 21 352 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt. (Höchstgestellung am 18. Dezember 22 930.) Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 18 767 Wagen. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ging von 21 707 auf 19 592 t im werktäglichen Durchschnitt zurück. In den Rheinhäfen wurden 6670 (6132) t umgeschlagen, während sich der Gesamtumschlag in den Zechenhäfen der Kanäle auf 21 355 (22 972) t werktäglich belief.

In der Woche vom 24. bis 30. Dezember war die Lage im Eisenbahnbetrieb gut; leere offene Wagen waren bei stark nachlassender Anforderung reichlich über Bedarf vorhanden. Auch an bedeckten Wagen konnte allen Anforderungen entsprochen werden. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden im arbeitstäglichen Durchschnitt einschl. der nachträglich bestellten Wagen 18 968 Wagen angefordert und auch gestellt. (Höchstgestellung am 27. Dezember 20 868.) Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 657 Wagen. An den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen wurden werktäglich 19 142 (19 592) t, in den privaten Rheinhäfen 4221 (6670) t und in den Zechenhäfen der Kanäle 20 893 (23 962) t Brennstoffe umgeschlagen.

— Betriebseinstellung der Mansfelder elektrischen Kleinbahn. Die elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier ist im Dezember stillgelegt worden, da die Betriebsverluste derart gestiegen sind, daß die Mittel nicht mehr beschafft werden konnten.

— Personalnachrichten. Im Reichsverkehrsministerium (Eisenbahnabteilungen) ist der Oberregierungsbaurat Freiherr von Eltz-Rübenach zum Ministerialrat ernannt worden.

Im Bereich der Reichsbahnverwaltung sind zum Eisenbahnamtmann ernannt worden: die Eisenbahn-Oberinspektoren Rechnungsrat Rosenstock in Cassel und Buttmi in Heidelberg sowie die Eisenbahn-Oberingenieure Dressler in Schneidemühl und Kramm in Königsberg (Pr.). — Versetzt sind: die Oberregierungsbauräte Leibbrand, bisher in Elberfeld, nach Berlin zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten in den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums, Kleinmann, bisher in Oppeln, zur Generalbetriebsleitung West nach Essen, und Rintelen, bisher in Köln, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Trier, die Regierungsbauräte Sturm, bisher in Cottbus, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Erfurt, Grabski, bisher in Osnabrück, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Elberfeld, Mock, bisher in Gera (Reuß), als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Köln, Dr.-Ing. Kümmell, bisher in Berlin (Reichsverkehrsministerium), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Elberfeld, Oberbörsch, bisher in Crefeld, zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 nach Duisburg, Fenkner, bisher in Cassel, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Görlitz, Julius Böttcher, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Gera (Reuß), Boetzkes, bisher in Friemersheim, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Crefeld, Seidel, bisher in Osnabrück, als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Münster (Westf.), Schweth, bisher in Trier, als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Köln, Regula, bisher in Göttingen, nach Osnabrück, als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, und Fritz Stratthaus, bisher in Breslau, zur Eisenbahn-Hauptwerkstätte nach Trier. — Übertragen ist: dem Regierungsbaurat Hammers in Osnabrück die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst und dem Regierungsbaurat Wütig in Dortmund die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Maschinenamts 3 daselbst.

Der Gerichtsassessor Dr. jur. Ernst Herrmann in Berlin ist unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Dienst der Reichsbahn übernommen.

Der Präsident der Reichsbahndirektion in Halle (Saale) Herr, der Abteilungsdirektor Bachmann bei der Reichsbahndirektion in Ludwigshafen (Rhein), die Oberregierungsbauräte Geheimer Baurat Seyberth, Mitglied der Reichsbahndirektion in Breslau, und Kräutle, Mitglied der Reichsbahndirektion in Stuttgart, die Regierungsbauräte Geheimer Baurat Stockfisch, Mitglied der Reichsbahndirektion Osten in Berlin, Wallwitz, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Görlitz, und Wessing, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Osnabrück, der Regierungsrat Prochaska, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Ratibor, die Eisenbahnamtmänner Rechnungsräte Schütz in Berlin (Reichsbahndirektion Osten), Koulen in Münster (Westf.), Roemer in Cassel und Miecke in Berlin sowie der Eisenbahnamtmann Kreyßig in Chemnitz sind auf ihren Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in den Ruhestand versetzt. — Der Oberregierungsbaurat Wilhelm Heyden, bisher in Berlin, ist infolge Ernennung zum Ministerialrat im Preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe aus dem

Reichsbahndienst ausgeschieden. — Der Oberregierungsrat Minten, Mitglied der Reichsbahndirektion in Hannover, ist gestorben.

Österreich.

— Die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse auf den Bundesbahnen. Bald nach der letzten Tariferhöhung ist ein Rückgang des Reiseverkehrs eingetreten, der jedoch nicht nur auf die vorgenommene Erhöhung der Tarife, sondern auch auf den alljährlich im Herbst eintretenden Verkehrsabfall zurückzuführen ist. Ferner darf nicht übersehen werden, daß es bei der im Laufe des Sommers hereingebrochenen Geldentwertung nicht möglich war, die Tarife dem jeweiligen Geldwert genügend rasch anzupassen. Aus dem Mißverhältnis zwischen den Fahrpreisen und der Bewertung des Geldes ergab sich ein derartiger Ansturm auf alle Bahnen, daß die betriebführenden Verwaltungen die größte Mühe hatten, die zuströmenden Massen abzubefördern. Andererseits trägt das Aufhören des Sinkens des Geldwertes und das Wiedererwachen des Sparsinnes der Bevölkerung zu dem Verkehrsabfall bei. Nach den Ergebnissen der im Oktober 1922 vorgenommenen genauen Zählung der Reisenden waren die D-Züge mit durchschnittlich 74 v. H., die Schnellzüge mit 54 und die Personenzüge mit 50 v. H. ausgenützt.

Da nahezu die Hälfte der veränderlichen Betriebsausgaben auf die Beschaffung des teuren Brennstoffes entfällt, sind alle Anstrengungen zunächst darauf gerichtet, den Verbrauch an Kohle möglichst einzuschränken. Die Auswirkung dieser zahlreichen, teils in Durchführung begriffenen und teils erst beabsichtigten Maßnahmen zur Herabminderung des Kohlenverbrauches zeigt sich äußerlich in dem Entfall verschiedener Züge, in der Verminderung der Anzahl der bei den Zügen rollenden Wagen, in der Einschränkung der Anzahl der Aufenthalte, schließlich in der zeitweiligen Sperrung schwach benützter Personenhaltestellen. Gleichzeitig wurden auch Maßnahmen zur möglichsten Einschränkung der Beheizung und Beleuchtung getroffen. Hinsichtlich des Güterverkehrs ist zu erwähnen, daß die im Übergangsverkehr mit der Tschechoslowakei durchschnittlich behandelte Wagenzahl vom Monat September mit rund 2400 Wagen auf 2300 Wagen im Monate November zurückgegangen ist. Auch der im Übergangsverkehr nächststärkste Nachbar, die Deutsche Reichsbahn, hat den Bundesbahnen im Monat September rund 700 und im November rund 680 Wagen täglich zugesendet, wogegen im September rund 710 Wagen und im November rund 630 Wagen durchschnittlich täglich in ihr Netz abrollten. Im Verkehr mit Ungarn in den genannten Monaten ist ein Rückgang von 14 v. H. zu verzeichnen, doch blieb demgegenüber der Verkehr mit der Schweiz und Italien nahezu ungeändert; der Verkehr mit Südslawien hat etwas zugenommen. Im Austausch der Güter zwischen den einzelnen Teilen Österreichs untereinander ist ebenfalls ein nach der Lage der Linien ziemlich verschiedener Rückgang zu verzeichnen.

— Der Abbau der Bundesangestellten. Dem Berichte des Ersparungskommissars an den Finanzminister ist zu entnehmen, daß die Gesamtziffer der seit 1. Oktober 1922 abgebauten Bundesangestellten nach den Berichten der verschiedenen Dienststellen 23651 Personen beträgt. Hierbei sind nur jene Personen als abgebaut ausgewiesen, bezüglich derer Pensionsdekrete, die Austrittsbewilligung oder Kündigungsbescheide bereits ausgefertigt sind, nicht aber jene, deren Ausscheidung erst eingeleitet ist. Die zahlreichen, erst am 31. Dezember bewilligten Pensionierungen und Austritte sind in dieser Ziffer ebenfalls noch nicht enthalten. Es ist daher wahrscheinlich, daß das am 31. Dezember zu erreichende Abbaukontingent von 25000 Personen, das in dem Programm der Völkerbunddelegation vorgesehen ist, erreicht oder bereits überschritten ist.

— Handelsmuseum und Wiener Handelskammer. Die Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie übernimmt nunmehr die amtlichen Agenden des Handelsmuseums. Der Auskunftsdienst des Handelsmuseums über Zoll- und Ausfuhrangelegenheiten wird vom 1. Januar an ausschließlich von der Wiener Kammer besorgt.

— Die Donauschiffahrt im Jahre 1922. Obwohl die auf der ganzen Donaustrecke andauernd günstigen Wasserstandsverhältnisse den ununterbrochenen Betrieb und die zweckmäßige Ausnützung von Zugkraft und Laderaum ermöglicht haben, stand während des zur Neige gehenden Jahres 1922 auch die Donauschiffahrt unter dem Einflusse der allgemein unerfreulichen wirtschaftlichen Verhältnisse. In dem für die Gestaltung des Transportgeschäftes in erster Reihe Ausschlag gebenden Getreidebergverkehr standen infolge der wenig befriedigenden Ernteergebnisse im Jahre 1921 und 1922 nicht jene reichen Mengen zur Verfügung, welche für eine hinreichende Beschäftigung der verfügbaren Fahrbetriebsmittel notwendig wären. Das sonstige Güterfrachtgeschäft, es handelt sich hierbei hauptsächlich um Taltransporte von Industrieerzeugnissen und Halbfabrikaten aus Deutschland, Österreich und der Tschechoslowakei nach Ungarn, Südslawien, Rumänien und Bulgarien sowie um Schleppladungsverfrachtungen verschiedener Rohstoffe zu Berg, hat sich im ungefähr gleichen Gesamtrahmen wie in den beiden letzten Jahren bewegt und kann unter Berücksichtigung der noch immer herrschenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten, der drückenden Währungsverhältnisse sowie Ein- und Ausfuhrverbote als nicht unbefriedigend bezeichnet werden. Im gesamten Verkehr, an welchem sich nunmehr auch die unter der Einwirkung der Friedensverträge neu entstandenen und erstarkten nationalstaatlichen Donauschiffahrtsunternehmungen in größerem Umfange beteiligen, hat sich der Wettbewerb des Eisenbahn- und Seeweges in erhöhtem Maße fühlbar gemacht. Der Personenverkehr wurde in ungefähr gleichem Umfange und in gleicher Dauer wie im Vorjahre abgewickelt. Er weist auf der oberen Donaustrecke, zum Teile auch unter der Einwirkung des verregneten Sommers, namentlich infolge der Passivität der Bergfahrten, bedeutende Ausfälle auf. Der Personenverkehr auf der Strecke Wien-Budapest-Belgrad hat sich etwas befriedigender gestaltet. Den sonach in Betracht kommenden Einnahmen stehen selbstverständlich die maßlos angewachsenen Betriebskosten gegenüber. Unter den Faktoren, welche die außerordentliche Ausgabensteigerung verursacht haben, stehen in erster Reihe die Personallasten; aber auch die Kosten für Materialanschaffungen und Reparaturen der Flotte haben sich vervielfacht.

Übrige europäische Länder.

— Verkehr auf der Saßnitzlinie. Die Verkehrsgelegenheit auf der Fährlinie Trälleborg-Saßnitz ist wegen des in letzter Zeit besonders lebhaften Verkehrs nunmehr weiter vermehrt worden, so daß nicht weniger als fünf Doppelfahrten zwischen Trälleborg und Saßnitz täglich gemacht wurden. Unter den aus Schweden ausgeführten Güterarten ist besonders Stroh zu bemerken, wovon ungefähr 20 Wagenladungen täglich ausgeführt werden.

— Sonderzüge Gothenburg-Paris für nächsten Sommer. Die schwedische Eisenbahndirektion hat durch Schreiben den französischen und belgischen Eisenbahnbehörden wie auch der Reichsbahndirektion Stettin mitgeteilt, daß die Leitung der nächstjährigen großen Ausstellung in Gothenburg bei der schwedischen Eisenbahndirektion auf Stellung von Sonderzügen zwischen Paris und Gothenburg in der Zeit vom 15. Juli bis 31. August 1923 angetragen hat. Es ist noch nicht bestimmt, wie oft der Sonderzug gefahren werden soll, doch soll die Absicht bestehen, daß der Sonderzug am Morgen von Gothenburg abgehen und am folgenden Abend in Paris eintreffen soll, und in der Gegenrichtung Abgang von Paris am Morgen und Eintreffen in Gothenburg am folgenden Abend. Die Eisenbahndirektion stellt hierbei die Frage, ob es möglich wäre, die Züge nach einem von der Direktion angegebenen Fahrplan durchzuführen, wonach die Abreise von Paris 7.45 morgens und die Ankunft in Gothenburg 10.05 abends am folgenden Tag erfolgen soll. Von Gothenburg sollte man 7.45 morgens abfahren und 9.30 abends am folgenden Tag in Paris ankommen. Die Reise wird natürlich über Trälleborg-Saßnitz gehen. Der Zug wird aus 7, höchstens 8 schwedischen Schlafwagen bestehen. Doch wäre es notwendig, daß auf den deutschen und französischen Strecken Speisewagen eingestellt werden. Obgleich es natürlich seine Schwierigkeiten hat, bestimmte Zusagen zu erhalten, solange die Sommerfahrpläne noch nicht bestehen, da aber anderseits derartige Sonderzüge vor Ingangsetzung eine große Reklame erfordern und von der Ausstellung rechtzeitig Vorbereitungen getroffen werden müssen, ersucht die schwedische Eisenbahndirektion die betreffenden ausländischen Eisenbahnbehörden, die Frage womöglich in baldige Behandlung zu nehmen. Dr. S.

— Schwedens längstes schmalspuriges Eisenbahnnetz. Die neue Bahnstrecke Virserum-Hultsfred ist dieser Tage in Anwesenheit des Verkehrsministers, Staatsrat Örne, eingeweiht worden. Mit der Vollendung dieser Bahnstrecke ist das längste schmalspurige Eisenbahnnetz Schwedens mit gleicher Spurweite von Växjö im Süden bis Örebro im Norden zustande gekommen.

— Neue Bahnhalle der Station Malmö in Schweden. Gelegentlich des Umbaus der Gleisanlagen auf Bahnhof Malmö soll die jetzige unzweckmäßige und hohe Unterhaltungskosten verursachende eiserne Halle abgebrochen und durch vier Hallen mit Bogendach von ungefähr je 18 m Breite und 120 m Länge ersetzt werden. In diesen neuen Hallen soll eine vermehrte Gleiszahl in die Station eingeführt werden. Unter jedem Bogen finden 2 Gleise Platz und zwischen diesen Gleisen sind Bahnsteige für Reisende

und schmälere Gepäckbahnsteige angeordnet. Vor diesen Hallen werden auf etwa 20 m Länge einige Verbindungsgänge eingerichtet, die den Reisendenstrom zu dem großen querliegenden Stammbahnsteig überleiten. Die Eisenbahngleise sind durch Hallen auf eine Höhe mit den Verbindungsgängen durchgeführt, wobei die Lokomotiven unter freien Himmel zu stehen kommen. Die Verbindungsgänge, die an dem Platz der Lokomotiven vorbeiführen, sind mit Wänden und Dach versehen.

Weiterhin ist im Bahnhof Malmö eine ganz neue Wartehalle vorgesehen, die zwischen dem Stammbahnsteig und dem alten Stationsgebäude liegen soll. Dr. S.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Am 28. Dezember 1922 wurde in Teplitz-Schönau die 64. ord. Generalversammlung abgehalten. Vor Eingang in die Tagesordnung widmete der Vorsitzende zunächst dem am 27. Juni v. J. in Wien an den Folgen eines Unfalles verstorbenen verdienstvollen Präsidenten des Verwaltungsrates Max Feilchenfeld einen warm empfundenen Nachruf. Der Vorsitzende rechtfertigte sodann die späte Einberufung der diesjährigen Generalversammlung damit, daß die Verhandlung wegen Überlassung des Kriegszuschlages aus dem Jahre 1921 bisher nicht zum Abschluß gebracht werden konnte und daß das Ministerium des Innern die Frist bis Ende Dezember erstreckt habe. Weiter berichtet der Vorsitzende über den derzeitigen Stand der Verstaatlichungsverhandlungen. Mit der Regierungsverordnung vom 7. Dezember 1922 sei in Durchführung des Verstaatlichungsgesetzes vom 30. Juni 1922 Slg. Nr. 234 die Übernahme der konzessionierten Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 1. Januar 1923 in das Staatseigentum mit der Bedingung verfügt worden, daß dem Unternehmen auf Abschlag des Einlösungspreises, insolange dieser nicht endgültig festgestellt sein wird, Vorschüsse gewährt werden, welche zur Tilgung und Verzinsung der Prioritätsobligationen sowie zur Tilgung fünfprozentiger Verzinsung des Aktienkapitals hinreichen.

Der vorgelegte Geschäftsbericht mit der Betriebsrechnung und der Bilanz für das Jahr 1921 wurde zustimmend zur Kenntnis genommen. Auf Grund des Berichtes des Revisionsausschusses wurde der Rechnungsabschluß für das Jahr 1921 genehmigt und dem Verwaltungsrate die Entlastung erteilt.

Die Beschlußfassung über das Betriebsergebnis des Jahres 1921, welches mit einem Abgange von 12 998 798,03 tsch. Kronen abschließt, wurde einer nach Abschluß der noch mit der Regierung wegen Überweisung des Kriegszuschlages durchzuführenden Verhandlungen einzuberufenden außerordentlichen Generalversammlung übertragen.

— **Schlafplätze in den Nachtzügen der Buschtěhrader Eisenbahn.** Diese Bahn führt seit 15. Dezember v. J. in ihren Nachtpersonenzügen Nr. 15 Eger-Prag und 16 Prag-Eger je einen Personenwagen mit, in dem 2 Abteile für insgesamt 6 Schlafplätze eingerichtet sind. Die Schlafplätze werden nur an Reisende mit Fahrtausweis I./II. Klasse gegen Zulösung einer Schlafkarte abgegeben. Der Preis für die Benutzung eines solchen Schlafplatzes beträgt ohne Rücksicht auf die Entfernung einheitlich 20 tsl. Kronen. Die Anweisungen sind für die Fahrt in der Richtung von Prag im Vorverkaufe im Reisebüro der Gesellschaft „Cedok“ in Prag, Hybernergasse 14, mit einem Zuschlage von 1 tsl. Krone und beim Zugbegleiter des Wagens (ohne Zuschlag), bei der Fahrt nach Prag nur beim Zugbegleiter, erhältlich. Dem Vernehmen nach ist die Nachfrage nach diesen Schlafplätzen in Rücksicht auf den verhältnismäßig geringen Preis eine sehr rege.

— **Polnische Eisenbahnen.** Nach der „Przeglad Wieczorny“ wird der Fehlbetrag der polnischen Eisenbahnen für das Jahr 1923 auf 150 Milliarden Mark veranschlagt.

— **Zum Wiederaufbau der Pruszkower Eisenbahnwerkstätten** schreibt die Ostd. Wirtschafts-Ztg.: Vor einigen Tagen erfolgte die Grundsteinlegung zum Wiederaufbau der während des Krieges zerstörten Eisenbahnwerkstätten in Pruszkow bei Warschau, welche die größten derartigen Anlagen in ganz Polen waren. Die neuen Werkstätten, die einen Flächenraum von 70 000 qm bedecken, sollen jährlich 18 000 Personenwagen und 6500 Güterwagen instandsetzen können. Das Fehlen größerer Eisenbahnwerkstätten hat nicht zum wenigsten zu der Verewigung der bekannten polnischen Transportmisere beigetragen und macht sich seit der Einverleibung Südostoberschlesiens, wo solche Werkstätten auch nicht vorhanden sind, doppelt und dreifach fühlbar. Die vorhandenen Werkstätten können kaum zur Instandhaltung von 3000 Lokomotiven und 5000 Personen- und 50 000 Güterwagen dienen, während Polens rollendes Material schon jetzt 5000 Lokomotiven, 9000 Personen- und 100 000 Güterwagen beträgt und demnächst auf 6300 Lokomotiven, 12 000 Personen- und 139 000 Güterwagen vermehrt werden soll.

— **Die Verbindung Marseilles mit dem Hinterland und die Rhoneschiffahrt.** Wenn der Hafen von Marseille nicht die gleichen Verkehrszahlen aufweist wie die großen Häfen an der Nordsee, und wenn er auch nicht die Möglichkeit hatte, sich in ähnlicher Weise zu entwickeln, so lag der Grund in der Unzulänglichkeit seiner Verbindungen mit dem Hinterland, in dem Fehlen einer leistungsfähigen Wasserstraße neben den bestehenden Eisenbahnlinien und in dem Mangel an Rückfracht. Diesem Übel aber will Frankreich abhelfen durch gewaltige Bauten, die bereits seit mehreren Jahren in Angriff genommen sind. Schon im Jahre 1903 wurde durch ein Gesetz die Herstellung eines Kanals vom Hafen nach dem Etang de Berre beschlossen, der vom Nordbecken ausgehen, dann vermittels eines Stollens durch das Nerthemassiv den Etang de Berre erreichen und schließlich über Martignes und Port de Bouc bei Arles die Rhone erreichen sollte. Das bedeutendste Bauwerk auf dieser Wasserstraße ist der erwähnte Stollen durch die felsigen Hügel der Nerthe, der „Souterrain du Rove“, der sich auf eine Strecke von 7120 m hin erstreckt, bei einer Gesamtbreite von 22 m, wovon 18 m auf den eigentlichen Kanal entfallen. Auf diesem unterirdischen Kanal werden Schiffe mit 8 m Breite und mit 1500 t Tragfähigkeit zugleich in beiden Richtungen verkehren können. Das bedeutende Bauwerk, das 2 500 000 cbm Aushub erfordert und auf ursprünglich 120 Millionen Franken veranschlagt war, geht bereits seiner Fertigstellung entgegen und man hofft, daß der Stollen für die Schiffahrt schon im Jahre 1925 freigegeben werden kann.

Im Kanal von Marseille zur Rhone liegt für den Hafen von Marseille der große Vorteil, daß für ihn der Etang de Berre, dieses ziemlich umfangreiche Binnenmeer, eröffnet und als geschlossenes Hafenbecken von 15 000 h Verwendung finden kann. Eine Fläche davon von 6000 h weist eine Wassertiefe von 8 m und darüber auf. Der See besitzt eine Uferlänge von 68 km. Die Handelskammer von Marseille will aber noch weiter gehen und sich mit dem Rovekanal nicht begnügen. Sie hat sich entschieden, den Etang de Berre auch noch durch einen Kanal mit dem Mittelmeer zu verbinden, der den Durchgang auch den Seeschiffen gestattet. Dieser Kanal wird von Port de Bouc ausgehen und unter Benutzung des Etang de Caronte bei Martignes den Etang de Berre erreichen. Der Kanal, der seine behördliche Genehmigung durch ein Gesetz vom 24. Oktober 1919 erhalten hat, ist ebenfalls im Bau und wird eine Wasserverkehrsanlage von außerordentlicher Bedeutung, denn seine Ufer werden zu Hafenquais ausgebaut werden in einer Erstreckung von 12 km, also ⅔ der Kailänge von Marseille, und 80 h Land werden zu Lager-, Lösch- und Industrieanlagen eröffnet. Von Port de Berre am Golfe de Fos geht sodann der Kanal, der Marseille künftig mit der Rhone verbinden soll, längs der Küste bis zum Etang de Landres und von dort durch die Plaine de Cran bis nach Arles. Von hier rhoneaufwärts nach Lyon besteht bereits eine Schiffahrtsmöglichkeit, aber unter allerhand Schwierigkeiten, denn zahlreiche Stromschnellen, bewegliche Sand- und Kiesbänke sowie zeitweise Untiefen hindern die Schiffahrt beträchtlich. Hingegen soll nach dem Gesetz vom 27. Mai 1921 auch diese Strecke verbessert werden. Die Schiffahrt soll teilweise im natürlichen Strombette und teilweise in Seitenkanälen vor sich gehen. Durch letztere wird die Entfernung von Lyon zum Meere um 18 km verkürzt.

— **Londoner Verkehr in 100 Jahren.** In einem Vortrag in London wurde ein Bild entworfen, wie man sich das Verkehrswesen der Hauptstadt von England in 100 Jahren denkt. Alle Eisenbahnen werden dann, so wurde prophezeit, bis auf etwa 25 km vom Mittelpunkt der Stadt entfernt, wofür gewöhnlich Clearing Cross angenommen wird, unterirdisch geführt sein, wobei Fern- und Vorortverkehr streng voneinander getrennt gehalten sein werden. Als besonders bedeutungsvoll wurde bezeichnet, daß alle Eisenbahnverbindungen des Stadt- und Vorortverkehrs als Durchmesserstrecken ausgestaltet sein würden, also alle Endigungen von Eisenbahnen im Innern der Stadt wegfallen würden. Für die Fernbahnen würden zwei große Endbahnhöfe bei Euston und bei Waterloo entstanden sein, die mit den anderen Bahnhöfen in Verbindung stehen. Alle Flachbahnen würden in Straßen umgewandelt sein, und die Kosten hierfür würden durch die Möglichkeit, an diesen Straßen Bauten zu errichten, mehr als aufgewogen. Für die Nord-Südverbindung würden gegen 30 m tief liegende Röhrenbahnen sorgen. Fernbahnen mit Vorortverkehr würden bei der Einführung in die Stadt mehrgeschossig anzulegen sein.

— **Englisch-Indische Post.** Die Beförderung der Post ist bei den englischen Eisenbahnen von jeher eine Sache von besonderer Wichtigkeit gewesen, und das gilt namentlich von der Post nach Indien. Diese ist allerdings auch so umfangreich, daß zu ihrer Beförderung ganz besondere Maßnahmen getroffen werden müssen. Am Donnerstag, 8 Uhr 45 Min., fährt ein Postzug von London, Cannon Street, ohne anzuhalten nach dem

Hafenbahnhof in Dover, wo er um 10 Uhr 30 Min. eintrifft. Der Zug besteht nur aus Postwagen, reicht aber nicht zur Beförderung der ganzen Post aus. Dienstag geht von Manchester eine Post nach Indien ab, die je nach der Menge der zu befördernden Säcke in einem oder zwei Wagen verladen wird. Diese Wagen werden in London in einem Paketzug nach Dover eingestellt, der ebenfalls keinen Personenverkehr hat und um 3 Uhr 20 Min. morgens in Dover eintrifft. In London werden diesem Zug noch etwa 1000 Postsäcke zugeladen, die vom Hauptpostamt herkommen. 1000 weitere Säcke sind schon im Laufe des Tages, in zwei Teilen zu je 500, mit Sonderzügen und mit Personenzügen nach Dover geschickt worden. Am Donnerstag werden überdies 3000 Säcke von London nach Dover geschickt, die von der Verladestelle zum Abgangsbahnhof mit Sonderzügen und von da nach Dover mit fahrplanmäßigen Zügen befördert werden.

— Neue Wagen für London. Auf der Londoner Untergrundbahn verkehren seit einiger Zeit Sechswagenzüge mit Fahrzeugen einer neuen Bauart, die sich von der bisherigen im wesentlichen durch die Anordnung der Türen unterscheidet. Die zwei Türen in der Nähe der Enden sind beibehalten worden, zwischen sie ist aber in der Mitte des Wagens eine 1,7 m breite Tür eingeschaltet worden. Hierdurch soll das Aus- und Einsteigen sehr beschleunigt werden. Der neue Wagenpark der Untergrundbahnen soll mit dieser Türanordnung gebaut werden; außerdem sollen die Sitze besser verteilt und die Beleuchtung soll verbessert werden. Besonderer Wert wird auf ein gefälliges Aussehen der Wagen, also namentlich auf freundliche Farben gelegt.

Fremde Erdteile.

— Bahnbauten in Bolivien. Nach Mitteilungen in Glasers Annalen wird das Eisenbahnnetz der Republik Bolivien eine bedeutende Erweiterung erfahren, durch welche besonders der Südosten des Landes zur Aufschließung gelangen soll. In diesem Sinne ist am 10. Januar 1922 ein Abkommen zwischen der Regierung von Bolivien und jener von Argentinien unterzeichnet worden, dessen Ausführung nunmehr praktisch in die Wege geleitet werden soll. Nach diesem Vertrag soll die von Perico in der Provinz Jujui ausgehende 300 km lange Strecke Perico-Embarcación der argentinischen Staatsbahn, die bereits in Betrieb steht, weiter ausgebaut werden bis zur argentinischen Grenzstation Yacuiba. Diese Entfernung beträgt 150 km. Von der Grenze aus soll dann die Bahnstrecke nördlich bis nach Santa Cruz weitergeführt werden. Bisher war der Südosten Boliviens durch die nur auf sehr schwierigen Gebirgspässen zu überschreitende Königskordillere (Cordillera real) und durch das unwegsame bolivianische Hochland vom Stillen Ozean abgeschnitten, wohin all die bereits vorhandenen bolivianischen Bahnlinien naturgemäß führen. Es hatte somit der völlige Mangel an Verkehrsmitteln die Ausbeutung des fruchtbaren und überdies an Petroleum sowie an sonstigen Bodenschätzen reichen südöstlichen Landesteiles von Bolivien verhindert.

Der geplante Bau einer Bahn nach Santa Cruz wird noch an Bedeutung gewinnen, wenn die argentinische Eisenbahnstrecke von Embarcación nach Formosa am Paraguayflusse vollendet sein wird. Diese Zweigstrecke nach Süden hin mißt 704 km. Fertiggestellt sind von dieser Strecke, von Formosa ausgehend, bereits 300 km, also fast die Hälfte. Es würde die Fertigstellung dieser Bahnstrecke einen lebhaften Güter- und Warenaustausch zwischen den beiden Nachbarrepubliken zur Folge haben und Bolivien den großen Vorteil bringen, daß sein bisher noch isolierter Südosten eine verhältnismäßig kurze und gute Verbindung nach dem Paraguayflusse erhält. Dadurch gewinnt Bolivien auch einen guten Flußhafen mit günstigen Verschiffungsmöglichkeiten nach dem La Plata und weiter zum Atlantischen Ozean hin.

Soweit die amtlichen Berichte sich zu diesem großen Bahnbauprojekte bereits äußerten, übernimmt die argentinische Regierung den Bau der neuen Bahn bis nach Santa Cruz im Norden. Ferner erhält sie ein Vorzugsrecht für den etwaigen Bau von Zweigstrecken zwischen Yacuiba und Santa Cruz, nämlich nach Tarija, Cochabamba, Puerto-Suarez und dem bolivianischen Chaco. Dagegen wird der bolivianischen Regierung in dem Abkommen vom 10. Januar 1922 das Recht eingeräumt, die Bahn jederzeit gegen Zahlung der Kosten nebst 6 % Zinsen des Anlagekapitals zu erwerben oder sich am Bau und Betrieb zu beteiligen.

Für die Einfuhr von Baumaterialien, Werkzeugen, Lebensmitteln usw. soll Zollfreiheit gewährt werden. Nach erfolgter Genehmigung der Pläne soll mit dem Bau der neuen Eisenbahnlinien spätestens nach Ablauf zweier Jahre begonnen werden.

Allgemeines.

— „Dr.-Ing. eh." In Nr. 47 a des Jahrgangs 1922 der V. D. I.-Nachrichten, der bekannten Mittwoch-Ausgabe der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, ist eine Zuschrift des Deutschen Verbandes Technisch-Wissenschaftlicher Vereine veröffentlicht, die sich mit den in letzter Zeit unverkennbar zutage getretenen Mißständen bei den Ehrenpromotionen an deutschen Technischen Hochschulen beschäftigt. Danach sind von einigen Hochschulen Ehrenpromotionen erfolgt, die unzweideutig erkennen lassen, daß dabei nicht der bis dahin bewährte Grundsatz beibehalten wurde, diese höchste akademische Auszeichnung ausschließlich für allgemein anerkannte Verdienste um die technische Wissenschaft zu verleihen. Der genannte Verband hat unter Berücksichtigung der Notlage, in der sich unsere Technischen Hochschulen befinden, seinerzeit dankenswerte Vorschläge gemacht, wie den zweifellos vorhandenen Schwierigkeiten in der Behandlung dieses ganzen Problems beizukommen sei. Diese Vorschläge bestanden u. a. darin, für rein geldliche Leistungen die Stifter etwa zu Ehrenbürgern der betreffenden Hochschulen zu ernennen. Die selbstverständliche Zurückhaltung, mit der der Deutsche Verband bis dahin diese heikle Angelegenheit zu behandeln für richtig erachtet hat, scheint allerdings nicht überall das richtige Verständnis gefunden zu haben. Es wäre sonst wohl nicht möglich gewesen, daß vor kurzem die Ernennung eines Mitinhabers eines Berliner Konfektionshauses zum Ehrendoktor der Technischen Hochschule Karlsruhe erfolgte, und zwar angeblich wegen seiner Verdienste um die sportliche Ertüchtigung unserer Jugend. Der Verband unterzieht den Vorgang einer recht abfälligen Kritik und knüpft daran die Hoffnung, daß derartige Vorkommnisse, die die mit der Verleihung der Würde eines Doktor-Ingenieurs verbundene Ehrung herunterwerten, sich nicht wiederholen.

Bücherschau.

— „Technischer Index". Jahrbuch der Technischen Zeitschriften-, Buch- und Broschürenliteratur. Auskunft über Veröffentlichungen in in- und ausländischen technischen Zeitschriften und über den technischen Büchermarkt, nach Fachgebieten, mit technischem Zeitschriftenführer. Herausgegeben von Heinrich Rieser. Ausgabe 1921. (Über die Literatur der Jahre 1918 bis 1920.) Band VI/VII. Verlag von Carl Stephenson, Wien IV. Trappelgasse Nr. 3. Preis kartoniert 200 *M*, gebunden 280 *M*.

Nach dreijähriger Pause liegt nun der Anschlußband dieses für die technische Welt wichtigen Nachschlagewerkes vor. Dadurch wird zunächst die bisherige Lücke der Jahre 1918 bis 1920 ausgefüllt und eine Übersicht über alle während dieser drei Jahre geschaffenen technischen Erfindungen, Neuerungen usw. geboten. Auch der vorliegende Band enthält, wie seine Vorgänger, einen sehr praktisch angeordneten Nachweis der technischen Zeitschriften-, Buch- und Broschürenliteratur dieser Jahre, eingeteilt nach den verschiedenen Fachgebieten, Gruppen und Untergruppen, so daß das Auffinden jedes gewünschten Stoffes auf recht einfache Art möglich ist. Eine Aufstellung der technischen Zeitschriften mit allen gewünschten Einzelheiten bietet eine willkommene Ergänzung.

Die Vorzüge dieses, insbesondere für den vielbeschäftigten Techniker, sei er Unternehmer oder Angestellter, nahezu unentbehrlichen Hilfswerks, seine Übersichtlichkeit und Zuverlässigkeit sind bereits aus früheren Auflagen bekannt. Die Benutzung dieses Buches bietet dem Fachmann eine unschätzbare Ersparnis an Zeit, Mühe und Kosten. Heute mehr denn je benötigt die Technik eine zusammenfassende Übersicht über alle Errungenschaften und Neuerungen ihres Gebietes, die sich hier unmittelbar in den literarischen Arbeiten abspiegeln. Die umständliche Kartothekisierung, welche bei den in Zeitschriftenform erscheinenden Literaturnachweisen notwendig ist und die Übersichtlichkeit beeinträchtigt, entfällt bei dem vorbezeichneten Nachschlagewerk völlig.

Anzuerkennen ist eine Verbesserung des Drucks und der Ausstattung gegenüber den früheren Bänden; auch die Abgabe gebundener Bände wird willkommen sein. Das Nachschlagewerk wird voraussichtlich nun regelmäßig jährlich einmal erscheinen. Für die nächste Ausgabe werden bereits verschiedene Neuerungen angekündigt, so werden nunmehr auch die fremdsprachigen Zeitschriften in immer stärkerem Maße zur Bearbeitung herangezogen werden. Ein Anhang mit Verzeichnissen der wichtigsten technischen Lehranstalten, Ämter, Bibliotheken und Vereine soll dem nächsten Bande beigefügt werden.

Somit scheint der neue Verlag, der den „Technischen Index" übernommen hat, die Ausbaumöglichkeit dieses brauchbaren technischen Hilfsbuches voll erkannt zu haben. Der Erfolg wird nicht ausbleiben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 28. Dezember 1922 verschied in Köln im Alter von 67 Jahren der
Geheime Baurat a. D.
Herr Eugen Tanneberger.

Der Verstorbene ist im Jahre 1881 in den Staatseisenbahndienst eingetreten und war seit 1914 bis zum Übertritt in den Ruhestand im Bezirk der Eisenbahndirektion Saarbrücken und der Reichsbahndirektion Trier tätig.

Ausgestattet mit den besten Eigenschaften als Eisenbahnfachmann und als Staatsbeamter war er uns durch seinen lauteren Charakter ein treuer und geschätzter Mitarbeiter. Sein Andenken wird bei uns und allen, die ihn kannten, in hohen Ehren bleiben.

Trier, den 5. Januar 1923. (69)

Der Präsident,
die Mitglieder, Hilfsarbeiter und die Amtsvorstände der Reichsbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die bisherige Schreibweise des Haltepunktes Raiersdorf an der Nebenbahnstrecke Glatz-Seitenberg in die katastermäßig richtige „Reyersdorf" abgeändert. Der an der Strecke Königszelt-Dittersbach gelegene Personenbahnhof 1. Klasse Waldenburg Hbf. erhält eine Zusatzbezeichnung und die Schreibweise „Waldenburg (Schlesien) Hbf.". Die Güterbahnhofbezeichnung bleibt „Altwasser-Waldenburg".

Breslau, den 27. Dezember 1922. (49)
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 erhält der an der Strecke Görlitz-Dittersbach gelegene Bahnhof 1. Klasse Merzdorf die Bezeichnung Merzdorf (Kreis Bolkenhain).

Breslau, den 30. Dezember 1922. (53)
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit sofortiger Gültigkeit wird unter Ziffer A 1 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 12 für Düngemittel die Position „Abfallfische und Fischabfälle" geändert in „Abfallfische" und unter A 2 nachgetragen: „Fischabfälle".

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Januar 1923. (55)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1923 wird die Station Wandsbek als Versandstation in den Ausnahmetarif 8 für frische usw. Seefische einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Januar 1923. (56)
Reichsbahndirektion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Am 1. Januar 1923 sind im Güterverkehr die gleichen Tariferhöhungen in Kraft getreten wie bei der Reichsbahn.

Köln, den 4. Januar 1923. (54)
Die Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1923 werden die Stationen Bergen (Rügen), Bresewitz, Carlshagen-Trassenheide, Koserow, Misdroy, Ostswine, Prerow, Pruchten, Ückeritz und Zempin als Versandstationen in den Ausnahmetarif 8 für frische Seefische einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Januar 1923. (67)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Januar 1923 wird auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1923, der frühere Ausnahmetarif 17 für Grün- usw. Kohl, frisch, bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen und Verwendung im Deutschen Reich auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn mit neuen Frachtsätzen wieder eingeführt (vgl. nächsten Tarifanzeiger).

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Januar 1923. (63)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Verbandsgütertarif Teil II. Heft 2.

Infolge der Erhöhung der Frachten für die Saarbahnstrecken wird der Frachtsatzzeiger für diese Strecken (Abschnitt III, Seite 7/9) aufgehoben. Es gelten bis zur Herausgabe des Nachtrags 1 die Frachtsätze des Saarbahnbinnentarifs.

Köln, den 2. Januar 1923. (52)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom 1. 2. 1922

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Altenrheine als „Gewinnungsstätte" in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die Abfertigungsstellen. (61)

Münster (Westf.), den 4. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 12. Januar 1923 treten einige Privatbahnen den Ausnahmetarifen 10 a, 10 b und 13 bei. Näheres enthält der nächste Tarif-Anzeiger. — Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 8. Januar 1923. (70)
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Die für die Stationen Genzien, Groß Garz, Groß-Holzhausen und Harpe der Reichsbahndirektion Hannover im Tarif vorgesehenen Entfernungen treten mit sofortiger Geltung in Kraft. Ferner werden die Entfernungen für Arendsee (Altm.) der R.B.D. Hannover mit der Mehrzahl der bayrischen Anstoßstationen ebenfalls sofort um je 12 km ermäßigt. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 5. Januar 1923. (62)
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Übergangspunkte Bomst Landesgrenze, Costau Landesgrenze, Deutsch Eylau Landesgrenze, Firchau Landesgrenze, Fraustadt Landesgrenze, Freyhan Landesgrenze, Groß Boschpol Landesgrenze, Korsenz Landesgrenze, Kreuz Landesgrenze, Prostken Landesgrenze, Schneidemühl Landesgrenze, Stentsch Landesgrenze und Wehrse Landesgrenze in die Tarifhefte 1, 2 und 3 aufgenommen.

Ferner ist vom 1. Februar 1923 ab die Station Friedrichsfeld (Baden) Süd im Tarifheft 1 zu streichen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz).

Breslau, den 29. Dezember 1922. (50)
Reichsbahndirektion.

Am 1. Januar 1923 tritt der Nachtrag 6 zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Saarbahnen in Kraft, der u. a. Gebühren für Ablieferungsnachweise, Frachten für Leerläufe von Privatgüterwagen, einen neuen Frachtsatzzeiger und neue Ausnahmetarife enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,10 Franken von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilen das Gütertarifbüro und der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Saarbrücken, den 1. Januar 1923. (57)
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Reichsbahn-Saarbahn Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 an wird der Nachtrag IV zum Tarifheft 1 ausgegeben, der neben den bereits im Verfügungsweg eingeführten Tarifänderungen, hauptsächlich Änderungen verschiedener Ausnahmetarife, sowie neue Ausnahmetarife für Kartoffeln, für Wagen mit Schaustellungen usw. und für verschiedene Lebensmittel wie Bier, Brot usw. enthält. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Frankfurt (Main), d. 30. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (60)

Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Die im Nachtrag XXIV vom 1. Januar 1923 enthaltenen Schnittfrachtsätze sind mit Gültigkeit vom gleichen Tage durch folgende zu ersetzen:

Abschnitt II, 1 b: Schnittafel A (Deutsche Schnittsätze)

Nach den Schnittpunkten	Frachtsätze für 100 kg in Mark, von den Stationen der Gruppe															
	1		2		3		4		5		6		7		8	
	Klassen															
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
I . .	2839	2266	2878	2295	3145	2513	3235	2589	3298	2635	3354	2686	3417	2742	3643	2929
II . .	2972	2380	3023	2419	3264	2601	3366	2691	3417	2793	3482	2776	3519	2819	3737	2992
III . .	3009	2411	3235	2589	3468	2776	3592	2870	3635	2907	3686	2941	3757	2997	3941	3150

Abschnitt II, 2 b: Schnittafel A (Deutsche Schnittsätze)

Nach den Schnittpunkten	Frachtsätze für 100 kg in Mark, von den Stationen der Gruppe															
	1		2		3		4		5		6		7		8	
	Klassen															
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
I . .	2839	2266	2870	2295	2958	2360	3023	2419	3060	2448	3176	2538	3235	2589	3298	2635
II . .	2972	2380	3023	2419	3125	2499	3184	2538	3213	2572	3303	2652	3388	2717	3431	2742
III . .	2615	2040	2533	2040	2530	2040	2640	2105	2674	2130	2742	2207	2895	2317	2980	2380
	9		10		11		12		13		14		15		16	
	Klassen															
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
I . .	3388	2717	3303	2652	3388	2717	3417	2742	3482	2776	3303	2652	3388	2717	3431	2742
II . .	3507	2805	3533	2776	3519	2808	3570	2844	3604	2878	3451	2754	3519	2819	3584	2870
III . .	3074	2448	2737	2176	2793	2232	2827	2266	2890	2295	2652	2113	3099	2482	3162	2513

Abschnitt II, 3 b: Schnittafel A (Deutsche Schnittsätze)

Nach den Schnittpunkten	Frachtsätze für 100 kg in Mark, von den Stationen der Gruppe															
	1		2		3		4		5		6		7		8	
	Klassen															
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
I . .	4229	3396	4229	3396	.	.	.	.	4229	3396	.	.	.	.	.	.
II . .	4280	3408	4280	3408	.	.	.	.	4280	3408	.	.	.	.	.	.
III . .	4122	3306	4153	3311	.	.	.	.	4122	3306	.	.	.	.	.	.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.
Altona, den 4. Januar 1923. (59)
Reichsbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Im Nachtrag XVII ist auf Seite 3 in den vom 1. Januar 1923 an gültigen deutschen Schnittfrachtsätzen die letzte Null zu streichen (248 000 statt 2 480 000 usw.). Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.
Altona, den 2. Januar 1923. (46)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 wird die Station Friedrichsfeld (Baden) Süd mit allen Angaben im Tarif gestrichen. (65)
Hannover, den 6. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Reichsbahn-Gütertarif. Heft C I b (Stationsfrachtsätze usw.) Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1923 wird der durch Nachtrag 1 eingeführte neue Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln zur Volksernährung im Deutschen Reich auf eine größere Anzahl von deutschen Privatbahnen ausgedehnt. Für einzelne Privatbahnen treten gleichzeitig Ausgleichszuschläge im Heft C I b in Kraft. Das Nähere enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 8. Januar 1923. (64)
Reichsbahndirektion.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 1. Januar 1923 ab sind die Frachtsätze im diesseitigen Binnen-, Expreßgut- und Güterverkehr um 70 % erhöht worden.
Finsterwalde, den 2. Januar 1923.
Die Direktion. (48)

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Am 1. Januar 1923 werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr wie bei der Reichsbahn, um 70 bzw. 60 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen.
Mannheim-Waldhof, 27. Dezember 1922.
Bahngesellschaft Waldhof. (47)

4. Personen- und Güterverkehr.

Am 1. Januar 1923 treten Erhöhungen der Personen- und Gütertarife sowie der Umladegebühren in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die Direktion.
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft. (58)
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1923 wird die Allgemeine Ausführungsbestimmung 3 des vorgenannten Tarifs zu § 15 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wie folgt geändert: In Ziffer (1) ist hinter „gegen Zulösung von Bettkarten" einzuschalten „und Zahlung von festen Fahrpreiszuschlägen". Im 1. und 2. Satz der Ziffer (2) ist hinter dem Wort „Bettkarten" einzufügen „und Fahrpreiszuschläge". Im 3. Satz ist hinter „Bettkarte" einzufügen „und ein Fahrpreiszuschlag". Der letzte Satz der Ziffer (2) wird zwischen „Bettkarte" und „zum vollen Preis" durch „und einem Fahrpreiszuschlag" ergänzt. In Ziffer (3) ist hinter „Bettkarten" einzuschalten „und Fahrpreiszuschläge". Zu Anfang des 2. Absatzes der Ziffer (6) ist statt „der Bettkartenpreis wird" zu setzen „der Bettkartenpreis und der Fahrpreiszuschlag werden". Der Anfang der Ziffer (7) lautet künftig statt „der Bettkartenpreis und" „der Bettkartenpreis, der Fahrpreiszuschlag und".

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. (66)
Berlin, den 3. Januar 1923.
Reichsbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Tschechoslowakischer Personen- und Gepäckverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Heft 2 zum Tarif für den vorgenannten Verkehr beim Übergang Oderberg die Fahrpreise der deutschen Schnittafeln erhöht. Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden-A.
Dresden, den 4. Januar 1923. (51)
Reichsbahndirektion.

Tarif für die Beförderung von Personen usw. mit dem Luxuszug Berlin-Hoek van Holland (London).

Mit Geltung vom 1. Januar 1923 ist der Nachtrag 1 zum Tarif erschienen.
Hannover, den 5. Januar 1923. (68)
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 3. Berlin, den 18. Januar 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die wirtschaftliche Bedeutung der Umladekosten für Stückgut.

Vom Ministerialamtmann **Reffler** in München.

In einem in Nr. 6 des Jahrganges 1922 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen unter der vorstehenden Überschrift erschienenen Aufsatze von Regierungsrat Dr. Steuernagel wird auf die große Bedeutung der Umladekosten für die wirtschaftliche Gestaltung des Stückgutverkehrs hingewiesen. Es wird dabei ausgeführt, daß die heutigen Tarife für Stückgut die Umladekosten nicht ausreichend berücksichtigen, und dann werden kurze Hinweise darüber gegeben, welche Wege einzuschlagen wären, um die Umladekosten richtig zu erfassen und abzumindern. Um das Ziel der möglichst vollkommenen Erfüllung der Anforderungen des Verkehrs mit dem geringsten Aufwand an Stoff und Kraft zu erreichen, wird für notwendig gehalten, in eine wissenschaftliche Betriebserforschung einzutreten und zwar auf der Unterlage, wie sie bereits für andere Betriebe des Eisenbahnwesens im Schrifttum gefordert wird. Sie soll erfolgen durch Untersuchung ausgeführter Anlagen und ihrer Teile und Hilfsmittel sowie durch planmäßige Anstellung von Versuchen. Besonderes Studium im Güterverladewesen sollen z. B. Art und Beschaffenheit des Karrbahnbelages sowie die Beleuchtung verdienen, ferner die Lademittel (Sackkarren usw.), Ersatz der Menschenkraft durch mechanische Hilfsmittel, Auslese der Arbeiter und ihre Verwendung in wissenschaftlich-systematischer Weise unter Benutzung der neuen Prüfverfahren (psychotechnische Eignungsprüfung), Zeitmessungen für Akkordsätze, Taylorsystem, Ladevorschriften, Rangierleistungen, Fahrplan usw.

Die Aufzählung dieser Aufgaben, gewissermaßen in Stichworten, schließt der Verfasser mit den Worten: „Wenn es diesen Zeilen gelingt, die Aufmerksamkeit auf einen weniger in die Augen springenden, aber in der Auswirkung bedeutsamen Teilvorgang der Abwicklung des Stückgutverkehrs zu lenken, so haben sie ihren Zweck erfüllt."

Beim Lesen dieser Ausführungen könnte bei weniger Eingeweihten der Gedanke ausgelöst werden, daß es sich hier um ein noch sehr wenig gepflegtes Gebiet handele. Dies wäre nicht zutreffend. Zunächst muß festgestellt werden, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen den Anforderungen des Stückgutverkehrs vor dem Kriege, namentlich im Hinblick auf Schnelligkeit und Verläßlichkeit in der Beförderung, in einer geradezu vorbildlichen Weise entsprochen haben. Daß diese vom verkehrsdienstlichen Standpunkte aus zu erstrebende, rasche und verlässige Stückgutbeförderung bis zu einem gewissen Grade auf Kosten der Wirtschaftlichkeit ging, weil sie höhere Aufwendungen erforderte, und diesen der Tarif vielleicht nicht ausreichend angepaßt war, mag zutreffend sein. Man kann aber auch der Anschauung sein, daß ein Unternehmen hinsichtlich seiner Wirtschaftlichkeit als Ganzes zu betrachten sei, und daß deshalb die wirkliche oder scheinbare Unrentabilität eines einzelnen Zweiges der Wirtschaft in Kauf genommen werden könne, wenn das Ganze gedeihe.

Der Stückgutverkehr ist eine notwendige Ergänzung des großen Massengüterverkehrs. Er dient in hohem Grade der Kleinversorgung, und es möchte immerhin die Erwägung zulässig erscheinen, ob hier nicht zugunsten dieser Kleinversorgung auch tarifarisch Zugeständnisse gemacht werden können und sollen.

Transportdienstlich haben die Verwaltungen ihre Aufgabe auf dem Gebiete des Stückgutverkehrs unzweifelhaft erfüllt. Wirt-

schaftlich aber — von der Tariffrage ist hier abzusehen — ist diese Aufgabe nur teilweise gelöst worden, weil nicht alle Möglichkeiten für eine vorteilhaftere Gestaltung und Abwicklung des umfangreichen Ladebetriebes festgestellt und ausgenützt worden sind. Ich stimme deshalb mit dem Verfasser vollkommen darin überein, daß der vorliegende große Fragenkomplex einheitlich angepackt und durch fachwissenschaftliche Untersuchungen zielbewußt einer guten Lösung zugeführt werden muß.

Vorweg möchte ich jedoch bemerken, daß es an Anregungen und auch an recht beachtenswerten Vorschlägen auf diesem Gebiete nicht gefehlt hat. Eine große Zahl sehr wertvoller Arbeiten ist im Laufe der letzten 20 Jahre auf den verschiedenen hier einschlägigen Teilgebieten veröffentlicht worden, und zwar nicht nur von Wissenschaftlern, sondern auch von Praktikern. Ich erinnere an die Arbeiten von Oder, Blum, Remy, an die vielen Einzelaufsätze, die besonders in dieser Zeitung, ferner im Organ für technische Fortschritte im Eisenbahnwesen, in der verkehrstechnischen Woche, in Technik und Wirtschaft usw. erschienen sind. So hat beispielsweise auch Schürmann seine Vorschläge für die Verwendung von Hängebahnen auf Güterböden schon vor mehr als 20 Jahren anläßlich eines Preisausschreibens des Vereins für Eisenbahnkunde in Berlin über die zweckmäßigste Gestaltung von güterdienstlichen Anlagen gemacht, und bei dem gleichen Anlasse sind auch von mir in einer umfangreicheren Arbeit eingehende Untersuchungen über die zweckmäßige Gestaltung der Grundform von güterdienstlichen Anlagen, über Karrwege, Ladehilfsmittel, Bodenbelag, Belichtung usw. angestellt und Vorschläge gemacht worden.

An Anregungen und auch an eifrigen Bestrebungen, die Sache vorwärts zu bringen, hat es also nicht gefehlt. Wenn trotzdem bis heute auf diesem Gebiete keine zufriedenstellenden Ergebnisse erzielt worden sind, so ist nach meinem Dafürhalten der Hauptgrund dafür in einem Mangel organisatorischer Natur, namentlich aber darin zu suchen, daß keine Zentrale vorhanden war, deren Aufgabe es gewesen wäre, sich einer einheitlichen Behandlung und Förderung dieser Dinge anzunehmen.

Der Deutsche Eisenbahnverkehrsverband, der seinerzeit mit der Aufstellung der Grundsätze für die Neuregelung des Frachtstückgutverkehrs beauftragt war, hat diese Aufgabe nach den damals gegebenen Verhältnissen restlos gelöst. Die von ihm ausgearbeiteten Grundsätze für die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes haben als Grundlage für die Bearbeitung der Ladevorschriften und Güterbeförderungsvorschriften gedient. Eine Weiterbildung der erstmals aufgestellten Grundsätze hat nicht stattgefunden; ebensowenig eine Ausbeute in der ladetechnischen Richtung; die Arbeit hat geruht und ist erst nach dem Kriege wieder aufgenommen worden, aber auch nur hinsichtlich der Ladegrundsätze. Bezüglich aller anderen einschlägigen Fragen ist es zunächst beim alten geblieben. Meines Wissens hatte der Deutsche Eisenbahnverkehrsverband auch kein Mandat für Aufgaben, die außerhalb des Gebietes der Ladegrundsätze liegen.

Wenn es sich heute um Neubauten oder Umbauten von Ladeanlagen handelt, stehen ausreichende Erfahrungen hinsichtlich der zweckmäßigen Gestaltung der Grundform, namentlich mit Rücksicht auf die Kürzung der Karrwege, nicht zur Verfügung; ebensowenig über die zweckmäßigste Art des Belages für die Karrbahn, über das zweckmäßigste Verhältnis einer Anlage hinsichtlich der Länge und Breitenausdehnung, über die Breitenausmaße der Ladepodien und auch nicht darüber, ob es zweckmäßiger sei, für eine Ladeanlage die Kopfform zu wählen oder ihr zweiseitigen Gleisanschluß zu geben usw. Ebensowenig sind ausreichende Angaben über die vorteilhafteste Gestaltung des Ladebetriebes vorhanden, da auch hier die an den verschiedensten Orten gemachten Erfahrungen nicht zusammengetragen und einer allgemeinen Auswertung nutzbar gemacht worden sind.

Unter solchen Umständen konnte es nicht ausbleiben, daß die auf sich selbst angewiesenen einzelnen Verwaltungen verschiedene Wege gingen. Viele wertvolle fachmännische Anregungen konnten nicht ausgewertet werden; es fehlte an einer Zusammenfassung der Ergebnisse fachwissenschaftlicher Arbeiten, an der Anstellung vergleichender Studien und ebenso an einer Zusammenfassung und weiter gesteckten Auswertung der in der Praxis gemachten Erfahrungen. So blieb es vielfach bei den herkömmlichen örtlichen Übungen, ohne daß die anderwärts gemachten Erfahrungen genügend bekannt waren und zu Vergleichszwecken hätten herangezogen werden können. Eine gewisse Tradition und örtliche Gepflogenheit sind auch heute noch vielfach die Stützpunkte im Ladebetriebe. Die aus dem Dienste ausscheidenden alten Beamten nehmen ihre Erfahrungsschätze mit und die an ihre Stelle tretenden jungen Beamten stehen mit einer unzulänglichen Ausrüstung vor neuen Aufgaben und müssen sich die nötigen Unterlagen in mühevoller Arbeit neu verschaffen.

Hier müßte nach meinem Dafürhalten Wandel geschaffen werden. Heute, wo die Stückgutbeförderung in ladetechnischer Hinsicht mit so außerordentlich großen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, und die für den Güterladedienst zu machenden Aufwendungen sehr stark in die Höhe gegangen sind, erscheint es dringender als je, ganze Arbeit zu machen. Das Versäumte muß nachgeholt und dafür gesorgt werden, daß beim bevorstehenden Neuaufbau der Ladevorschriften die reichen Lehren der Erfahrung zusammengetragen und verwertet werden, und daß sie ganz besonders auch bei der Festlegung der Zuständigkeit der Ladestellen eine volle Auswertung finden.

Aus diesen Zusammenhängen heraus müssen aber auch die Anhalte für die Forderungen gewonnen werden, die vom verkehrsdienstlichen und ladetechnischen Standpunkte aus für die Grundform, die Ausgestaltung von Ladeanlagen und die Anordnung des Ladebetriebes zu stellen sind. Verkehr, Betrieb und Technik werden zu einer gedeihlichen Lösung der vorliegenden bedeutungsvollen Frage zusammenwirken müssen. Zunächst aber wird es Aufgabe des Verkehrs sein, für ein weiteres gemeinsames Vorgehen eine brauchbare Unterlage zu schaffen.

Es ist beispielsweise versucht worden, die günstigste Grundform für Umladeanlagen, namentlich zur Erzielung der kürzesten Karrwege, rein rechnerisch festzustellen. Ich befürchte, daß ein solches Vorgehen nicht zu dem gewünschten Ergebnis führen kann. Bevor an solche Berechnungen herangetreten werden kann, muß genau feststehen, von welcher besonderen Art der von einer Anlage zu bedienende Verkehr ist, welchen Umfang er hat und wie der Ladebetrieb gestaltet, d. h. wie in lade-, betriebs- und beförderungstechnischer Hinsicht vorgegangen werden soll.

Diese Momente sind grundlegend für den Bau einer Ladeanlage. Wenn beispielsweise bei einer großen Versandstelle, ohne Umladung, die zur Aufgabe kommenden Güter nur richtungsweise angenommen werden, d. h. wenn für jede Hauptrichtung eine besondere Güterannahmestelle vorhanden ist, wie das in München Hbf. und in Nürnberg Hbf. der Fall ist, dann ist es naheliegend und wohl auch das zweckmäßigste, daß man aus dieser Trennung der Güter bei der Annahme die Folgerung zieht und die Spuranlage so einrichtet, daß den einzelnen Annahmestellen gegenüber auch gleich die für die Aufnahme des Gutes bestimmten Wagen zu stehen kommen, weil damit die Übersichtlichkeit über das Ladegeschäft erhöht wird und die Karrwege auf das kürzeste Maß beschränkt werden können. Man wird hier zu einer Zungenanlage kommen, während diese Anlage, wenn das Gut an allen Annahmestellen gleichmäßig, also bunt übernommen werden würde, wohl nicht am Platze wäre.

Ebenso ist es von ganz wesentlicher Bedeutung, ob das von einer Umladestelle zu behandelnde Gut nach nur einer oder

zwei Hauptrichtungen bestimmt ist, oder ob es nach einer größeren Zahl von Abzweigungen ausstrahlt.

Der Verkehrsdienst hat auch die Fragen zu lösen, wieviel Gut man zweckmäßig an einer Stelle zusammenführen soll, um die größtmöglichsten Nutzwerte aus den Ladevorschriften zu erzielen, und er hat weiter darüber zu entscheiden, welche Höchstmengen bei einer Umladestelle zusammenfließen dürfen, ohne daß zu weit ausgedehnte Anlagen notwendig werden und der Betrieb erschwert und unwirtschaftlich wird. Damit dürfte sich beispielsweise auch die bis jetzt noch offene Frage entscheiden, welche größte Länge größeren Umladeanlagen zu geben sei. Diese Frage darf m. E. nicht so aufgefaßt werden, daß die zusammenzuführende Gütermenge nur beschränkt sei durch eine zu ihrer Verarbeitung ausreichende Ladeanlage, sondern sie muß vielmehr zunächst rein verkehrsdienstlich erfaßt werden, und die Antwort wird dann zu lauten haben: „Einer Umladestelle soll nur soviel Gut zugeführt werden, als nötig ist, um es mit dem größten Nutzwert wieder weiterverladen zu können". Im Nutzwert der Weiterverladung des Gutes möchte die oberste Grenze der Gütermengen zu suchen sein, die einer Umladestelle zugeführt werden sollen. Da dieser Nutzwert nach den gemachten Erfahrungen in der Regel schon bei einer Wagenzahl von 250 erreicht wird, können auch die Umladeanlagen in ihrer Ausdehnung beschränkt werden, und es wird die mehrfach erörterte Frage, ob man bei der Erbauung von Umladeanlagen über eine Länge von 300 m hinausgehen könne und ob die 400 m lange Umladeanlage in Kalk Nord die oberste zulässige Längenausdehnung für eine Anlage mit Handverkarrung darstelle, nicht mehr die ihr bisher beigemessene Bedeutung haben. Denn für die Bearbeitung von 250 Umladewagen können in Verbindung mit einer entsprechenden Ladeordnung Grundformen gefunden werden, die keine Podienlängen von mehr als 300 m erfordern.

Ich glaube, daß die z. Zt. bestehenden Schwierigkeiten in der ordnungsmäßigen Bewältigung des Stückgutverkehrs ihren Grund zu einem nicht geringen Teil darin haben, daß einzelne Umladestellen von Haus aus überlastet worden sind. Hierzu möchte ich folgendes erläuternd beifügen: Bei der seinerzeitigen Aufstellung der Ladevorschriften ist das Versandsammelsystem als oberster Grundsatz aufgestellt worden. Es sollten möglichst große Gütermengen auf die möglichst weiteste Entfernung erreicht und zugleich die Bildung zahlreicher Ortswagen unter gleichzeitiger guter Auslastung der Wagen erzielt werden.

Man nannte diese Ladeübung im Gegensatze zur Richtungsverladung „das Zentralladesystem". Mitbestimmend für die Wahl dieses Systems war der Umstand, daß damit die einzelnen Verwaltungen mit eigenem Eisenbahnbesitz gezwungen werden sollten, das bei ihnen aufkommende Gut auf eigenen Umladestationen zu sammeln und selbst zu verarbeiten, also die Ladearbeit nicht einer anderen Verwaltung zuzuschieben.

Die starre Versandsammlung birgt die Gefahr in sich, daß bei dem Bestreben, weiteste Verladung, reiche Ortswagenbildung und beste Wagenausnützung zu erzielen, der Bogen überspannt und einer Versandsammelstelle zuviel zugemutet wird. Es wird dabei leicht übersehen, daß die Zusammenführung von Gütern ihre natürliche Begrenzung findet und finden muß in der Möglichkeit, die zusammengeführten Gütermengen auch wieder ordnungsmäßig und wirtschaftlich weiterverladen zu können, und daß es keinen Zweck hat, Güter einer Umladestelle zuzuführen, die von Haus aus ebensogut ihrer Zielstation zugebracht werden könnten. Wenn von einer Umladestelle, wie es tatsächlich vorkommt, 10—12 Ortswagen nach ein und derselben Station und 5 und mehr Umladewagen nach derselben Umladestelle täglich abgefertigt werden, so ist daraus unzweifelhaft zu entnehmen, daß die Zuführung der Güter und die Ladevorschriften nicht gut geregelt sind.

Die zulässige Belastungsgrenze ist m. E. bei verschiedenen Versandsammelstellen überschritten worden. Die daraus entstandene Überlastung konnte bei der vor dem Kriege bestandenen Arbeitsübung noch ziemlich ausgeglichen werden. Heute ist das nicht mehr möglich. Die großen Umladestellen arbeiten deshalb fast ständig mit Resten und es entstehen daraus große betriebliche und wirtschaftliche Schäden.

Diese Umstände und die Erkenntnis, daß für das Umladen der Stückgüter sehr hohe Kosten erwachsen und daß die Abwicklung des Umladegeschäftes der Eisenbahnverwaltung seit geraumer Zeit die größten Schwierigkeiten bereitet, werden wohl zu einer Untersuchung führen müssen, ob nicht durch eine Einschränkung der Umladungen sowie durch eine einfachere Gestaltung derselben Abhilfe geschaffen werden kann.

Es wird zunächst die Aufgabe des Verkehrsdienstes sein, Wege zu suchen, die zu diesem Ziele führen. Man braucht dabei keineswegs an einen Systemwechsel zu denken. Es wird nur notwendig werden, durch entsprechende Maßnahmen den überlasteten Umladestellen soviel Gut abzunehmen, daß sie auch unter den gegenwärtigen Arbeitsverhältnissen ihre Aufgabe erfüllen können.

Bestrebungen, die auf eine Einschränkung der Umladungen und auf eine Erleichterung und Vereinfachung des Umladegeschäftes abzielen, werden bei den großen Versandstationen und dann beim Wiederverladen des Gutes auf den Umladestationen einzusetzen haben. Bei der erstmaligen Verladung können auf großen Versandstationen bei entsprechender Gestaltung der Ladevorschriften und durch eine gut angelegte und streng durchgeführte Sammlung in Hinsicht auf die Einschränkung von Umladungen ganz unzweifelhaft große Vorteile erzielt werden. Voraussetzung wäre dabei, daß große Versandstationen (Versandladestellen) grundsätzlich nicht als Umladestationen eingerichtet werden, sondern daß das bei ihnen aufkommende Gut so verladen wird, wie es die anfallenden Mengen unter Einschaltung einer entsprechenden zeitlichen Aufsammlung zulassen. Für eine sachdienliche Sammlung werden die Hallenräume ausreichen, wenn die Versandböden nicht mit Umladegut im größeren Umfange belastet werden, und wenn derjenige Teil des Gutes, der für eine Ansammlung nicht in Frage kommt, von der Wage weg direkt verladen wird.

Nur wenn es zur Stärkung einzelner Empfangsgebiete zweckmäßig erscheint, und wenn es die örtlichen Verhältnisse ohne Erschwerung des Betriebes zulassen, sollten von nahegelegenen Stationen, namentlich von größeren Ortsstellen, Güter zur Umladung bzw. zur Zuladung zugeführt werden. Durch eine solche beschränkte Zuführung von Umladegut darf aber die Station nicht in die Reihe der Umladestationen eintreten, und es dürfen dadurch die Vorteile, die sich bei einem reinen Versandgeschäft erzielen lassen, nicht vereitelt werden.

Güter, die nicht unmittelbar ihren Zielstationen zugeführt werden können, werden nach Maßgabe der für die Station zu erstellenden, ihrem Geschäftsumfang angepaßten Ladevorschrift verladen. Restgüter, d. s. jene Güter, die mangels einer weiterreichenden Lademöglichkeit der zugehörigen Versandsammelstelle zu überweisen sind (z. B. Restgüter der Versandladestelle Nürnberg Hbf. gehen zur zugehörigen Versandsammelstelle Nürnberg Rbf.), müssen so verladen werden, daß die Weiterverladung derselben auf der Umladestelle möglichst vereinfacht und verbilligt wird.

Durch entsprechende Ausscheidung der Güter kann hier namentlich auf die Kürzung der Karrwege weitgehende Rücksicht genommen werden und ebenso läßt sich durch eine sachdienliche Verladung erreichen, daß größere, für eine Station bestimmte Gütermengen bei der Weiterverladung des Gutes in den angekommenen Wagen verbleiben können.

Bei den bestehenden Schwierigkeiten und den hohen Umladekosten müßte auf das Bleibegut die größte Rücksicht genommen und die ausgiebigste Erfassung des Bleibegutes durch eine eingehende Vordisposition sichergestellt werden.

Wenn ein Gut im Ankunftswagen belassen werden kann und dort etwa nur zurechtgerichtet oder umgeschichtet werden muß, statt daß eine Umladung und Verkarrung in einen u. U. weit entfernt stehenden Wagen vorgenommen werden muß, so liegt darin ein ohne weiteres erkennbarer Vorteil.

Von welcher Bedeutung die Auswertung des Bleibegutes beim Ladebetriebe in ladetechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht ist, wird erst so recht erkennbar, wenn, wie die Ergebnisse der Praxis zeigen, bei einzelnen Umladestationen bis zu 30 % des Gesamtaufkommens an Gütern in den Eingangswagen belassen werden können.

Bei den Umladestellen muß untersucht werden, welche Vorteile für die Verladung aus der Bestimmung der zufließenden Umladegüter gezogen werden können. Die bei einer Umladestelle eingehenden Güter laufen in der Regel in größeren Mengen in einzelnen Hauptrichtungen weiter, so daß sich ganz naturgemäß Gruppenbildungen in größerem Umfange ergeben. Wenn die zu einer Gruppe gehörigen Wagen an der Umladeanlage je an einer Stelle zusammengeführt werden, so können dadurch die Karrwege sehr wesentlich abgekürzt werden. Diese Gruppenbildungen können durch Ausscheiden der Güter von solchen Stationen wesentlich gestärkt und gefördert werden, die regelmäßig täglich mehrere Wagen der Umladestelle zubringen und dabei ohne Mehrverbrauch an Wagen eine den Verhältnissen der Umladestelle angepaßte Ausscheidung der Güter bei der Verladung durchführen können.

Die Auswertung des Bleibegutes und die Ausnützung der Bestimmung der zugeführten Güter zur Gruppenbildung drückt sich bei den Umladestationen in einer Einschränkung der zu verkarrenden Gütermengen und in einer Abkürzung der auszuführenden Karrwege aus. Wenn diese Vorteile ganz ausgenützt werden sollen, dann müssen auch die Ladeanlage und der Ladebetrieb entsprechend eingerichtet sein. Das Bleibegut kann nur dann ausgewertet werden, wenn die in einem Ladeabschnitt zu behandelnden Wagen auf einmal, also gleichzeitig, bereitgestellt werden können, und wenn die Verladung, ohne vorherige Niederlegung des Gutes, unmittelbar von Wagen zu Wagen vorgenommen wird. Auch Gruppenbildungen können nur ausgewertet werden, wenn zur Aufnahme der einzelnen Gruppen besondere Podien vorhanden sind.

Diese Betrachtungen zeigen wieder, in wie weitreichendem Maße die Grundform einer Anlage vom Ladebetriebe abhängt, und wie notwendig es ist, daß vor der Entscheidung über die Gestaltung einer Umladeanlage die einschlägigen verkehrsdienstlichen Verhältnisse vollkommen klargelegt werden. Sie zeigen aber auch, daß es nicht angängig wäre, eine Ladeanlage lediglich nach dem Gesichtspunkte der Erzielung der kürzesten Karrwege zu bauen. Was nützt es, wenn die Vorteile, die durch kürzere Karrwege erreicht werden, durch vermehrte Niederlegung und doppelte Behandlung des Gutes, durch häufigere Unterbrechungen des Ladegeschäfts bei den zu wiederholenden Beistellungen, durch erhöhte rangierdienstliche Leistungen, durch eine größere Leerwagenbeistellung usw. wieder aufgewogen und vielleicht noch überholt werden.

Zum Schlusse möchte ich noch auf einen für die Abwicklung des Stückgutbeförderungsdienstes sehr wichtigen Punkt hinweisen, der namentlich in der letzten Zeit wieder der Gegenstand lebhafter Erörterungen war, und der auch jetzt noch zu keinem endgültigen Abschluß gekommen ist, nämlich auf die Festsetzung einer Mindestgewichtsgrenze für geschlossene Stückgutwagen.

Das seinerzeit bestimmte Mindestgewicht von 2000 kg für Gsw ist vielfach als zu niedrig angesehen und als die Quelle einer großen Wagenverschwendung hingestellt worden. Die Gegner dieser nach ihrer Meinung zu niedrig angesetzten Gewichtsgrenze haben durch Berechnungen nachzuweisen versucht, wie groß der Schaden sei, der durch diese zu niedrig bemessenen Gewichtsgrenzen herbeigeführt werde. In einer mir bekanntgewordenen Berechnung ist gesagt, daß das durchschnittliche Gewicht der in einem bestimmten Bezirk zur Abfertigung kommenden Gsw 2,8 t betrage. Durch Hinaufsetzung des Mindestgewichts für Gsw auf 3,5 t könnte die durchschnittliche Belastung wesentlich gehoben werden. Es wird dann berechnet, wieviele Wagen in diesem Falle für Stückgut weniger beansprucht werden würden.

In einer anderen Berechnung ist einfach gesagt, wenn es gelingt, die durchschnittliche Belastung der Gsw um 500 kg zu erhöhen, dann können so und soviel Wagen eingespart werden.

Solche Berechnungen sind ja sehr einfach und bei oberflächlicher Betrachtung scheinbar auch schlüssig. Bei näherem Zusehen zeigt sich aber, daß sie irre führen, und daß sie nur aufgemacht werden können, wenn die Zusammenhänge und Bedürfnisse der Stückgutbeförderung nicht hinreichend erkannt und gewürdigt werden.

Die Erzielung einer guten Wagenausnützung im Stückgutverkehr ist selbstredend eine unabweisbare Forderung des Beförderungsdienstes, und es muß ihr von jedem Ladebeamten auf das gewissenhafteste Rechnung getragen werden. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß die Wagenausnützung keine Aufgabe ist, die etwa so gelöst werden könnte, daß man einfach anordnet, es darf ein Gsw nur abgefertigt werden, wenn er mit mindestens 4 oder 5 t ausgelastet oder raumvoll ist. Das ist nicht angängig. Es muß vielmehr berücksichtigt werden, daß die Güter innerhalb einer bestimmten Frist an ihr Ziel zu bringen sind, was nur möglich ist, wenn das Gut nicht zu oft durch Umladungen unterwegs aufgehalten wird. Außerdem muß die Zahl der Umladungen unterwegs auch aus dem Grunde eingeschränkt werden, weil sonst die Umladearbeit über Gebühr anwachsen würde, und die Umladestationen überlastet würden.

Lieferfrist und Umladedienst zwingen also schon dazu, die Zahl der Umladungen einzuschränken. Mit dieser notwendigen Einschränkung muß aber auch die Wagenauslastung ihre Begrenzung finden. Wenn ich von der Station A nach Station D 2 t Gut zu befördern habe und diese 2 t zusammen mit anderen Gütern nach B lade, so wird der betreffende Wagen selbstredend wesentlich höher belastet sein. Auch bei der Verladung auf C würde noch eine bessere Auslastung des Wagens erzielt werden können. Liegen die Verhältnisse nun so, daß die ladedienstliche Leistung in B oder C übernommen wird und auch die Lieferfristen eingehalten werden können, so ist gegen eine solche Verladeweise nichts einzuwenden. Wenn dagegen Umladungen in B oder C nicht übernommen werden, und die Einschaltung weiterer Umladungen mit Rücksicht auf die Lieferfrist auch nicht angängig wäre, dann müßte eben der Wagen auch mit der geringeren Belastung von 2 t seiner Zielstation D zugeführt werden.

Jedenfalls dürfte soviel feststehen, daß eine höhere Auslastung der Stückgutwagen an sich noch kein Beweis für eine bessere wirtschaftliche Ausnützung des Wagenmaterials ist. Es muß auch ein rascher Wagenumlauf hinzukommen, und die Umladungen dürfen nicht zu zahlreich werden.

Gerade die Erfahrungen der letzten zwei Jahre zeigen uns, daß mit einer einseitigen Erhöhung der Mindestgewichtsgrenze und mit einer möglichsten Kürzung der Wagenanforderungen des Stückgutdienstes keineswegs eine Wageneinsparung erzielt werden kann. Durch die Erhöhung der Mindestgewichtsgrenze hat sich die Zahl der Ortswagen verringert, und ebenso ist die Zahl der Umladewagen nach weiter entfernten Umladestationen geringer geworden. Damit ist eine Rückstauung der Güter eingetreten. Durch die unzureichende Gestellung von Wagen für den Stückgutverkehr aber sind die Stationen veranlaßt worden, die Wagen räumlich möglichst auszunützen, wobei auf die Einhaltung der Ladevorschriften vielfach keine Rücksicht mehr genommen worden ist. Das Bestreben ging nur dahin, die Güter los zu werden und sie der nächsten Umlade-

station zur weiteren Verladung zuzuschieben. Diese Umstände haben zweifellos sehr viel dazu beigetragen, daß die Umladestationen in den letzten Jahren ihre Aufgabe nicht mehr ganz erfüllen konnten und andauernd mit Laderückständen zu kämpfen hatten.

Erhöhtes Mindestgewicht und zahlenmäßig höheres Durchschnittsgewicht der abgefertigten Gsw haben also keine Wageneinsparung im Gefolge gehabt, sondern es ist im Gegenteil noch ein erhöhter Verbrauch an Wagen eingetreten, weil die Wagen infolge Überlastung der Umladestellen längere Zeit dort stehen mußten, bis sie umgeladen werden konnten.

Die vorstehend berührten Fragen sind betrieblich und wirtschaftlich von großer Bedeutung, und es ist deshalb notwendig, daß ihnen eine pflegliche und ins einzelne gehende Behandlung zuteil wird.

Die inzwischen vom RVM zur Verbesserung der Güterbeförderung eingesetzten Verkehrsausschüsse finden jedenfalls eine ebenso reiche wie dankbare Aufgabe vor.

Die Frachtenkontrolle.

Vom Regierungsrat **Kaiser**, Darmstadt.

In dem Aufsatz „Bedeutung der Verkehrskontrolle II für die Einnahmen aus dem Güterverkehr“ — Nr. 37, S. 733/34, Jahrg. 1922 dieser Zeitung — wird zur Lösung der von mir aufgeworfenen Frage, wie die durch falsche Frachtberechnung hervorgerufenen, ganz bedeutenden Einnahmeausfälle des Güterverkehrs erfaßt werden können, der Ausbau der Verkehrskontrolle und ihres Prüfungssystems vorgeschlagen. Hierdurch würde unzweifelhaft ein großer Teil der Fehler entdeckt und ausgeglichen werden; es erscheint mir aber doch fraglich, ob die angeregte Änderung ausreichend sein wird, auch fernerhin nennenswerte Frachtausfälle zu verhindern. Um entscheiden zu können, welche Maßnahmen den besten Erfolg sichern, und an welcher Stelle — bei der Güterabfertigung oder Verkehrskontrolle — sie am zweckmäßigsten einzusetzen sein werden, bedarf es einer eingehenden Erörterung über die Art und Entstehungsweise der Fehler, über ihre Auswirkung sowie über die den beiden Stellen für ihre Prüfungszwecke zur Verfügung stehenden Unterlagen.

Die unrichtige Frachtberechnung wird in der Hauptsache verursacht durch:

a) Rechenfehler,
b) falsche Tarifanwendung,
c) unzureichende oder falsche Inhaltsangabe,
d) Außerachtlassen der Sonderbestimmungen für Verwendung von G-Wagen, für sperrige Güter, für Gegenstände, die wegen ihrer Länge, Breite oder Höhe in gewöhnliche bedeckte Wagen nicht verladen werden können, für Ausnutzung des Ladegewichts der Wagen, für Nebengebührenberechnung (Ladegebühren),
e) falsche Gewichtsangabe.

Über die Höhe der durch diese verschiedenen Fehlerarten hervorgerufenen Frachtausfälle liefert das Ergebnis des während des Sommerhalbjahres durchgeführten Versuches den nötigen Anhalt. Hiernach entfallen etwa auf a) 21 %, b) 28 %, c) 31 %, d) 2 % und e) 18 %.

Welche Unterlagen stehen nun der Güterabfertigung und der Verkehrskontrolle für die Überprüfung zur Verfügung? Der Frachtenkontrolleur der Güterabfertigung hat den Urfrachtbrief zur Hand und kann den geringsten Zweifel jederzeit durch Besichtigen des Gutes einwandfrei klären. Bei seinen täglichen Gängen durch die Ladegleise und über den Güterboden nimmt er die Gattung und das Ladegewicht sowie die Ausnutzung (Belastung) der zur Beförderung benutzten Güterwagen und die für die Anwendung der Sonderbestimmungen ausschlaggebende Beschaffenheit des Gutes wahr. Er allein ist in der Lage, die tatsächliche Verwendungsart des Gutes, die für die Tarifierung häufig von großer Bedeutung ist, im Zweifelsfall unter Kontrolle zu stellen, z. B. ob eine laut Angabe im Frachtbrief zum Zerschlagen und Einschmelzen bestimmte Maschine (Kl. D.) nicht doch wiederhergestellt wird, so daß Umrechnung nach Klasse A geboten ist.

Die Verkehrskontrolle dagegen ist auf die Einträge in den Versandbüchern angewiesen. Gerade dieser Umstand benachteiligt den Erfolg der Nachprüfung ungemein. Es bedarf nur des Hinweises, daß die mit der Führung der Versandbücher betrauten Hilfskräfte mit Hast arbeiten und aus diesem Grunde oder infolge der engen Spalte des Formulars häufig Abkürzungen der Inhaltsangabe anwenden müssen, wobei sie mangels der nötigen Tarifkenntnis einen für die Tarifierung ausschlaggebenden Zusatz fortlassen. Nicht selten wählen findige Verfrachter sogar absichtlich leicht irreführende Inhaltsangaben, durch welchen Trick oft selbst der Frachtenrechner, sicherlich aber der Versandbuchführer sich täuschen läßt; z. B. wird bei einer Wagenladung „L u m p e n“ [gerissene] (Kl. A) der Eintrag in das Versandbuch nur „L u m p e n“ (Kl. C), oder statt „R o h e s W o l l f e t t“ [Wollwaschfett] (Kl. A) nur „R o h e s W o l l f e t t“ (Kl. C) lauten.

Daß die ungenaue Wiedergabe der Inhaltsbezeichnung in dem Rechnungsmaterial der Verkehrskontrolle das Nachprüfen sehr erschwert und viel unnützes Schreibwerk verursacht, sowie daß eine nachträgliche Klarstellung meistens unmöglich ist, weil der Urfrachtbrief nicht mehr vorhanden ist oder absichtlich nicht herausgegeben wird, bzw. das Gut selbst nicht mehr besichtigt werden kann, ist mir wiederholt von maßgebender Seite bestätigt worden.

Aus diesen Feststellungen läßt sich ermessen, bei welchen Fehlerarten die Verkehrskontrolle zu einem erfolgreichen Eingreifen in der Lage ist, und in welchen Fällen ihre Betätigung beschränkt oder sogar unmöglich ist, also andere Maßnahmen zu Hilfe genommen werden müssen. Die Rechenfehler (a) kann die Kontrollstelle restlos feststellen. Die Nachprüfung der richtigen Tarifanwendung (b) bereitet indessen schon häufig Schwierigkeiten oder ist oftmals ausgeschlossen, weil die Unterlagen (Versandbücher) unzureichend oder falsch sind. Falsche Inhaltsangaben (c) kann sie wohl nur in Ausnahmefällen aufdecken. Ob die Zuschläge usw. (d) ordnungsmäßig berechnet worden sind, vermag die Verkehrskontrolle zu prüfen, soweit ihr das Güterwagenverzeichnis und das Verzeichnis der sperrigen Güter den nötigen Anhalt bieten; unmöglich ist die Nachprüfung in allen Fällen, die ein Besichtigen des Gutes erfordern.

Der vorgeschlagene Ausbau der Kontrollstelle und ihres Prüfungssystems genügt also nicht, um nennenswerte Einnahmeausfälle zu verhindern; denn gerade den unter b und c erwähnten Fehlerarten sind allein 59 % der Gesamteinbuße an Frachten zuzuschreiben. Im Hinblick auf die allgemeine Wohnungsnot dürfte es zudem auf große Schwierigkeiten stoßen, der Zentralstelle genügend und gut geschultes Personal zuzuweisen; jedenfalls erscheint mir eine solche Lösung weitaus schwieriger, als die Zuteilung eines tüchtigen Tarifbeamten an die größeren Güterabfertigungen, sei es im Wege der Versetzung oder durch Freimachen einer solchen Kraft durch Austausch oder Nachschub aus anderen Dienststellen desselben Stationsortes. Die Mängel in dem bestehenden Kontrollsystem können auch nicht durch die angeregte Vermehrung der Frachtenkontrolleure der Reichsbahndirektion und durch Heranziehen der Beamten der Prüfungsgruppe zu Erhebungen an Ort und Stelle behoben werden. Eine solche Maßnahme reicht bei weitem nicht aus, selbst wenn es sich ermöglichen ließe, bei den größeren Abfertigungen wöchentlich mehrmals eine örtliche Nachprüfung vorzunehmen. Bei den Versuchen hat sich herausgestellt, daß ein gewandter Frachtenkontrolleur durch diese Aufgabe völlig in Anspruch genommen wird und ihr tagtäglich nachgehen muß. Jede Unterbrechung der Tätigkeit zieht bedeutende Frachtausfälle nach sich, die nach dem November-Ergebnis täglich 120 000 bis 130 000 Mark betragen. Es muß auch berücksichtigt werden, daß bei der vorgeschlagenen Regelung täglich wertvolle Stunden durch das Reisen verlorengehen. Ferner würde der Revisionsbeamte die Industrie und den Handel des Ortes nicht in so hinreichendem Maße kennenlernen, daß er hieraus nützliche Schlüsse für die Tarifanwendung ziehen könnte. Die so wichtige Belehrung des Personals und Fühlungnahme mit ihm würden notleiden, weil die kurze Anwesenheit auf der Dienststelle eine eingehende Aufklärung der Beamten über die einzelnen Verstöße oder über die Auslegung von Tarifvorschriften nicht zulassen würde.

Der Einwand gegen die von mir angeregte Maßnahme, daß sie zahlreiche Arbeitskräfte beanspruche, wäre nur dann berechtigt, wenn die aufgewandten Kosten in einem ungünstigen Verhältnis zu den erzielten Erfolgen stünden. Auch hier muß ich wiederum auf das Ergebnis des Versuches hinweisen. Die Einrichtung bei hiesiger Güterabfertigung hat im Oktober dieses Jahres an 18 Arbeitstagen 1 139 044 ℳ eingebracht bei einer Gesamt-

einnahme der Güterkasse während des gleichen Zeitraumes von 52 850 000 ℳ; die Aufwendungen beliefen sich hierbei nur auf 16 700 ℳ. Also gewiß ein ganz glänzendes Geschäft, das kein Kaufmann sich entgehen lassen würde. Gerade bei den heutigen äußerst schwierigen Zeitverhältnissen, die ein Suchen nach neuen Einnahmequellen gebieterisch fordern, sollte alles aufgeboten werden, um wenigstens die vorhandenen Einnahmequellen restlos auszunutzen, zumal wenn dies — wie in vorliegendem Fall — mit verhältnismäßig geringen Kosten leicht möglich ist. Es können keine unüberwindlichen Schwierigkeiten entgegenstehen, in jedem Direktionsbezirk die an sich geringe Anzahl tüchtiger Kräfte bei anderen Dienststellen zur Durchführung der Frachtenkontrolle freizumachen.

Ein großer Nachteil des derzeitigen Prüfungssystems ist bisher unerörtert geblieben. Das Nacherheben von Frachtbeträgen auf Grund der von der Verkehrskontrolle bewirkten Zusetzungen verursacht nämlich den Güterabfertigungen unliebsame und weitläufige Auseinandersetzungen mit den Verkehrtreibenden, die sich weigern, einige Monate nach dem Empfang des Gutes zum Teil recht erhebliche Beträge nachzuzahlen. Nicht selten muß zur Beitreibung solcher Frachten die Hilfe des Verkehrsamtes und der Reichsbahndirektion in Anspruch genommen werden. Der Widerstand der Schuldner ist durch die Zeitverhältnisse bedingt und muß als berechtigt anerkannt werden. Die großen Schwankungen in der Valuta und die Unsicherheit im Geschäftsverkehr erfordern ein schnelles Absetzen der Ware und ein Abrechnen Zug um Zug. Eine Nachforderung kann also nicht mehr auf die einzelnen Besteller oder Abnehmer des Gutes abgewälzt, sondern muß von den Zahlungspflichtigen allein getragen werden. Wenn auch im Klagefall die Gerichte bisher einen der Eisenbahnverwaltung günstigen Standpunkt eingenommen haben, so steht doch zu befürchten, daß sie bald den Zeitverhältnissen mehr Rechnung tragen werden. Es sei hierbei auf die Wandlung in den Entscheidungen über die Kostbarkeitsfrage hingewiesen. Das Nacherheben von Fracht hat also viele, recht unwirtschaftliche Begleiterscheinungen zur Folge. Alles dies wird erspart, wenn ein besonderer Frachtenkontrolleur die Frachtberechnung sofort nachprüft und berichtigt, so daß eine Nacherhebung nicht nötig wird.

Auf Grund des Versuchsergebnisses und der beiderseitigen Erörterungen fasse ich meine Vorschläge für die Umgestaltung der Frachtenkontrolle dahin zusammen:

Die Verkehrskontrolle soll Zentralstelle für die Überprüfung des Rechnungsmaterials der Güterabfertigungen, für das gegenseitige Abstimmen der Versand- und Empfangsbücher und für die Abrechnungszwecke im allgemeinen bleiben.

Um ein möglichst restloses Erfassen aller Einnahmen zu sichern, sind ihr bei den größeren Güterabfertigungen besondere Kontrollorgane beizuordnen, die aus Zweckmäßigkeitsgründen dem Verkehrskontrollvorstande zu unterstellen und der Güterabfertigung nur lose anzugliedern sind.

Die Ausübung der Frachtenkontrolle auf den Dienststellen mit geringem Verkehr obliegt wie bisher den besonderen Kontrolleuren der Direktionen.

Ersparnisse an Papier- und Druckkosten durch Herausgabe der Fahrplanbücher in Ringbuchform

Die außerordentlich steigenden Preise für Papier und Drucksachen fordern einschneidende Ersparnismaßnahmen. Das Ziel, an Druck und Papier in der Eisenbahnverwaltung wirksam zu sparen, dürfte durch Herausgabe von Fahrplanbüchern in Ringbuchform zu erreichen sein.

Nach dem zurzeit geübten Verfahren werden die Fahrplanbücher in Buchform gebunden hergestellt. Die beim Fahrplanwechsel eintretenden Änderungen werden im Buche durch Aufkleben von Deckblättern berichtigt. Bei weiteren Änderungen zum nächsten Fahrplanwechsel würden neue Deckblätter einzukleben sein. Da das Buch hierdurch aber schnell wulstig und unübersichtlich werden würde, so muß bald eine Neuauflage der Bücher erscheinen. Die eingebesserten Bücher wandern dann zum Altpapier. Daß dieses Verfahren höchst unwirtschaftlich ist, braucht nicht besonders ausgeführt zu werden.

Vermieden werden diese Übelstände durch die Einführung von Ringbucheinbänden, wie sie seit einiger Zeit im Handel hauptsächlich für Notiz- und Kollegbücher käuflich zu haben sind. Diese praktische Neuerung besteht aus einem haltbaren Umschlage, in welchem die einzelnen Blätter auswechselbar eingeheftet sind. Alle Blätter enthalten am Heftrand Lochungen und werden durch eine Mechanik mit zwei, vier oder mehr Ringen festgehalten. Durch leichten Druck auf einen kleinen Hebel am unteren Ende des Einbandrückens können die Ringe in ihrer vorderen Mitte geöffnet und wieder geschlossen werden, so daß es möglich ist, jedes beliebige Blatt aus dem Buch mühelos zu entfernen und es gegebenenfalls durch eins oder mehrere andere zu ersetzen. Wenn auch schon durch die Befestigung der Blätter an vier Ringen eine genügende Haltbarkeit garantiert ist, so kann diese noch dadurch erhöht werden, daß die Blätter an der Lochstelle wie in einem gebundenen Buche zusammengepreßt werden, sei es durch den Druck von Spiralfedern oder Klemmen und dgl. Ein allen Anforderungen des Eisenbahndienstes gerecht werdender Ringbucheinband für Fahrplanbücher wird sich leicht von Fabriken, die sich mit der Herstellung von Ringbüchern befassen, anfertigen lassen.

Für die Verwendung der Ringbucheinbände zu Fahrplanbüchern ergäbe sich folgendes Verfahren:

Die Fahrplanbuchseiten würden nach dem Druck nicht mehr in Buchform geheftet, sondern an der Heftseite mit zwei, vier oder auch mehr Lochungen versehen, die durchlochten Seiten über die Enden der geöffneten Ringe geschoben und die Ringenden sodann durch die mechanische Hebelübertragung zu Ringen geschlossen. Beim Fahrplanwechsel werden nur die von einer Änderung betroffenen Blätter neu gedruckt, gelocht und an Stelle der Blätter mit veraltetem Fahrplan von dem jeweiligen Inhaber des Fahrplanbuches selbst durch Betätigung der Mechanik eingeheftet.

An Hauptvorzügen dieses Verfahrens treten hervor:

1. die Buchbinderarbeiten fallen fort;
2. vollständige Neuausgaben der Bücher sind nicht mehr erforderlich;
3. zu jedem Fahrplanwechsel werden nur Ersatzblätter ausgegeben;
4. das Gummieren und zeitraubende Aufkleben fällt fort;
5. die mit Seitenzahlen versehenen Ersatzblätter werden von jedem Buchinhaber selbst mühelos an die richtige Stelle in wenigen Sekunden eingeheftet.

Da die mit Fahrplanbüchern ausgerüsteten Bediensteten nicht mehr in kurzen Zwischenräumen eine Neuausgabe der Fahrplanbücher zu erwarten haben, werden sie den einmalig überwiesenen Fahrplan in Ringbuchform als persönliches Eigentum behandeln, so daß die pflegsame Behandlung der Bücher gehoben würde.

Jedes Fahrplanbuch erfordert die einmalige Herstellung eines Ringbucheinbandes. Bei einer normalisierten Massenherstellung ist mit geringen Anfertigungskosten zu rechnen.

Aber nicht nur für den Einband von Fahrplanbüchern eignen sich die Ringbucheinbände, sondern für alle Bücher, die auf Grund eines Fahrplanwechsels oder anderer Ursachen öfter nur einer teilweisen Änderung ihres Inhalts unterliegen. J.

Vergleichende Eisenbahnstatistik.

Das englische Eisenbahngesetz von 1921 hat bekanntlich den Eisenbahngesellschaften weitgehende Verpflichtungen in bezug auf die Lieferung statistischer Berichte an das Verkehrsministerium auferlegt. Die Ansichten über den Wert dieser Berichte sind geteilt. Die einschlägigen Bestimmungen werden von der einen Seite auf eine persönliche Liebhaberei des Schöpfers jenes Gesetzes, des ersten Verkehrsministers, zurückgeführt, der eine Vorliebe für Statistik gehabt haben muß; von anderer Seite wird ihnen und den Veröffentlichungen, die das Verkehrsministerium auf ihnen aufbaut, großer Wert beigelegt, namentlich als Unterlagen für die Arbeiten des durch jenes Gesetz gleichzeitig geschaffenen Tarifgerichts, für das die Statistik ein wertvoller Behelf bei Ermittlung der angemessenen Frachtsätze sein soll. Manche Eisenbahngesellschaften klagen über die hohen Kosten, die ihnen durch das Zusammentragen der statistischen Zahlen entstehen, andere legen diesen Kosten nur geringes Gewicht bei, indem sie darauf hinweisen, daß die Statistik doch für die inneren Zwecke einer jeden Eisenbahngesellschaft bearbeitet werden müsse, gleichviel ob dies ihr Endzweck ist oder ob sie dann an das Verkehrsministerium weitergereicht werden muß.

Das Verkehrsministerium verarbeitet die statistischen Berichte der einzelnen Gesellschaften zu einem Gesamtbericht über je einen Zeitraum von einem Monat, der etwa fünf Monate nach

dem Ablauf des Berichtsmonats erscheint, zu einem vorläufigen Jahresbericht, der im Mai, und zu einem endgültigen Jahresbericht, der im Herbst des folgenden Jahres erscheint. Für die Zwecke, für die die leitenden Beamten der einzelnen Dienstzweige einer Eisenbahngesellschaft die Statistik brauchen, also zur Überwachung des Betriebs und Verkehrs, ist die Zeit des Erscheinens dieser Berichte etwas spät, aber für allgemeine Vergleichszwecke und für die Arbeit des Tarifgerichts sind sie auch dann noch von bleibendem Wert. Zu den Fachleuten, die die amtliche Statistik des Verkehrsministeriums schätzen, gehört auch Sir W. Acworth, die bekannte Autorität über eisenbahnwirtschaftliche Fragen, der in der diesjährigen Eröffnungssitzung des Institute of Transport, des englischen Vereins für Eisenbahn- oder richtiger gesagt für Verkehrskunde, einen sehr inhaltreichen Vortrag über vergleichende Eisenbahnverkehrsstatistik gehalten hat. An Hand der Berichte aus den verschiedenen Ländern vergleicht er deren statistische Zahlen miteinander. Solche Vergleiche mögen zwar manchmal nur bedingten Wert haben, weil man eigentlich nur statistische Angaben miteinander vergleichen kann, wenn man sicher ist, daß sie auf derselben Grundlage aufgebaut sind; ob dies der Fall ist, entzieht sich der Beurteilung, solange man nicht über die Art des Zustandekommens der den gleichen Gegenstand behandelnden Zahlen in den verschiedenen Ländern unterrichtet ist. Immerhin vermitteln die Zahlenangaben, auch wenn sie nicht nach vollständig übereinstimmenden Grundsätzen gesammelt sind, mindestens ein ungefähres Bild, wie sich die durch sie beleuchteten Vorgänge in den verschiedenen Ländern zueinander verhalten. Ein wirklich scharfer, auch den letzten Rest von Unklarheit ausschließender Vergleich ist ja gerade beim Eisenbahnwesen verschiedener Länder doch nicht möglich, weil neben den Umständen, die sich in Zahlen ausdrücken lassen, auch noch solche mitspielen, die sich der zahlenmäßigen Erfassung entziehen. Es seien deshalb einige der Angaben des Vortrags von Sir W. Acworth hier wiedergegeben.

Eine wichtige Unterlage für die Ermittlung der Beförderungskosten ist der Durchschnittsaufwand, der entsteht, wenn ein Gut über die Längeneinheit befördert wird. Dieser Aufwand hängt wesentlich von der durchschnittlichen Förderweite ab, denn es ist ein Unterschied, ob ein Wagen auf 200 km oder zwei Wagen auf 100 km Entfernung befördert werden, namentlich auch wegen des Einflusses der Abfertigungs- und ähnlicher Kosten. Die durchschnittliche Förderweite eines Guts ist für England rd. 93 km, eine Zahl, die auch ungefähr für Deutschland gilt, während sie in Frankreich mehr als 30 km höher ist. England müßte also, auf der Grundlage des Beförderungswegs berechnet, sicher keine niedrigeren Gütertarife als Deutschland haben.

Allgemein wird angenommen, daß die englischen Eisenbahnen einen sehr dichten Verkehr haben; die Statistik beweist nicht gerade das Gegenteil, läßt aber doch das Bild etwas anders erscheinen, als man gewöhnlich annimmt. Nach Acworth entfallen auf eine Streckenmeile (1 Meile = 1,609 km) in den verschiedenen Ländern die folgenden Gütermengen:

	t		t
Frankreich	670 000	England	900 000
Kanada	750 000	Deutschland	1 000 000
Japan	800 000	Vereinigte Staaten	
Rußland	1 000 000	von Amerika	1 650 000
Österreich	750 000		

Dazu kommen an Personenzugmeilen auf eine Streckenmeile

in den Vereinigten Staaten	2 600	in Deutschland	8 000
in Frankreich	5 500	in England	11 000

Bei Würdigung dieser Zahlen muß beachtet werden, daß England in bezug auf die Ausstattung seiner Eisenbahnstrecken mit zweiten Gleisen an der Spitze der Eisenbahnländer steht: mehr als die Hälfte seiner Strecken ist zweigleisig; in Frankreich bleibt die entsprechende Zahl etwas unter der Hälfte, in Deutschland beträgt sie etwa zwei Fünftel, in allen anderen Ländern liegt sie in der Nähe von einem Zehntel.

Daß die englischen Eisenbahnen in den Ruf geraten sind, einen besonders dichten Verkehr zu besitzen, liegt daran, daß sie leichte Züge fahren, also deren Zahl höher sein muß als in anderen Ländern, wo die Züge schwerer sind. Ein englischer Zug befördert etwa 130 t, ein österreichischer etwa 200 t, ein chinesischer etwa 250 t. In Frankreich beträgt die Nutzlast auch nur 150 t, in Japan noch weniger, nämlich 140 t, dabei handelt es sich aber um Schmalspurbahnen. Die durchschnittliche Nutzlast eines deutschen Güterzugs gibt Acworth zu 225 t an, und ein amerikanischer Güterzug übertrifft sie mit 650 t alle um ein Mehrfaches. Die Gleisanlagen reichen alle für die Zugzahl aus, die sich aus der Gütermenge und der Nutzlast des Durchschnittzuges ergibt. Durch Erhöhung der letzteren, die nach den oben angegebenen Zahlen in den meisten Ländern möglich sein muß, wird also ein erheblich stärkerer Verkehr bewältigt werden können, ohne daß es nötig wird, die Anlagen nennenswert zu vergrößern.

In England, Frankreich, Deutschland und den Vereinigten Staaten ist die Zahl der Wagen in einem Güterzug im Durchschnitt ungefähr dieselbe; sie liegt zwischen 35 und 40. Die Ladefähigkeit der Wagen ist aber sehr verschieden. In England hält man bekanntlich immer noch am kleinen, leichten Güterwagen fest, der in den meisten anderen Ländern überwunden ist. Die durchschnittliche Ladefähigkeit eines deutschen oder französischen Güterwagens ist etwa um 40 % größer als die eines englischen, die eines amerikanischen ist etwa viermal so groß. In Deutschland, England und Amerika ist das Verhältnis der beladenen zu den leerfahrenden Wagen ungefähr gleich; es beträgt etwa 1 zu 3. Dagegen zeigt der täglich zurückgelegte Weg sehr erhebliche Unterschiede. Ein englischer Güterwagen läuft in 24 Stunden etwa 13 km, ein deutscher erheblich mehr, nämlich 34 km, ein amerikanischer zurzeit etwa 39. Im Krieg war die Zahl in Amerika der Not gehorchend erheblich größer; sie betrug nahezu 50 km; 30 Meilen (48,3 km) sind das Ziel für eine Tagesleistung, das sich die amerikanischen Eisenbahnen in ihrem Bestreben, den Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten, gesetzt haben. In Frankreich ist der Tagesweg eines Güterwagens ungefähr ebenso groß wie in Amerika. Gerade auf diesem Gebiete ließe sich durch scharfe Bestimmungen über die Erhebung von Wagenstandgeld einerseits, durch mechanische Vorrichtungen zum Laden und Löschen der Wagen andrerseits viel erreichen.

Angeblich fahren die englischen Güterzüge besonders schnell, und dies wird als ein Grund für die Beibehaltung der leichten Wagen und der kurzen Züge und gegen die Erhöhung des Ladegewichts der Wagen und deren Zusammenstellung zu größeren Zugeinheiten angeführt. Die Statistik bestätigt diese weit verbreitete Ansicht nicht. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Güterzüge von 70 amerikanischen Eisenbahngesellschaften betrug in der ersten Hälfte des Jahres 1922 18,8 km in der Stunde; nur bei zwei kleinen Unternehmungen blieb sie unter 13 km, bei keinem andern unter 14,5 km. Der englische Durchschnitt beträgt dagegen nur 15 km, und bei sieben der großen Eisenbahngesellschaften bleibt er unter 14,5 km. Zuggewicht und Fahrgeschwindigkeit stehen also nicht in umgekehrtem Verhältnis zueinander. Für die Ausnutzung der Ladefähigkeit der Güterwagen fehlen zum Teil genaue Zahlenangaben. Das durchschnittliche Ladegewicht der englischen Güterwagen war im Jahre 1921 10,24 t, das der amerikanischen 42 t. Die Durchschnittsladung beträgt in England etwa die Hälfte, in Amerika etwa zwei Drittel der Tragfähigkeit. Sieht man vom Kohlen- und Erzverkehr ab, so wird in England die Ladefähigkeit der Güterwagen im Durchschnitt nur mit etwa einem Drittel ausgenutzt. Das hängt mit der Gewohnheit des englischen Handels zusammen, Güter in kleinen Mengen zu versenden; der Kleinhändler hält kein nennenswertes Lager, sondern ruft die Ware in kleinen Mengen beim Großhändler ab, daher die eben dargelegte geringe Ausnutzung der Güterwagen, obgleich der Stückgut- und der Viehverkehr nur etwa ein Fünftel des englischen Güterverkehrs ausmachen. Die übrigen vier Fünftel sind Kohle und Erz. In Amerika sind nur 58 % der beförderten Güter Bergwerkerzeugnisse, dazu kommen aber noch Getreide, Bauholz und andere in vollen Wagenladungen versandte Güter, auch Obst, Eier, Fleisch und ähnliche Waren, die dort viel in Wagenladungen versandt werden, wodurch der Durchschnitt der Ausnutzung der Güterwagen in die Höhe gedrückt wird.

Eine Eigenheit der englischen Gütertarife liegt in dem Umstand, daß für eine Anzahl Güter die Rollgebühren in den Frachtsätzen inbegriffen sind: sog. „Collect and Deliver-rates“ (C. and D.) im Gegensatz zu den „Station to Station-rates“ (S. to S.), die nur die reine Fracht enthalten. Die „C. and D.“-Sätze werden häufig als Begründung dafür geltend gemacht, daß die englischen Frachten hoch sein müssen; diese Begründung ist aber falsch, denn vier Fünftel der Güter sind Kohlen und Erze und werden zu „S to S“-Sätzen befördert; dazu kommen noch eine Anzahl Güter in Sonderklassen, für die ebenfalls die Rollgebühren nicht in den Frachtsätzen enthalten sind. Bei einer Einnahme von 178,2 Mill. Pfd. Sterl. hat der Speditionsverkehr der englischen Eisenbahnen im Jahre 1921 8,7 Mill. Kosten verursacht. Ohne das Abholen und Zurollen der Güter durch die Eisenbahngesellschaften hätten also die Tarife nur im Verhältnis 118,2 : 109,5 herabgesetzt werden können.

Für den Einfluß der Frachten auf den Preis der alltäglichen Lebensbedürfnisse führt Acworth die Kartoffel als Beispiel an. Es ist ganz interessant, auf diese Art etwas von den Kosten der Lebenshaltung in England zu erfahren. Freilich erscheinen die Zahlen in ganz anderem Lichte, je nachdem man der Umrechnung auf deutsches Geld die Vorkriegs- oder die heutige Währung zugrunde legt. Der englische Landwirt verkauft zurzeit — Herbst 1922 — die Tonne Kartoffeln mit etwa 2 £.

Die Durchschnittsentfernung, auf die Kartoffeln zwischen Erzeuger und Verbraucher befördert werden, ist 185 km, wofür die Fracht 1 £ 3 s 10 d beträgt. Während man also beim Erzeuger etwa 5 Pfund für einen Penny kaufen kann, befördert die Eisenbahn etwa 8 Pfund für den gleichen Betrag. 5 Pfund Kartoffeln kommen also am Ort des Verbrauchers auf etwa 1,6 Pence zu stehen, der Verkaufspreis ist aber sehr erheblich höher. Das Beispiel ist insofern nicht günstig gewählt, als die Fracht im Verhältnis zu dem Preis beim Erzeuger sehr hoch ist, bei anderen Gegenständen des täglichen Gebrauchs macht sie einen weit geringeren Bruchteil aus, und ihr Einfluß auf die Kosten für den Verbraucher ist im allgemeinen bei weitem nicht so hoch wie man gewöhnlich annimmt. Acworth schätzt auf Grund einer Sonderstatistik des Verkehrsministeriums, die die Beförderungskosten von Gegenständen des täglichen Bedarfs enthält, daß bei diesen Waren die Fracht in der Regel 3, höchstens 6 % des Preises ausmacht.

Ein Rückblick auf die Zeit vor dem Kriege hat zwar keinen rechten Zweck, trotzdem wurde darauf hingewiesen, daß damals in England 1 t für 1 Penny etwa 1 Meile weit befördert wurde, während in Deutschland und Frankreich die entsprechende Entfernung mehr als 1,5 Meilen, in Amerika 2,5 Meilen betrug. Das hängt zum großen Teil damit zusammen, daß, wie schon erwähnt, ein englischer Zug 130 t, ein französischer 150 t, ein deutscher 225 und ein amerikanischer 650 t Nutzlast befördert. Die Schuld daran, daß die englischen Züge so leicht sind, schiebt Acworth den schon angedeuteten englischen Handelsgebräuchen zu; viele Waren werden in kleinen Mengen aufgegeben, und Empfänger und Versender bestehen darauf, daß sie sofort befördert werden. Es ist also den Eisenbahnen nicht möglich, volle Ladungen anzusammeln und diese zu schweren, auf große Entfernungen durchgehende Züge zusammenzustellen, während das Bild des amerikanischen Güterverkehrs von derartigen Zügen geradezu beherrscht wird. Das bedeutet für den Betrieb eine sehr erhebliche Verschwendung. Eine Güterzuglokomotive leistet in der Stunde, die mit 15 Shilling anzusetzen ist, 3,5 Zugmeilen. Im Monat Mai haben die englischen Lokomotiven 1 200 000 Stunden im Zugdienst und 1 700 000 Stunden im Verschiebedienst zugebracht. Für die genannten 15 Shilling wird also 1 t nur 3,5 Meilen weit befördert, und dazu kommen noch die sich aus den Verschiebekosten ergebenden Beträge.

Ein weiteres Beispiel für die die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes in England beeinträchtigenden Umstände: Die englischen Eisenbahnen brauchen für 20 Milliarden Tonnenmeilen 1 360 000 Güterwagen; die französischen Eisenbahnen leisten 18 Milliarden Tonnenmeilen, also nahezu ebensoviel, kommen aber mit 332 000 Wagen, also einem Viertel so viel wie die englischen aus. In Deutschland ist die Zahl der Tonnenmeilen mit 38 Milliarden fast doppelt so groß wie in England, die Zahl der Güterwagen mit 700 000 t aber nur wenig mehr als halb so groß. In England leistet also ein Güterwagen jährlich etwa 15 000, in Deutschland und Frankreich etwa 50 000 Tonnenmeilen. Selbst wenn man berücksichtigt, daß der deutsche und der französische Güterwagen die anderthalbfache Tragfähigkeit des englischen besitzen, kommt man doch darauf hinaus, daß sie, bezogen auf die Einheit der Tragfähigkeit, etwa das Doppelte leisten.

Daß ein Engländer seinen Landsleuten so gründlich die Wahrheit über die Mängel ihres Eisenbahnbetriebes sagt, ist sehr auffallend; denn der Engländer ist gerade in bezug auf das Verkehrswesen immer der Ansicht, daß England, die Heimat der Eisenbahnen, in dieser Beziehung von keinem anderen Lande übertroffen werden kann. Ebenso auffallend ist, daß Acworth das Ausland zum Vergleich heranzieht; denn im allgemeinen hat der Engländer wenig Verständnis für solche Vergleiche, indem er behauptet, die Verhältnisse lägen in England so eigenartig, daß ein Vergleich mit dem Ausland nicht in Frage kommt. Bei der Stellung, die Acworth in der englischen Fachwelt einnimmt, werden seine Darlegungen den Leitern der englischen Eisenbahnen doch zu denken geben, und auch die Allgemeinheit wird aus ihnen lernen müssen, daß sie die Eisenbahnen bei ihrem Bestreben, den Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten, unterstützen muß, wozu sie vom Vortragenden im Schlußwort aufgefordert wurde. Für Deutschland ist es eine ganz erfreuliche Tatsache, daß seine Eisenbahnen von einem Engländer, der sonst nicht dazu neigt, das Ausland zu loben, als nachahmenswertes Beispiel hingestellt werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der ständige Ausschuß des Reichseisenbahnrates** trat am 10. d. M. unter dem Vorsitz des Staatssekretärs Stieler zusammen, um zu der allgemeinen Tarifpolitik der Reichsbahn und besonders zu den am 1. Januar d. J. eingeführten Tariferhöhungen und Änderungen im Schema und in der Gütereinteilung Stellung zu nehmen. Unbeschadet der besonderen Wünsche einzelner Wirtschaftsgruppen und Wirtschaftsprovinzen billigte der Ausschuß einhellig die Politik der Reichsbahn, die zum Ausgleich zwischen Ausgaben und Einnahmen eine schnelle Anpassung der Tarife an die fortschreitende Geldentwertung fordert, wobei die wirtschaftlichen Interessen, soweit eben möglich, durch Spezialisierung des Tarifs berücksichtigt und geschont werden sollen. Hand in Hand hiermit sollen Ersparnisse auf der Ausgabenseite gehen durch Verringerung der persönlichen und sächlichen Ausgaben und Hebung der Arbeitsintensität. Der Ausschuß erkannte einstimmig die Notwendigkeit an, den Personenverkehr entsprechend seinen Selbstkosten in Zukunft stärker heranzuziehen. Mit allen gegen 2 Stimmen wurde die Notwendigkeit der Erhöhung der Personentarife zum 1. Februar d. J. um 100 % anerkannt.

— **Erhöhung der Personen- und Gepäcktarife.** Gleichzeitig (1. Februar) mit der vorstehend bekanntgegebenen Erhöhung der Personen- und Gepäcktarife um 100 % wird die Entfernung für die Berechnung der Mindestfahrpreise sowohl für die Einzel- als auch für die Zeitkarten von 11 km auf 9 km herabgesetzt. Die Erhöhung um 100 % erstreckt sich auch auf die Schnellzugzuschläge, die Militärfahrpreise und die sonstigen Gebührensätze. An Schnellzugzuschlägen werden also erhoben für die Zone I (1—75 km), die Zone II (76—150 km) und die Zone III (über 150 km) in der dritten Klasse 200, 400 und 600 ℳ; in der zweiten Klasse 400, 800 und 1200 ℳ; in der ersten Klasse 800, 1600 und 2400 ℳ. Die Gepäckfracht beträgt vom 1. Februar 1923 ab 2 ℳ für je 10 kg und 1 km. Die Mindestfracht wird ebenfalls verdoppelt, also auf 200 ℳ festgesetzt.

— **Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso und über Brenner und Tarvis.** Am 1. Februar d. J. werden die Tarife für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der italienischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Deutschen Reichsbahn anderseits über die vorgenannten Übergänge neu ausgegeben. Hierdurch werden die Tarife vom 1. Oktober 1921 samt Nachträgen und den hierzu erlassenen Ausschreiben aufgehoben. In der Einstellung der Sätze für den Schnitt II (österreichische Sätze) ist im neuen Tarif über Brenner und Tarvis eine wesentliche Änderung insofern eingetreten, als nicht mehr eine Anzahl von Reihen, sondern nur noch eine Reihe der Taxen enthalten ist. Die Frachtsätze dieser Reihe werden je nach der Kurslage mit einer von Fall zu Fall durch Schalteranschlag bekanntgegebenen Zahl vervielfacht.

Um den Kursveränderungen und etwaigen weiteren Veränderungen der Taxen der deutschen Bahnen besser folgen zu können, ist im Verkehr über die Schweiz eine Änderung in der Aufstellung der außeritalienischen Taxen in der Weise eingetreten, daß sie nicht mehr in einer Ziffer, sondern getrennt für den deutschen und den schweizerischen Durchlauf dargestellt sind.

Der Zuschlag von 10 % für die bedeckte Beförderung in Deutschland ist in die Tarife eingerechnet und daher nicht mehr besonders zu berechnen. Die Gütereinteilung wurde durch die Aufnahme von frischen Fischen für den Verkehr nach Italien ergänzt. In dem neuen Tarif sind mit geringer Ausnahme nur noch Sätze für jene deutschen Stationen enthalten, welche bisher Verkehr aufzuweisen hatten.

— **Güterverkehr mit Polen.** Am 2. Januar 1923 wurde der Güterwechselverkehr zwischen Deutschland und Polen über den Übergang Militsch (Freyhan)-Zduny sowohl für Stückgut als auch für Wagenladungen vorläufig aufgenommen. Für den Verkehr gelten die in Nr. 47, S. 912, Jahrg. 1922 bekanntgegebenen Bestimmungen. Der gesamte Abfertigungsdienst wird bis auf weiteres an Stelle von Freyhan von der Güterabfertigung in Militsch vorgenommen.

— **Frachtenstundung und Sicherheitsleistung.** Die hohen Frachtsätze der Reichsbahn haben in den Kreisen der deutschen Wirtschaft den Wunsch hervorgerufen, daß das Reichsverkehrsministerium das Frachtenstundungssystem mehr ausbauen möge, als das bisher der Fall war. Auch wurde der Vorschlag gemacht, unter den Stundungsbedingungen die Sicherheitsleistung für die gestundeten Frachtbeträge fallen zu lassen. Der Reichsverkehrsminister hat jedoch, wie die P. P. N. erfahren, nach Prüfung dieses Antrages sich auf den Standpunkt gestellt, daß vorerst

infolge der Unsicherheit der augenblicklichen Zustände an der Sicherheitsleistung festgehalten werden muß.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrbezirk.** Der Eisenbahnbetrieb wickelte sich im Ruhrgebiet auch in der ersten Januarwoche glatt ab. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in dieser Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 17 389 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt. Der Wasserstand des Rheins ist langsam wieder gefallen, ohne daß die Abladung bisher Einschränkungen zu erfahren braucht. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen bezifferte sich auf 17 609 (19 442) t, während der Umschlag in den privaten Rheinhäfen 3755 (4221) t und der in den Zechenhäfen der Kanäle 13 892 (24 393) t werktäglich betrug.

— **Durchgehende Gepäckabfertigung nach Berliner Vororten.** Die durchgehende Gepäckabfertigung von und nach Berliner Vorortstationen ist den Gepäckabfertigungen vielfach nicht bekannt. Sie wird ihnen deshalb von neuem in Erinnerung gebracht. Diese Abfertigung erfolgt auf Verlangen des Reisenden, wenn er eine Fahrkarte nach Berlin vorlegt. Dazu gehören alle Arten von Fahrausweisen, also z. B. die Freikarten der Mitglieder der Parlamente. Die durchgehende Abfertigung ist nach allen Vorortbahnhöfen möglich, gleichviel von welcher Richtung der Reisende in Berlin eintrifft. — Zwischen Berliner Bahnhöfen ohne Eisenbahnverbindung wird das Gepäck mit Fuhrwerk überführt.

— **Zur Einstellung des Betriebes auf der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)** veröffentlichen die Hanomag-Nachrichten einen Aufsatz mit dem Bilde der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn, in dem folgendes ausgeführt wird: Am 1. November 1922 wurde auf der Nürnberg-Fürther Eisenbahn, auch Ludwigsbahn genannt, der Verkehr eingestellt, nachdem sie seit dem 7. Dezember 1835, also fast 87 Jahre, beide Städte verbunden hat. Diese Bahn, überhaupt die erste deutsche, welche mit Lokomotiven befahren wurde, ist nun auch ein Opfer der Zeit geworden, wie ja auch andere Verkehrsgesellschaften den wirtschaftlichen Nöten des deutschen Vaterlandes nicht standhalten konnten. Schon früher nach dem Kriege sind verschiedene Klein- und Nebenbahnen nicht mehr in der Lage gewesen, sich lebensfähig zu erhalten. Viele Gesellschaften haben bereits die Betriebsmittel, Lokomotiven und Wagen verkauft. Wie trostlos auch für die Zukunft die Verhältnisse beurteilt werden, geht wohl am besten aus der Tatsache hervor, daß an einzelnen Stellen auch der Oberbau mit verkauft wird und somit an eine Wiedereröffnung in absehbarer Zeit nicht gedacht wird. So sind z. B. die Kleinbahnen Tangermünde-Lüderitz, Bückeburg-Minden usw. abgerissen worden. Auch viele elektrische Straßenbahnen, so in Würzburg, Osnabrück, Celle und Plauen i. V. u. a., haben infolge Unwirtschaftlichkeit ihren Verkehr einstellen müssen. In einem Bericht über die feierliche Eröffnung der Ludwigsbahn heißt es: „Es möchte keiner, der nicht völlig phantasielos ist, ganz ruhigen Gemütes und ohne Staunen beim ersten Anblick des wunder-wirklichen Phänomens geblieben sein!“

Welcher Gegensatz liegt in der Ankündigung der jetzt erfolgten Betriebseinstellung, die in kurzen Worten von der Bahngesellschaft wie folgt gegeben wurde:

„Gezwungen durch die katastrophale Steigerung der Ausgaben für Kohlen, sonstige Verkehrsmittel, Gehälter und Löhne sind wir nicht mehr in der Lage, den Betrieb weiterzuführen und müssen ihn deshalb am 1. November 1922 stillegen.“

Damit ist der Anfang der Eisenbahngeschichte Deutschlands zu Grabe getragen.

— **Vorlesungen über Gegenwartsfragen.** Die Verwaltungs-Akademie Berlin hat sich die Aufgabe gestellt, die Beamten nicht nur fachwissenschaftlich zu schulen, sondern auch wichtige neuzeitliche Fragen ihrem Verständnis nahezubringen. Diesem Zwecke dienen die nachstehend aufgeführten Vorlesungen „Gegenwartsfragen“. Es sprechen an den folgenden Donnerstagen: 11. Januar: Ministerialrat, Geheimer Regierungsrat Dr. Kühne über Grundfragen der Beamtenbildung, 18. Januar: Oberregierungsrat Lehmann über wirtschaftliche und soziale Selbsthilfe der Beamten, 25. Januar: Ministerialrat, Geheimer Baurat Dr.-Ing. Schwarze über fachwissenschaftliche Beamtenbildung, namentlich der Reichsbahn, 8. Februar: Reichsminister a. D. Dr.-Ing. h. c. Koeth über Gegenwartsfragen der Wirtschaftspolitik, 15. und 22. Februar: Geheimer Oberregierungsrat, Professor Dr. Köbner über Grundlinien der Weltpolitik, 1. März: Ministerialdirektor Dr. Falck über die Grundrechte der Beamten und 8. März über Rechte und Pflichten der Beamten. Die Vorlesungen finden abends 7½ Uhr im Hörsaal A I des neuen Aulagebäudes der Berliner Universität statt. Der Eintritt ist unentgeltlich. Eintrittskarten werden nicht ausgegeben.

— **Die AEG-Schnellbahn in Berlin.** Wie wir der D. Allg. Ztg. entnehmen, hat das Reichsgericht in dem Prozeß zwischen der Stadtgemeinde Berlin und der AEG-Schnellbahn-Gesellschaft zugunsten der Stadtgemeinde entschieden. Bekanntlich hat im Jahre 1919 die AEG den Weiterbau der Bahn Brunnenstraße-Alexanderplatz-Neukölln, der sogenannten AEG-Bahn, eingestellt mit der Begründung, daß die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse ihr die Erfüllung des Vertrages nicht möglich machten. Die Stadt Berlin hat auf Erfüllung des Vertrages geklagt und war vom Landgericht und Kammergericht mit ihrer Klage abgewiesen worden. Das Reichsgericht hat jetzt das Urteil des Kammergerichts aufgehoben und dem Antrage der Stadt Berlin entsprochen. Der Wortlaut des Urteils bezieht sich allerdings, um die Kosten des Rechtsstreites niedrig zu halten, nur auf eine 500 m lange Teilstrecke an der Neuen Friedrichstraße. Aber es ist klar, daß der Spruch sinngemäß für den gesamten Vertrag gilt.

Wir erinnern daran, daß das große Bahnprojekt darauf hinausläuft, den Norden von Berlin über den Alexanderplatz hinweg mit Neukölln zu verbinden, wobei im Norden Anschluß an die Liebenwalder Bahn und im Süden Anschluß an die Mittenwalder Bahn gewonnen werden soll. Also ein Verkehrsstrang von der größten wirtschaftlichen Bedeutung für die werktätige Bevölkerung der Hauptstadt. Die technisch schwierigsten Teile der Strecke sind bereits fertiggestellt, unter anderem die Unterführung unter der Spree, ein größerer Teil in der Brunnenstraße, im Humboldthain, am Oranienplatz. Im Bau begriffen ist eine Strecke in der Neuen Friedrichstraße. Insgesamt ist etwa ein Fünftel fertiggebaut. Nach dem vorliegenden Urteil wird nun wohl damit zu rechnen sein, daß zunächst der nördliche Teil von der Brunnenstraße bis in die Nähe des Alexanderplatzes betriebsfertig ausgebaut wird, weil hier die Vorarbeiten am weitesten gediehen sind. Es würde dann die Verbindung zwischen der Ringbahn im Norden und dem Alexanderplatz geschaffen sein.

— **Eine deutsche Verkehrsausstellung in München** wird für das Jahr 1924 vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen geplant in Verbindung mit der Tagung dieses Vereins. Die Ausstellung wird alle Verkehrsgebiete (Land-, Wasser- und Luftverkehr) einschließlich ihrer Hilfsmittel umfassen. Vom Münchener Stadtrat ist für sie das gesamte städtische Ausstellungsgelände auf der Theresienhöhe zur Verfügung gestellt worden.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der Reichsbahnverwaltung sind ernannt: zum Oberregierungsbaurat: die Regierungsbauräte Iltgen in Berlin (Eisenbahn-Zentralamt), Usbeck in Breslau und Weese in Magdeburg; zum Regierungsrat: die Regierungsassessoren Dr. jur. Wick in Köln und Dr. jur et rer. pol. Lohse in Berlin (Reichsbahndirektion Berlin); zum Regierungsbaurat: die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Claßens in Aachen, Ehrenberg in Schwerin (Mecklenburg), der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Bergter in Altenburg, die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Kurt Lehmann in Hannover, Maercker in Berlin (Eisenbahn-Zentralamt), Kurt Schulz in Düsseldorf und Hermann Pabst in Königsberg (Pr.), der Ministerialamtmann Stierl in Berlin (Eisenbahn-Zentralamt) und der Eisenbahnamtmann Bader in Gumbinnen. — Versetzt sind: der Oberregierungsbaurat Riegger, bisher in Offenburg, als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion nach Karlsruhe, der Regierungsbaurat Dr.-Ing. Gustav Wagner, bisher in Duisburg, als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Magdeburg, und der Eisenbahnamtmann Panke, bisher in Stettin, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Lyck.

Österreich.

— **Die Ersparungsmaßnahmen der Bundesbahnverwaltung.** Aus einer Ende des vorigen Jahres geführten Unterredung des Bundesministers für Verkehrswesen Dr. Odehnal mit einem Berichterstatter entnehmen wir: Die Völkerbunddelegation hat über die Anzahl der abzubauenden Bundesangestellten bestimmte Forderungen ausgesprochen. Für die Bundesbahnen wurde die Anzahl der bis Ende 1922 Abzubauenden mit 10 000 Angestellten festgesetzt. Als diese Ziffer in der Oeffentlichkeit bekannt wurde, erhob sich naturgemäß sofort die Frage, ob es möglich sein wird, sie zu erreichen. Diese Frage konnte nicht gleich beantwortet werden, weil zunächst noch ungewiß war, in welchem Umfange von der Begünstigung des freiwilligen Ausscheidens aus dem Dienste, die nach dem Abbaugesetze bis 31. Dezember 1922 offen steht, Gebrauch gemacht werden. Heute lassen sich die Verhältnisse bereits überblicken, und es kann mit Bestimmtheit gesagt werden, daß

die Außerstandbringung von 10000 Angestellten der Bundesbahnen bis 31. Dezember 1922 eingeleitet sein wird. Die Außerstandbringung so vieler Bediensteter bis zu einem festgesetzten Zeitpunkte konnte selbstverständlich nur im vollsten Einvernehmen mit der Personalvertretung erreicht werden, die sich gleich der Verwaltung der durch das Staatswohl gebotenen unerläßlichen Notwendigkeit dieser schwerwiegenden Maßnahmen bewußt war.

Mit der erreichten Ziffer von 10000 ist der Angestelltenabbau noch nicht beendet. Er wird noch in den nächsten zwei Jahren seine Fortsetzung finden, da durch das Wiederaufbaugesetz die Möglichkeit des Zwangsabbaues bis 31. Dezember 1924 erstreckt worden ist. Auch in diesen zwei Jahren werden noch gewaltige Abbauziffern erreicht werden müssen. Ihre Höhe schon heute anzugeben, ist nicht möglich, weil der weitere Abbau, soweit er sich nicht als Auswirkung der bereits eingeleiteten Maßnahmen darstellt, abhängig sein wird von weiteren Vorkehrungen, die es erst ermöglichen werden, eine noch weitere große Anzahl von Bediensteten aus dem Betriebe herauszuziehen, ohne seine Leistungsfähigkeit zu gefährden. Diese Vorkehrungen werden insbesondere in organisatorischen Änderungen und in einer schärferen Erfassung der wirklichen Arbeitszeit bestehen. Daneben wird zielbewußt auf einen Arbeitsabbau und auf eine Vereinfachung der Arbeit hingewirkt werden. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß nach den bisherigen Erfahrungen mit Bestimmtheit damit zu rechnen ist, daß auch der weitere Abbau sich in dem durch die wirtschaftliche Notlage des Staates gebotenen Umfange vollziehen wird.

Was die eingeleiteten Ersparungsmaßnahmen anlangt, so kommt es weniger darauf an, möglichst rasch hohe Ersparungsziffern zu nennen — und es müßten sehr hohe Ziffern sein, um in der Öffentlichkeit Eindruck zu machen —, von Wesentlichkeit ist vielmehr, daß Ersparungsmaßnahmen in allen Zweigen des Eisenbahndienstes tatsächlich eingeleitet wurden und daß diese Maßnahmen von den Bediensteten mit Verständnis aufgenommen und durchgeführt werden. Es wird noch immer nur allzuhäufig übersehen, daß die Bundesbahnen durch den Zusammenbruch in den Zustand schwerster Zerrüttung geraten sind, aus dem es gilt, sie schrittweise herauszuführen. Es kann behauptet werden, daß ein Großteil der Ersparungsmaßnahmen, die heute allgemeines Verständnis finden, noch vor Jahresfrist gänzlich wirkungslos geblieben wäre. So bildet das immer reger werdende Verständnis für die Notwendigkeit von Ersparungen gewissermaßen den Gradmesser für die allmählich fortschreitende Besserung der inneren Verhältnisse bei den Bundesbahnen. Es kann daher auch der begründeten Hoffnung Ausdruck gegeben werden, daß das sich fortgesetzt steigernde Verständnis für Ersparungen bald zu der sparsamen Betriebführung, die die Voraussetzung für wirkliche Ersparnisse bildet, hinüberleiten wird.

Aus der Reihe der eingeleiteten Ersparungsmaßnahmen wären beispielsweise zu nennen: Die Auflassung von Wegschranken, die Verhängung der Nachtsperre über Strecken mit geringerem Verkehr, Verkehrseinschränkungen, die vorübergehende Auflassung von Schlaf- und Speisewagen, die Sperrung von Haltestellen, die Zusammenlegung von Bahnhöfen und die Auflassung von Betriebsleitungen im Bereiche der niederösterreichischen Landesbahnen, Einschränkung der Beleuchtung und Beheizung im Zentral- und Stationsdienste, Vereinfachung in der Fahrkartenerzeugung, Einschränkung des Papier- und Drucksortenverbrauches. Große Ersparungen wurden erzielt durch die Unterbringung des Bundesministeriums für Verkehrswesen im Gebäude des früheren Kriegsministeriums, abgesehen davon, daß hierdurch ein Teil der früher benutzten Räume für Wohnzwecke zur Verfügung gestellt werden konnte. Durch die Erhöhung der Bestandzinsen für Lagerplätze, Erhöhung der Schleppbahngebühren und Einführung der Anteilbeteiligung bei Bahnhofwirtschaften, Bahnhofbuchhandlungen und anderen Erwerbsunternehmungen auf Bahngrund wurden die bahnseitigen Einnahmen wesentlich erhöht.

Die gegenwärtig schon eingeleiteten Ersparungsmaßnahmen bilden nur einen Teil des im vollen Zuge befindlichen Ersparungsprogrammes, das in den nächsten zwei Jahren verwirklicht werden soll. Für die nächste Zukunft ist in Aussicht genommen, die vorbereiteten organisatorischen Änderungen im Bundesministerium für Verkehrswesen, verbunden mit einer einschneidenden Verminderung der Sektionen und Departements, durchzuführen. Anschließend daran wird dann in sämtlichen Dienstzweigen des Eisenbahndienstes an eine planmäßige Überprüfung aller Arbeitsvorgänge zur Herausbildung der einfachsten und zweckmäßigsten Form der einzelnen Arbeitsverrichtungen geschritten werden.

Es ist zweifellos, daß all die getroffenen und vorbereiteten Maßnahmen und die Hingabe, mit der für ihre Durchführung gearbeitet wird, zu den besten Hoffnungen auf eine Gesundung der Bundesbahnen die vollste Berechtigung geben.

— **Einschränkung der 1. Wagenklasse.** Mangels eines tatsächlichen Bedürfnisses unterbleibt aus Gründen der Wirtschaftlichkeit vom 15. Januar d. J. an im allgemeinen die Führung der ersten Wagenklasse im Personenzugverkehr der Bundesbahnen. Ausgenommen sind nur einige wichtige Fernpersonenzüge und solche, die nach und von den Grenzen bei Lundenburg, Znaim, Grußbach, Straß-Sommerein und Marchegg verkehren. Die fortan als zweite Klasse anzusehenden Wagen erster und zweiter Klasse werden vorläufig durch Zettel an den Wagen- und Abteiltürfenstern entsprechend bezeichnet. Auch die Südbahn stellt mit gleichem Tage bei den Personenzügen des Nahverkehrs die Führung der ersten Wagenklasse ein.

— **Südbahn.** Die Betriebsdirektion teilt mit, daß vom 15. Januar angefangen bis auf weiteres alle bisher bestandenen fahrplanmäßigen Einschränkungen, betreffend die Aufnahme von Reisenden bei den Schnell- und Personenzügen (wie Ausschluß der Benutzung der dritten Wagenklasse in einzelnen Strecken, Verbot des Aus- oder Einsteigens in gewissen Bahnhöfen u. dgl.) aufgelassen werden. Die bisher bestandenen Bestimmungen über den Fahrkartenvorverkauf und die Ausgabe von Platzkarten bei gewissen Zügen bleiben auch weiterhin in Kraft.

— **Das Südbahn-Übereinkommen.** Der Ministerrat hat sich in einer Sitzung mit dem Südbahn-Übereinkommen befaßt. Die eingehende Prüfung des Vorentwurfs hat ergeben, daß der Vorentwurf einer nochmaligen Änderung im Sinne einer Herabsetzung der von Österreich zu übernehmenden Lasten unterzogen werden muß. In diesem Sinne wurde auf die Notwendigkeit neuer Unterhandlungen hingewiesen.

— **Verkehrsnachrichten.** Vom 10. Januar an verkehren nachstehende Schnellzüge bis auf weiteres ohne Platzkartenzwang: Tagesschnellzug S 201 Wien-Innsbruck, Nachtschnellzug S 207 Wien-Lindau und Nachtschnellzug D 209 Wien(-München)-Innsbruck-Paris. Von diesem Tag an bleibt die Platzkarteneinrichtung nur noch für den Schnellzug D 405 Wien-Passau-Berlin aufrecht, alle übrigen Schnellzüge sind platzkartenfrei.

— **Frachtbegünstigungen für den Bezug tschechoslowakischer Kohle.** Die Verhandlungen, welche Minister Dr. Odehnal bei seiner jüngsten Anwesenheit in Prag mit dem tschechoslowakischen Eisenbahnminister Stribrny über die Kohlentarife führte, haben nunmehr den Erfolg gezeitigt, daß die tschechoslowakische Eisenbahnverwaltung für die Ausfuhr von tschechoslowakischer Hausbrand- und Industriekohle vom 1. Januar d. J. an fallweise Refaktiebegünstigungen zugestanden hat. Österreichische Kohlenbezieher, welche diese Frachtbegünstigungen in Anspruch nehmen wollen, müssen darum im einzelnen Falle beim tschechoslowakischen Eisenbahnministerium im Gesuchsweg einschreiten.

— **Erhöhung der Bahnhoflagerplatzmieten.** Durch ein in den letzten Tagen versendetes Rundschreiben haben die Bahnhofverwaltungen mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1923 offene Bahnhoflagerplätze um das Vierfache, auf den 2000fachen Friedenszins, und Kellerräumlichkeiten um das Achtfache, auf den 2600fachen Friedenszins, gesteigert. Kürzlich sprachen in dieser Angelegenheit Vertreter der Verbände der Baumaterialien-, Wein- und Holzhändler sowie der Fachabteilung der Spediteure im Gremium der Wiener Kaufmannschaft im Eisenbahnministerium vor, um gegen diese Maßnahmen Beschwerde zu führen. Nach eingehender Erörterung erhielten die Parteien die Zusage, daß die Zahlungsfrist für die neuen Mietzinse bis 31. Januar 1923 hinausgeschoben wird, und daß in Zukunft Neuerungen des Mietverhältnisses nur nach einem vorhergehenden Einverständnis mit den Parteien durchgeführt werden sollen.

— **Eisenbahnwohnhäuser.** Vor kurzem beabsichtigte der Leiter des Bundes-Wohn- und Siedlungsamtes die Tiroler und Salzburger Bauten der gemeinnützigen Bau- und Wohnungsgenossenschaft für Eisenbahner in Innsbruck und stellte mit Befriedigung fest, daß mit den erteilten Bauvorschüssen des Siedlungsfonds viel Ersprießliches geleistet wurde. Die Genossenschaft hat den Bau von 36 Häusern in Vorarlberg sowie von 38 Häusern in Tirol teilweise bereits fertiggestellt, zum Teil in Angriff genommen.

— **Personalnachrichten.** Der Bundespräsident hat dem Vorstande der Sektion für bautechnische Angelegenheiten im Bundesministerium für Verkehrswesen Dipl.-Ing. Dr. techn. Ferdinand Trnka den Titel eines Sektionschefs verliehen. Ferner hat er dem Sektionschef im Bundesministerium für Verkehrswesen Dr. Karl Pesta anläßlich seines bevorstehenden Scheidens aus dem

aktiven Dienste für seine vieljährigen, unter den schwierigsten Verhältnissen geleisteten, vorzüglichsten Dienste Dank und Anerkennung ausgesprochen, und dem Vizepräsidenten der Bundesbahndirektion Wien-West, Hofrate Ing. Saurau, dem Vizepräsidenten der Bundesbahndirektion Linz, Hofrate Dipl.-Ing. Josef Walter, dem Vizepräsidenten der Bundesbahndirektion Innsbruck, Hofrate Ing. Karl Pokorny, und dem Vizepräsidenten der Bundesbahndirektion Villach, Hofrate Dr. Karl Kulterer, anläßlich des Übertrittes in den dauernden Ruhestand den Titel eines Bundesbahnpräsidenten verliehen.

Übrige europäische Länder.

— Kein amtlich-polnisches Reisebureau in Danzig. Der Kommissar des Völkerbundes hatte sich auf Anrufung der Danziger Regierung mit der Frage zu beschäftigen, ob die polnische Eisenbahndirektion in Danzig berechtigt sei, im Danziger Hauptbahnhofe ein rein polnisches amtliches Reisebureau zu unterhalten. Der Oberkommissar hat entschieden, daß Polen kein Recht hat, ein derartiges Reisebureau zu unterhalten. Beiden Regierungen wird eine Vereinbarung über eine zu beauftragende Privatfirma empfohlen.

— Verbesserung der Verbindungen Schwedens mit den Nachbarländern. Die schwedische Abteilung des schwedisch-finnischen Verkehrsausschusses und die schwedische Abteilung des schwedisch-norwegischen Verbindungsbahnausschusses, beide unter dem Vorsitz von Generaldirektor Granholm stehend, haben an das Verkehrsministerium über die Tätigkeit der Ausschüsse Bericht erstattet. Der schwedisch-finnische Verkehrsausschuß wird, nachdem er das letzte Mal in Hangö Anfang August tagte, wieder Anfang 1923 zusammentreten. Die Untersuchungen über die in Frage kommenden Fahrrinnen sind zu Ende geführt. Weitere Erhebungen wurden angestellt über Hafenanlagen in Kapellskär, Nynäshamn und Stockholm auf schwedischer sowie Åbo und Hangö auf finnischer Seite. Auch über die Kapellskär- und Nynäsbahn sind Untersuchungen angestellt worden. Die Fahrplanerhebungen sind vorläufig abgeschlossen. Die vorläufigen Verkehrs- und Verkehrskosten-Berechnungen zeigen, daß die Durchführung des Planes täglicher Verbindungen unter gewissen Voraussetzungen wirtschaftlich nicht unwahrscheinlich sein würde. Der Ausschuß hofft, bis zum Sommer 1923 seine Arbeiten abzuschließen. Er will sich von Schiffswerften Angebote für Fähren und Dampfer verschaffen und auf Grund dieser Angebote und der übrigen zu Ende geführten Erhebungen endgültige Anschaffungs-, Betriebskosten- und Verkehrsberechnungen für die Verbindungen, die nach endgültiger Prüfung der Fahrplanzusammenfassung sich als möglich erweisen, aufstellen.

Der schwedisch-norwegische Verbindungsbahnausschuß hat während des Jahres 1922 die erforderlichen technischen Kostenberechnungen für den Bahnbau nach den verschiedenen Wahllinien, nämlich einerseits von Skee nach Svinesund und anderseits von Hällevadsholm durch Bullaredalen nach Vassbotten aufgestellt. Gleichzeitig sind vorbereitende Erhebungen über den eisenbahnwirtschaftlichen Rückhalt der neuen Linienanordnungen angestellt worden. Auch dieser Ausschuß hofft, im ersten Halbjahr 1923 fertig zu werden. Dr. S.

— Neue Verkehrsverbindungen zwischen der schwedischen West- und Ostküste. In den letzten Jahren ist im Zusammenhange mit Dampffährenplänen nach Finnland und möglicherweise auch Estland der Gedanke aufgetaucht, die Eisenbahnstrecke Göteborg-Norrköping zu verkürzen. Über die aus diesem Anlaß und bei dieser Gelegenheit vorgebrachten Wünsche und Konzessionsanträge hat die Eisenbahndirektion das von der Regierung gewünschte Gutachten erstattet. Die Eisenbahndirektion ebenso wie die Weg- und Wasserbaudirektion glaubt, von den vorgeschlagenen Eisenbahnen nur das Konzessionsansuchen für die Strecke Ulricehamn-Jönköping befürworten zu sollen. Bei der Entscheidung der vorliegenden Konzessionsansuchen soll, was die Linien westlich von Jönköping betrifft, nach Ansicht der Eisenbahndirektion auf einen möglichen Durchgangsverkehr keine Rücksicht genommen werden, sondern allein die Bedeutung für den örtlichen Verkehr ausschlaggebend sein. Der Vorteil eines Durchgangsverkehrs, den sich insbesondere Göteborg von der längeren Haldarpsverbindung verspricht, erscheint der Eisenbahndirektion unwesentlich. Jedenfalls könne er im großen und ganzen auch durch eine Querverbindung von Jönköping nach einem geeigneten Punkte an der östlichen Stammbahn gewonnen werden. Da indes der Durchgangsverkehr jetzt auf den vorhandenen Hauptlinien sich befriedigend abspielt, kann nach Ansicht der Eisenbahndirektion nicht in Aussicht gestellt werden, daß der Staat zur Herstellung einer Querverbindung unmittelbar seine Unterstützung zusagt. Die Direktion will jetzt nicht eine solche Verbindung vorschlagen, auch wenn damit in gewissem Umfange eine Erleichterung in den Verkehrsverhältnissen der betreffenden Orte erzielt würde.

Zu dem Plane Haldarp-Jönköping-Sommen äußert sich die Eisenbahndirektion zuletzt dahin, daß kein Anlaß bestehe, zurzeit mit den nach Ansicht der Direktion mindestens recht ungewissen Hoffnungen auf einen Durchgangsverkehr zwischen England und Rußland über Norrköping und Göteborg zu rechnen, um so weniger, als weder über die Möglichkeiten, auf den vorgeschlagenen Strecken überhaupt einen nennenswerten Durchgangsverkehr zu erhalten, noch auch über das für die Verwirklichung des Planes erforderliche Kapital Erhebungen vorliegen.

Nach neuesten Nachrichten ist die Konzession für die projektierte Eisenbahn Ulricehamn-Jönköping erteilt. Die übrigen Ansuchen wurden von der Regierung abgelehnt. Dr. S.

— Motorwagenverkehr und Automobilverbindungen in Schweden. Wir haben in dieser Zeitung, insbesondere Nr. 34, S. 545, Jahrgang 1921, darauf hingewiesen, wie man in Schweden sich den Verkehrsbedürfnissen durch Einlegung von Motorwagen auf bestehenden Bahnen und, anlehnend an Erfahrungen, die man in Deutschland, besonders Bayern, dann auch in Frankreich, Österreich und Italien in der Verkehrsergänzung des Landes durch regelmäßige Automobilverbindungen gemacht hat, durch Einrichtung von solchen Verbindungen anzupassen sucht. In Norrland insbesondere befindet sich jetzt eine große Anzahl solcher Automobilverbindungen sowohl für Postgüter als für Reisende in Betrieb. In der milderen Jahreszeit hat sich diese neue Verkehrsform sehr befriedigend erwiesen. Dagegen hat der Winter bei den ungünstigen Wegverhältnissen, die Norrland bietet, bisweilen unüberwindliche Hindernisse für diesen Verkehr aufgeworfen. Man hat nun in Schweden eine Automobilart ausgeprobt, die, wenn sie hält, was sie verspricht, nicht nur auf den norrländischen Landstraßen regelmäßigen Verkehr ermöglicht, sondern einfach umwälzende Bedeutung erlangen wird auf allen Wegen, wo Schneewehen oder Matsch die gewöhnlichen Automobile zur Winterzeit am Vorwärtskommen hindern. Das neue Fahrzeug zeigt sich auf den ersten Blick als ein gewöhnliches Automobil. Außer einigen Verstärkungen sind es jedoch Treibwalzen, die den Wagen von einem gewöhnlichen Automobil unterscheiden. Diese mit gummigewebten Bändern belegten Walzen und mit quergehenden Greifeisen versehen, sollen das Vorwärtskommen auf jedem beliebigen Wege gewährleisten. Wenn die Walzen nicht benötigt sind, so sind sie einfach aufgezogen und das Automobil läuft auf seinen gewöhnlichen vier Rädern; wenn dagegen die Wegverhältnisse es verlangen, werden die Walzen niedergelassen. Ist der Weg nicht allzu schlecht, so werden nur 2 Walzen herabgelassen, wo es aber nötig ist, werden 4 herabgesenkt und bei den allerschlechtesten Wegen wird nach dem Tanksystem ein Triebband um die Walzen gelegt. Das Triebband, das 5 m lang und 270 cm breit ist, liegt mit ungefähr einem Drittel seiner Länge auf der Wegbahn mittels 12 Greifeisen auf. Die Aufbringung des Tankbandes erfordert nicht längere Zeit als das Auflegen von ein paar gewöhnlichen Schneeketten. Wenn die Wege mit Schnee bedeckt sind, wird das Vorwärtskommen durch am Vorderrad angebrachte Schneeschuhe gefördert. Die Einrichtung der Walzen und die Anordnung ihrer Handhabung ist von dem Erfinder, Werkmeister Nyberg, der auch das Patentrecht hat, ausgeprobt worden. Der Wagen hat seine Probefahrten durch Kiesgruben, über Stoppeläcker und auf den denkbar schlechtesten Wegen schon gemacht. Der Motor hat nur 36 Pferdestärken, ist aber dafür mit 8 Wechseln versehen. Er soll jedoch genügen, um sogar einen Schleppwagen mitzuführen. Man beabsichtigt nämlich, das Gut in erster Linie im Schleppwagen unterzubringen und dann erst im Auto, das für diesen Zweck zu ein oder zwei Dritteilen zum Paketwagen eingerichtet werden kann. Ohne Güter gibt das Auto Platz für 15 bis 16 Reisende. Es ist bequem eingerichtet, mit Ledersitzen, und nicht nur elektrisch beleuchtet, sondern auch elektrisch erwärmt. Der jetzt fertige erste Wagen kommt in das obere Norrland, wo er ab Neujahr auf der Linie Lycksele-Hällnäs oder möglicherweise Lycksele-Tväråland eingesetzt werden soll. Ein zweiter Wagen befindet sich im Bau, und wenn der Probeverkehr im Winter befriedigend ausfällt, wird die Wagenanzahl vermehrt. Wenn es sich als möglich erweist, den ganzen Winter hindurch den Verkehr in Norrland mit Automobilen durchzuhalten und die teuren Pferdemieten zu umgehen, so wird eine sehr bedeutende Ersparnis erzielt. Dabei erfolgt der Verkehr schneller und sicherer als unter derzeitigen Verhältnissen, und es wird ein weiterer erfolgreicher Schritt auf dem Wege der Mechanisierung des Verkehrs getan sein.

— Gemeinsame Benutzung der Güterwagen zwischen den schwedischen Staats- und Privatbahnen. Wir haben hierüber wiederholt berichtet (vgl. Jahrg. 1922 S. 629, 760 u. 877 d. Ztg.).

Die letzten Abmachungen über den Wagenaustausch sind gekündigt und da neue Vereinbarungen bisher nicht zustande gekommen sind, hat die Eisenbahndirektion diese Angelegenheit der Regierung unterbreitet. Hiergegen erhob die Privatbahnvereinigung lebhaften Einspruch. Sie sieht in dem Vorgehen der Eisenbahndirektion einen Eingriff in Privateigentum und will die Entscheidung einem Schiedsgericht unterbreiten. Auch wehren sich die Privatbahnen dagegen, daß die Eisenbahndirektion die Gelegenheit benutzt, um auch den Privatbahnen das selbsttätige Bremssystem insofern aufzuzwingen, als sie den Vorschlag macht, daß volle Wagenmiete nur für Wagen, die mit Druckluftbremse oder mit Leitungen hierfür versehen seien, bezahlt werden sollte, für andere Wagen dagegen nur halbe Miete. Die Entscheidung der Regierung läßt auf sich warten, die Sache hat sich immer mehr zu einer grundsätzlichen Frage zugespitzt, und man erwartet auch in anderen Zweigen des schwedischen Erwerbslebens mit Spannung die Stellungnahme der Regierung. Man gibt sich in diesen Kreisen der Hoffnung hin, daß die Regierung sich doch nicht so ganz auf den Standpunkt der Direktion stellen werde, und daß die Eisenbahndirektion in ihrem an sich begreiflichen Bestreben, die Staatsbahninteressen bis zum äußersten zu wahren, doch weiter gegangen sei, als der Regierung vertretbar erscheine. Wir haben in Nr. 45 S. 877 d. Ztg. den Standpunkt der Svenska Järnvägs-Föreningen mitgeteilt, und es mag von Belang sein, unseren Lesern auch einen Auszug aus der Erwiderung, die der Staatsbahnvertreter, der bei den Verhandlungen mitwirkte, veröffentlichte, nicht vorzuenthalten. Daß die Eisenbahndirektion die Frage nicht vor ein Schiedsgericht bringen wolle, sei damit begründet, daß die Sache für das allgemeine Verkehrsleben von viel zu großer Bedeutung sei, als daß es dem mehr oder weniger guten Willen der Parteien überlassen werden könne, ein Abkommen zu treffen. Ein Schiedsspruch bringe auch keine dauernde Lösung, sondern lasse Raum für Kündigungen. Die Eisenbahndirektion habe daher den Wunsch, daß die Regierung die Grundlagen einer gemeinsamen Wagenverwendung feststelle und damit einem schon lange dauernden unsicheren Zustande auf dem Gebiete einer der wichtigsten Organisationsfragen des schwedischen Verkehrslebens ein Ende mache. Es handle sich viel weniger um einen Eingriff des Staates in Privateigentum — da es sich um konzessionierte Verkehrsunternehmungen handle, komme Privateigentum im üblichen Sinne überhaupt nicht in Frage —, als um die Zumutung der Privatbahnen an die Staatsbahnen, das Privatbahnmaterial, wohlgemerkt in Zeiten des Verkehrstiefstandes, für Beförderungen auf den Staatsbahnen einzustellen. Der Vorschlag der Eisenbahndirektion gehe aus begreiflichen wirtschaftlichen Gründen darauf hinaus, die Verwendung von Privatbahnwagen auf den Staatsbahnen so einzuschränken, daß sie in Zeiten des Verkehrstiefstandes nicht größer sei als in Zeiten des Hochstandes. Die Privatbahnen sollen nicht etwa gezwungen werden, Staatsbahnwagen für Sendungen nach Staatsbahnstationen, die über einen gewissen Abstand von der Übergangstation hinaus liegen, zu bestellen, sondern sie sollen nur den Leerrücklauf von Staatsbahnwagen, die beladen auf die Privatbahn übergehen, einschränken.

Was die Bremseinrichtungen der Wagen betreffe, so müsse es natürlich den Staatsbahnen bedeutende Mehrkosten verursachen, wenn sie die Privatbahnwagen ohne Druckluftbremseinrichtungen in Zügen befördern müssen, die mit Druckluft gebremst sind. Diese Kosten bestehen für die Staatsbahnen nicht nur darin, daß für Handbremsung gesorgt werden müsse, sondern nicht minder in erhöhter Rangierarbeit, in erhöhtem Bedarf von Gleisen in Richtungs- und Stationsgruppen, in Zeitverlust bei der Zugabfertigung, in schlechterem Wagenumlauf und in ungünstigeren Beförderungszeiten. Umgekehrt entstehen den Privatbahnen keinerlei Unbequemlichkeiten aus der Verwendung von Staatsbahnwagen, da diese sämtlich ohne weiteres in den für Handbremsung eingerichteten Privatbahnzügen mitgeführt werden können. Für die Privatbahnen sind dagegen die Staatsbahnwagen mit Kunze-Knorrbremse ohne irgendeine Verkehrsmehrleistung verwendbar, wogegen die Beförderung von Privatbahnwagen ohne Luftbremse in den Staatsbahnzügen besondere Unkosten veranlaßt. Die niedrigere Miete gebe den Staatsbahnen nur in geringem Maße eine Entschädigung für die Mehrkosten, die die Anwendung eines gemischten Bremssystems mit sich bringe. Bei einer mittleren Länge der vollspurigen Privatbahnen von nicht einmal 100 km sei die Forderung der Privatbahnen, eigene Wagen bis zu 500 km Staatsbahnstrecke beladen zu dürfen, übertrieben. Ebenso sei es unvertretbar, daß die Staatsbahnen für Wagen ohne Luftbremse ebensoviel Miete zahlen sollen wie für Wagen mit Luftbremse.

Es wird von Interesse sein, wie die schwedische Regierung in dieser schwierigen Sache entscheidet. Dr. S.

— **Die Tariferhöhung in Polen.** Mit der am 1. Januar d. J. in Kraft getretenen 100prozentigen Erhöhung der Frachtsätze und sonstigen Gebühren sind auch verschiedene andere Änderungen eingeführt worden.

Die Durchführung dieser Maßnahmen erfolgte durch Ausgabe eines neuen Gütertarifes, Teil II, III, IV und V, gültig vom 1. Januar d. J. (nur in polnischer Sprache); außerdem ist mit Gültigkeit vom gleichen Tage ebenfalls nur in polnischer Sprache ein Nachtrag III, enthaltend die Änderungen des Teiles I „Beförderungsvorschriften“ erschienen.

Wie der Allg. Tarif-Anz. mitteilt, wird eine deutsche Ausgabe der neuen Tarifmaßnahmen vermutlich noch im laufenden Monat entweder im Wege einer Neuausgabe der deutschen Übersetzung des polnischen Gütertarifes oder durch Ausgabe eines Nachtrages III zu der bereits bestehenden deutschen Übersetzung des Tarifs samt Nachtrag I und II erscheinen. Bis zur Fertigstellung der deutschen Ausgabe können die vom 1. Januar 1923 ab gültigen Frachtsätze durch Verdoppelung der bis 31. Dezember 1922 gültig gewesenen Frachtsätze ermittelt werden. Bestellungen auf die bevorstehende deutsche Ausgabe werden von der Internationalen Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien, I., Biberstraße 16, entgegengenommen.

— **Von russischen Bahnen und russischem Verkehr.** Die Lage im Petersburger Eisenbahnknotenpunkt hat sich etwas gebessert. Die Anzahl der unentladenen Wagen ist in der Woche vom 10. zum 17. Nov. von 1600 auf 1450 zurückgegangen. Im November liefen über den Petersburger Hafen 61 % aller in Rußland eingeführten Waren ein, während im vergangenen Mai über den gleichen Hafen erst 3 % eingeführt wurden. Im Januar wird der regelmäßige Verkehr auf der Eisenbahnlinie Minsk-Wilna wieder eröffnet. Nach Berichten aus Noworossisk hat der Triester Lloyd seine Tätigkeit wieder aufgenommen und wird in nächster Zeit wieder regelmäßige Dampferfahrten zwischen Italien und den Häfen des Schwarzen Meeres einlegen. Baltisch Port soll in letzter Zeit von der esthnischen Regierung an Sowjetrußland verpachtet worden sein, um als Durchgangshafen zu dienen. Eine Gruppe amerikanischer Kapitalisten brachte wiederholt im Ministerrat von Lettland den Antrag ein, ihnen den Hafen von Libau für den Betrieb gegen die Verpflichtung zu übergeben, Libau mit den neuzeitlichsten Hafeneinrichtungen auszustatten. Mit eigenen Mitteln hat die Regierung begonnen, den Hafen von Riga zu vertiefen, der 24 bis 27 Fuß Tiefe erhalten soll. Ferner schloß die Regierung mit einer dänischen Firma einen Vertrag ab über Vertiefung des Windauer Hafens. Die Vertiefung kostet 20 Millionen Rubel und soll im April 1923 fertig sein. Der Hafen wird auf 27½ Fuß vertieft, so daß große Dampfer einlaufen können.

Besonders regt sich das Interesse für den sog. „Nordweg“. Die Karsker Expedition, aus 5 Dampfern bestehend und vom Eisbrecher Lenin begleitet, lief aus Tromsö (Norwegen) aus. Die Fahrt durch das Karische Meer ging diesmal nach beiden Richtungen glücklich vonstatten. Bei der Erforschung der Obmündung mußte die Expedition infolge starken Sturmes und Auftretens von Treibeis 5 Tage bei Jugorski Schar unter Anker liegen. Die ständige Verbindung mit den Radiostationen am Weißen Meer setzte die Expedition instand, sicher ihre Richtung zu nehmen. Das Zusammentreffen mit der Flußflotte, bestehend aus 16 Barken und 7 Schleppdampfern, erfolgte in Nowij Port an der Obmündung am 26. August. Einfuhrwaren wurden 509 000 Pud geliefert, Ausfuhrwaren 350 000 Pud abgesandt. Der Erfolg der Expedition in diesem Jahre bestätigte wieder, daß die Frage der gefahrenfreien Fahrt durch das Karische Meer endgültig gelöst ist.

Nach Nachrichten von Anfang November erhöhte die Sowjetregierung die Personenfahrpreise um 50 %, die Frachten um 100 %. Mit Verfügung des Sownarkom vom 1. Dezember wurden die Fahrpreise für Personen und Geräte wieder erhöht, die Personenfahrpreise jedoch nur für die Holzklasse, während für die Polsterklasse eine Veränderung nicht eintrat. Die Preise von Petersburg nach den wichtigsten Punkten der Republik in der Holzklasse betragen beispielsweise nach Moskau 38 400 000 R., Sebastopol 82 800 000, Batum 135 600 000, Nischnij-Nowgorod 57 400 000, Jekaterinburg 80 400 000, Omsk 105 600 000, Kiew 60 000 000 und Pskow 40 456 000 R., in der Polsterklasse durchwegs das Doppelte. Außerdem werden von diesen Preisen in Schnellzügen noch 25 % und weitere 25 % für Platzkarten erhoben. Die Gepäckfracht wurde bisher mehrfach erhöht, wobei zum Beispiel der Preis für 1 Pud Gepäck von Petersburg nach Moskau von 3 375 000 auf 8 100 000 R. stieg. Auch die Meerfrachten wurden infolge der Steigerung in Deutschland bedeutend — um mehr als das Zweifache — erhöht. Da fremde Landwirte und Industrietreibende und auch einzelne Auswanderer nach wie vor ohne Erlaubnis des Arbeitskommissariats die russische Grenze überschreiten, wurde die zeitweise Registrierung aller Zu- und Abreisenden eingeführt.

Die Nachrichten aus dem Donezkohlenbecken lauten nicht günstig. Ein dorthin geschickter Ausschuß stellte ständigen Rückgang der Ausbeute fest, die im Dezember 1921 noch 44 Millionen Pud, im September 1922 aber nur noch 17 Millionen be-

tragen hatte. Es fehlt an Arbeitern und an Geld. Die Arbeiter werden auf dem Lande jetzt gegenüber der Vorkriegszeit besser bezahlt. Die Maschinen und sonstigen Einrichtungen der Kohlengruben sind schon lange nicht mehr erneuert worden, so daß sie völlig unbrauchbar wurden. Es sind große Bestellungen von Maschinen im Ausland vonnöten; das ganze alte geschulte Technikerpersonal hat sich fast durchweg verlaufen, und die Gruben arbeiten mit ungeschultem und vor allem sehr wenig zahlreichem Personal.

Auf dem Kiewer Stadtbahnhof wurde eine Razzia ausgeführt, gelegentlich deren 56 Personen verhaftet wurden, darunter 4 Kassierer, 2 Agenten des Handelsdienstes, 2 Kontorbeamtinnen, 8 Packträger u. a. Die Untersuchung ergab ein haarsträubendes Bild von Bestechungen und Spekulationen. Es wurde festgestellt, daß die Kassierer für eine feste Abgabe Fahrscheine herstellten, sie in Paketen und Umschlägen ordneten und durch Packträger umsetzten. Drei Viertel der Fahrscheine wurden so verteilt. In Station Kiew I sind auch 20 Bestochene und Schreiber verhaftet worden. Im Kiewer Hafen wurden 113 Personen festgenommen. Im Kursker Bahnhof in Moskau verhandelte das Revolutionstribunal gegen 134 Eisenbahner wegen Bestechlichkeit. In dem Verfahren gibt es weder einen Staatsanwalt noch auch einen Verteidiger. Es erfolgt nur richterliche Vernehmung durch den Vorsitzenden des Tribunals. Es sollen in den zwei letzten Monaten auf den Sowjetbahnen 63 789 Diebstähle ausgeführt worden sein. Geraubt wurden 420 000 Pud Lebensmittel, 518 Stück Vieh, 12 000 Pud Kartoffeln, 813 Stück Tuch und anderes. Die Diebe waren größtenteils Soldaten, Kriminalpolizeibeamte, Tschekisten und Eisenbahner.

Infolge großen Geldmangels wurden massenhafte Entlassungen im Eisenbahn- und Transportdienst beschlossen. Die Anzahl der Transportarbeiter soll um 983 045 auf 850 000 Köpfe eingeschränkt werden. Im Oktober wurden 33 000 Personen entlassen, im November ebensoviel und im Dezember 67 045.

Der Kampf gegen die Cholera wird in Charkow sehr eifrig geführt. Wer den Bahnsteig betritt, muß nicht nur einen Eisenbahnfahrschein, sondern auch ein Zeugnis über Choleraimpfung vorzeigen.

Times bringt aus Moskau die Nachricht, daß Trotzkij vorübergehend in die Leitung des Volkskommissariats für das Verkehrswesen eingetreten sei, um Dzerschinskij zu entlasten.

Dr. S.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Dem jetzt vorliegenden Geschäftsberichte der Aussig-Teplitzer Eisenbahn für das Jahr 1921 ist folgendes zu entnehmen: „Verhandlungen mit der Staatsverwaltung wegen Belassung der Einnahmen aus dem Kriegszuschlag haben gleichwie im Vorjahre die Vorlage des Jahresberichtes und der Rechnungsabschlüsse für das Jahr 1921 bis zum Jahresende 1922 verzögert. War der Betriebsabgang im Vorjahre der bei weitem größte, den unser Unternehmen je zu verzeichnen hatte, so ist das Ergebnis des Jahres 1921 trotz der Steigerung der Leistung um über 3 000 000 Wagenachskilometer das zweitungünstigste seit dem 64jährigen Bestande der Aussig-Teplitzer Eisenbahn; der Betriebsverlust ist nur um weniges geringer als der vorjährige, der sich auf über 14 000 000 c. K. bezifferte. Obwohl die Gesamteinnahmen, die im Jahre 1920 rund 142 000 000 c. K. betrugen, im Jahre 1921, vorwiegend infolge ganzjährig wirksamer Erhöhung der Tarife und Schleppbahngebühren, eine Steigerung um 59 000 000 c. K. = 42 % erfuhren, somit ohne Kriegszuschlag sich auf rund 201 000 000 c. K. beliefen, reichte diese ansehnliche Einnahmenerhöhung nur knapp hin, die neuerliche gewaltige Steigerung der Gesamtausgaben im Jahre 1921 auszugleichen. Diese erhöhten sich von 156 000 000 c. K. im Jahre 1920 um weitere 58 000 000 c. K. = 38 % auf rund 214 000 000 c. K. im Jahre 1921. Aus diesem Mißverhältnis zwischen Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben ergibt sich ein Betriebsverlust von 12 858 798 c. K., der um 1 384 072 c. K. kleiner ist als jener des Jahres 1920."

— **Geplante Tariferhöhung bei den südslawischen Bahnen.** Wie dem Allg. Tarif-Anzeiger unterm 30. Dezember aus Belgrad berichtet wird, kann infolge Erhöhung der Personalbezüge und Steigerung der Kohlenpreise durch die einheimischen Bergwerksunternehmungen das Auslangen mit den derzeitigen Tarifen der Staatsbahnen nicht gefunden werden; das Streben nach Deckung der durch die erwähnten Tatsachen verursachten Mehrkosten wird zu einer Erhöhung der Tarife führen müssen, über deren Ausmaß und Durchführung derzeit noch Beratungen im Verkehrsministerium gepflogen werden. Endgültige Beschlüsse liegen zurzeit noch nicht vor, man spricht von einer gleichmäßigen Erhöhung um 50 %, als Einführungstermin kommt bei der derzeitigen Sachlage frühestens der 1. Februar d. J. in Betracht.

In den ersten Tagen des Monats Januar sollte in Belgrad zum ersten Male der Tarifausschuß zusammentreten, der über die Erhöhung der Tarife, gegebenenfalls auch über Begünstigungen für einzelne Artikel, beraten sollte. In den Tarifausschuß sind neben Vertretern der Eisenbahnverwaltungen Vertreter der wirtschaftlichen Körperschaften (Industrien, Handelskammern usw.) berufen worden.

— **Die Ausbesserung des rumänischen Eisenbahnmaterials.** Die Eigentümer von Metallfabriken hielten eine Versammlung ab, in welcher der Vorgang beraten wurde, wie der Staat die Bezahlung der im Inlande erfolgten Ausbesserung von wenigstens 25 000 Eisenbahnwagen vorzunehmen hätte. Es handelt sich um Hunderte von Millionen, und wenn sie der Staat auch j e t z t noch immer nicht bezahlen würde, so müßten viele Metallindustrieunternehmungen den Betrieb einstellen. Die Folge davon wäre, daß Tausende von Arbeitern arbeitslos blieben. Die Industriellen haben auch eine Denkschrift ausgearbeitet, welche sie der Regierung übergeben werden. In dieser Denkschrift führen sie an, daß die Schuld des Staates an die Privatunternehmungen 800 Millionen Lei übersteigt. Für diese Summe müssen die Industrieunternehmungen an Banken riesige Zinsen zahlen, weil sie sonst kein Betriebskapital hätten. Die Industriellen beklagen sich noch in der Denkschrift über die Art und Weise, wie die Beamten der Eisenbahndirektion bei Übernahme der Wagen die Kontrolle ausüben. Die Denkschrift enthält die Schlußfolgerung, daß der Staat sofort 400 Millionen der Forderung auszuzahlen hätte, weil sonst alle Metallindustrieunternehmungen gezwungen sein würden, den Betrieb einzustellen.

— **Die französische Wasserstraßenanleihe in der Schweiz.** Hierzu schreibt die Schweiz. Verkehrs-Korrespondenz: Man hat kürzlich vernommen, daß Paul Balmer sich nach Frankreich begeben hat, um mit der französischen Unternehmerfirma „Société de Construction de Chemins de Fer et de Travaux Publics" einen Vertrag über die Erstellung der Wasserstraßen vom Genfer See zum Rhein abzuschließen. Mit dem Vertrag in der Tasche ist er von seiner Reise zurückgekehrt und hat sich mit einer größeren Abordnung am 21. Dezember zu Bundesrat Chuard, dem Vorsteher des Eidg. Departements des Innern, nach Bern begeben, um ihn über die neueste Wendung der Dinge zu unterrichten. Bundesrat Chuard, der ganz gut weiß, in welchem Entwicklungszustande die Vorarbeiten und Vorstudien für die schweizerische Wasserstraße vom Genfer See zum Rhein sich befinden, wird nicht wenig überrascht gewesen sein bei der von dieser ansehnlichen Kommission vorgebrachten Forderung, nun plötzlich sich an die Vorarbeiten zum Bau dieses gewaltigen schweizerischen Kanalwerkes zu machen, von dem heute weder die Bundesbehörden, noch die Bundesbahnen, noch auch die schweizerische Volkswirtschaft überhaupt weiß oder wissen kann, ob die Erstellung im Landesinteresse liegt oder nicht. Die Enquete, die seinerzeit von dem kürzlich verstorbenen Genfer Schiffahrtspionier Georges Autran veranlaßt wurde, um die wirtschaftliche Begründung der Wasserstraße aufzubauen, liegt mehrere Jahre hinter dem Kriegsbeginn zurück und kann bei den durch den Weltkrieg auf den Kopf gestellten Verhältnissen heute höchstens noch als kulturhistorischer Beleg gelten. Die Schaffung der Nachfolgestaaten, die stärkere Betonung des Nationalismus, die Kohlenpolitik und die Kohlenpreise haben neue Verhältnisse geschaffen, die internationalen Verkehrsbeziehungen in andere Bahnen geleitet usw., so daß heute ganz andere Verhältnisse vorliegen als damals und die wirtschaftliche Begründung der transhelvetischen Wasserstraße auf der Basis der heute gegebenen Verhältnisse neu studiert werden muß. In der Frage sind außer den Bundesbehörden auch die Behörden der Kantone Genf, Waadt, Neuenburg, Freiburg, Bern, Solothurn, Aargau und Wallis zuständig, letztere wegen der Erhöhung des Wasserspiegels im Genfer See, ohne welche Frankreich die Öffnung der Rhone nach dem Mittelmeer für die schweizerische Schiffahrt nicht zugibt. Es fehlen aber auch baureife Projekte, es fehlen die Verhandlungen betreffend die Landabtretungen, die Beratungen mit den künftigen Anwändern des Kanals usw. Es fehlt überhaupt noch alles, so daß noch Jahre vergehen werden, bis mit den Arbeiten begonnen werden kann. Und wenn es einmal so weit ist, dann wird der Bundesrat vor allem prüfen müssen, ob er die Garantie für die 400 Millionen, welche die französische Gesellschaft aufnehmen will, auch übernehmen kann, ohne der „Union Maritime" eine noch viel unheilvollere „Union Fluviale" folgen zu lassen. Dann wird man aber auch gründlich prüfen, wem der Bau zu übergeben ist, denn auch private Abmachungen, die ein temperamentvoller Einzelner im Auslande abschließt, wird man nicht berücksichtigen, sondern vielleicht erst einmal, wie beim Hauensteintunnel, den Submissionsweg betreten und dann die Arbeiten demjenigen zuschlagen, der bei angemessenem Preise am meisten Gewähr bietet für tadellose Arbeit. Aber conditio sine qua non ist vor allem der offene Ausgang nach dem Mittelländischen Meere, und das hat auch Bundesrat Chuard der Genfer Abordnung geantwortet. Die Schiffbarmachung der französischen Rhone ist aber nur möglich, wenn die schweizerischen Anwänder des Genfer Sees in eine Höherlegung des Wasserspiegels einwilligen, aber in diesem

Punkte konnte eine Einstimmigkeit noch nicht erzielt werden. Ferner ist in den bisherigen Auslassungen nicht genau ersichtlich, in welchem Verhältnis die französische Baufirma zu der vorgeschlagenen Anleihe von 400 Millionen Schweizer Franken steht. Wenn der Bundesrat garantieren oder gar die Anleihe selber aufnehmen muß, dann braucht er hierzu eine ausländische Gesellschaft nicht. Kurz, es ist in der ganzen Angelegenheit die nötige Abklärung noch nicht vorhanden, und Wünsche sind eben noch lange keine baureifen Projekte. Da nun die Genfer Schiffahrtsvertreter während einiger Jahre die französischen Kanalprojekte am Oberrhein nach Kräften unterstützt haben, scheint es ihnen mit dem Anschluß Genfs an das europäische Binnenwasserstraßennetz und an das Mittelmeer auf einmal außerordentlich zu eilen, offenbar in der Annahme, daß dann vom Rhein nicht mehr so viel die Rede sein wird, und daß dann Genf statt Basel das sog. „goldene Eingangstor" zur Eidgenossenschaft werden wird. Aber man sollte auch hier die Rechnung nicht ohne den Wirt, d. h. den Rhein, machen.

— **Bank für orientalische Eisenbahnen in Zürich.** In der Generalversammlung wurde darauf hingewiesen, daß die Verwaltung es nicht versäumt habe, schon vor Zusammentritt der Lausanner Konferenz ihren Rechtsstandpunkt auch bei der türkischen Regierung, der Großen Nationalversammlung in Angora, zu wahren und Rückgabe der großenteils von dieser neuen Regierung in Besitz und Betrieb genommenen drei der Gesellschaft nahestehenden Unternehmungen an die alten Gesellschaften zu verlangen. Alle Bemühungen waren indes bisher erfolglos. Um den eigenen Zahlungsdienst aufrechterhalten zu können, hat die Verwaltung einen Kredit in Anspruch nehmen müssen, was indes die Zahlung der Zinsen aus der Vermögenssubstanz bedeutet und nur für beschränkte Zeit weitergeführt werden kann. Die Gesellschaft besitzt eine Anzahl Bankguthaben, die zum Teil auf Schweizer Franken, zum größeren Teil aber auf Mark lauten. Diese Guthaben sind aber zum großen Teil gesperrt. Infolge des Markrückganges mußten auf Konto „ungedeckte Valutakursdifferenzen" steigende Verluste gebucht werden. Der Jahresabschluß, der mit einem Gesamtverlust von rund 26 Mill. Franken abschließt, wurde genehmigt.

— **Englisches Geld für die deutschen Eisenbahngewerkschaften.** Nach einer englischen Mitteilung (Railway Gazette vom 5. Januar d. J.) hat die englische Eisenbahngewerkschaft — National Union of Railwaymen — den deutschen Eisenbahngewerkschaften ein Darlehn von 2000 £ gewährt.

— **Fahrkartenverkauf im Theater.** Im Vorraum eines Londoner Theaters ist ein selbsttätiger Fahrkartenverkäufer für den Stadt- und Vorortverkehr aufgestellt worden, um die Fahrkartenausgaben der benachbarten Schnellbahnhaltestellen bei dem starken Zudrang, der nach Beendigung der Vorstellung herrscht, zu entlasten. Ein nachahmenswerter Gedanke!

— **Eisenbahnen und Umsturz in Irland.** Über die Angriffe Aufständischer auf die Eisenbahnen in Irland ist in dieser Zeitung in der letzten Zeit wiederholt berichtet worden. Im Dezember sind in Dublin sieben Mann wegen derartiger Angriffe hingerichtet worden. Sie gehörten einer Bande an, die in der Nähe von Kildare den Eisenbahnbetrieb erheblich gestört und gefährdet hatte. Die Regierung will nunmehr tatkräftig eingreifen und die Eisenbahnen gegen die Wiederholung derartiger Ereignisse wirkungsvoll schützen. An den Hauptstrecken zwischen der Grenze von Ulster und Cock sowie quer durch das Land von Dublin bis Galway sollen in Abständen von einigen Kilometern Blockhäuser errichtet werden, deren Besatzung — 50 bis 100 Soldaten — die Strecke bewachen und regelmäßig abgehen soll. Als Vorbild dient dabei die Sicherung der Eisenbahnen in Südafrika während des Burenkrieges. Auf Unbefugte, die sich in der Nähe der Eisenbahnanlagen aufhalten, soll ohne weiteres geschossen werden. Die Kosten für einen solchen Sicherungsdienst, der allerdings nötig erscheint, werden ganz außerordentlich hoch werden; es ist wohl möglich, daß man auf seine Durchführung wird verzichten müssen.

— **Löhne bei den englischen Eisenbahnen.** Das Hauptlohnamt für die englischen Eisenbahnen hat Ende Dezember seine Vierteljahrssitzung abgehalten, in der die gleitenden Löhne auf der vereinbarten Grundlage festgesetzt werden sollten, daß für je 5 Punkte Veränderung in den Kosten der Lebenshaltung die Löhne um 1 Schilling steigen oder fallen sollen. Da festgestellt wurde, daß diese Kosten sich im letzten Vierteljahr nicht geändert hatten, konnten auch die Löhne in der bisherigen Höhe beibehalten werden.

— **Die Eisenbahnen von Neusüdwales.** Neusüdwales besitzt ein Staatsbahnnetz von 10 855 km Länge in Vollspur, das mit einem Aufwand von 90 000 000 £ geschaffen worden ist. Die Betriebseinnahmen, über 15 Millionen, haben die Ausgaben, etwas über 11 Millionen, um 4 096 717 £ übertroffen. Dieser Überschuß kommt der Staatskasse zugute und dient zur Verzinsung der Staatsschuld. Wenn behauptet wird, daß eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 4,88 %, wie sie die Eisenbahnen von Neusüdwales im letzten Betriebsjahr ergeben haben, zurzeit von keiner anderen Eisenbahnverwaltung der Welt erreicht wurde, so dürfte das wohl zutreffen.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnen in Palästina.** Während des Feldzugs gegen die Türken i. J. 1918 ist auf englischer Seite in Palästina eine Anzahl Feldbahnen gebaut worden. Sie waren zwar nicht dazu bestimmt, den Krieg zu überdauern, sie haben sich aber nachträglich als sehr nützlich beim Wiederaufbau erwiesen. Es sind allerdings dabei manche Erneuerungen und Umbauten nötig, die nach und nach vorgenommen werden. Auf der Strecke Ludd-Haifa wird der Oberbau mit einem Fortschritt von 0,5 km täglich umgelegt, und die Schwierigkeiten, die sich aus der Durchfeuchtung des Bodens ergeben, sind durch den Einbau ausreichender Entwässerungsanlagen beseitigt worden. Der Bahnhof Ludd, der im Ausbau begriffen ist, vermittelt den Verkehr nach Norden in der Richtung auf Haifa, nach Nordwesten in der Richtung auf Jaffa, nach Osten auf Jerusalem und nach Süden und Südwesten auf Birsheba, Gaza und Kantara am Suezkanal, ist also ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Er wird zur Erhöhung der Betriebssicherheit auch mit umfangreichen Signaleinrichtungen ausgestattet. In Kantara ist die einstweilige Drehbrücke über den Suezkanal, die im Kriege erbaut wurde, noch im Betriebe.

— **Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft.** In Anbetracht dessen, daß der Gesellschaft ihre Unternehmungen in China fortgenommen worden sind, beschloß die außerordentliche Generalversammlung, den Gegenstand des Unternehmens dahin zu ändern, daß künftig der Bau, Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen, Bergwerken, Hütten und Pflanzungen und damit zusammenhängende Handelsgeschäfte betrieben werden können. Auf Anfrage teilte die Verwaltung mit, daß die Art der künftigen Beteiligungen noch nicht feststehe; es könne wegen des Entschädigungsvertrages nur eine Beteiligung im Auslande in Frage kommen. Der Gesellschaft seien verschiedene Anregungen zugekommen, die sie prüfen will. In Anbetracht der allgemeinen Verhältnisse müsse die Gesellschaft gerade jetzt bei einer Beteiligung im Auslande äußerst vorsichtig zuwege gehen. Um der Entwertung der Mark zu entgehen, habe sie einen Teil des Geldes, das sie als Entschädigung erhalten habe, etwa den siebenten oder achten Teil, so angelegt, daß dieses Geld von einer Wertverminderung der Mark nicht getroffen werde. Bei der Regierung seien Bestrebungen im Gange, den Multiplikator der Entschädigung über 21 zu erhöhen. Die Prüfung darüber sei noch nicht abgeschlossen. Der Gesellschaft wurde aber zugestanden, daß für den Fall, daß der Multiplikator erhöht werden sollte, die Gesellschaft hieran Anteil haben werde.

— **Schnellzugverbindung Kap-Kongo.** Nach dem neuen Sommerfahrplan der Südafrikanischen, Rhodesischen und Katanga-Eisenbahnen fährt der Kap-Zambesi-Kongo-Expreß Mittwochs vorm. 11 Uhr von Kapstadt ab und erreicht Bulawayo am folgenden Morgen. Die Weiterfahrt erfolgt erst am Abend, um den Reisenden vorher Gelegenheit zu geben, sich umzusehen. Die Reise geht dann über die Victoria-Fälle, Kafue und Broken Hill nach Sakania, dem Grenzbahnhof des Kongostaates, wo der Zug am nächsten Dienstag morgens eintrifft. An demselben Abend wird Elizabethville, die Hauptstadt von Katanga, erreicht. Am nächsten Mittag wird die Fahrt fortgesetzt, und am Donnerstag mittag 1 Uhr wird Bukama, das Ziel am schiffbaren Kongo, erreicht. Die 4350 km lange Strecke wird also in wenig mehr als einer Woche zurückgelegt. Ein zweiter Schnellzug fährt von Kapstadt am Sonnabend ab und erreicht Bukama am übernächsten Montag. Man erwartet, daß in etwa fünf Jahren die Reise bis an den oberen Nil wird fortgesetzt werden können, so daß dann eine Kap-Kairo-Verbindung geschaffen sein wird, auf der Afrika von Süden nach Norden ohne Schwierigkeiten, sogar mit einer gewissen Behaglichkeit des Reisens durchquert werden kann.

Rechtspflege.

— **Haftung der Bahn für einen Rechtsbruch der Polen.** Die Firma A. in Stettin verlangt vom Reichseisenbahnfiskus Zahlung von 197 190 ℳ als Schadensersatz für drei Wagenladungen Hafer, die am 9. März 1920 in Marienburg zur Versendung nach Stettin aufgegeben wurden, aber nicht angekommen sind. Die drei Wagen sind von den Polen in Neustadt angehalten und samt Ladung verkauft worden, weil die amtlichen Begleit-

papiere fehlten. Landgericht, Oberlandesgericht Stettin und Reichsgericht haben den Anspruch der Klägerin dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt; im wesentlichen aus folgenden Entscheidungsgründen: Die Vorderrichter gehen ohne Rechtsirrtum davon aus, daß die Sendung von den Polen nicht beschlagnahmt und verkauft worden wäre, wenn die amtlichen Begleitpapiere, nämlich die drei Originalfrachtbriefe nebst den Ausfuhrgenehmigungen, dabei gewesen oder innerhalb der gewährten Frist herbeigeschafft worden wären. Der Beklagte könne sich von der Haftung für den Verlust nur durch den Nachweis befreien, daß der Schaden durch höhere Gewalt verursacht worden sei (§ 456 HGB., § 84 EVO.). Diesen Beweis habe Beklagter nicht erbracht; denn er habe nicht genügend dargelegt und mit Beweis vertreten, daß die der Bahn ordnungsgemäß übergebenen Begleitpapiere ohne Verschulden seiner Angestellten abhanden gekommen seien. Es mag unterstellt werden, daß die Polen keinerlei Recht darauf hatten, die Wagen zu beschlagnahmen und die Güter zu verkaufen, daß mithin ihr Verfahren ein Rechtsbruch, ein Gewaltakt war. Gleichwohl kann solchen der Beklagte nicht als höhere Gewalt zu seiner Entlastung für sich in Anspruch nehmen. Unter höherer Gewalt versteht man gemeinhin außergewöhnliche von außen kommende Ereignisse, deren Eintreten nicht vorauszusehen und durch Anwendung geeigneter Vorkehrungen nicht zu vermeiden war. (Aktenzeichen: I 85/22. — 8. 7. 22.)

Bücherschau.

— **Handbuch der Ingenieurwissenschaften** in fünf Teilen. Fünfter Teil. Der Eisenbahnbau, ausgenommen Vorarbeiten, Unterbau und Tunnelbau. Fünfter Band. Hochbauten der Bahnhöfe. Beleuchtung der Bahnhöfe, Heizung und Lüftung der Bahnhofshochbauten. X. Kapitel. Zweite Abteilung: Heizung und Lüftung der Bahnhofshochbauten. Bearbeitet von Baurat a. D. Carl Guillery in Pasing. Herausgegeben von Dr.-Ing. e. h. F. Loewe †, Geh. Hofrat, ord. Professor an der Technischen Hochschule in München und Dr.-Ing. e. h. Dr. H. Zimmermann, Wirklicher Geh. Oberbaurat und vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin a. D. Mit 82 Abbildungen im Text und 2 lithographierten Ausschlagtafeln. Verlag von Wilhelm Engelmann. Leipzig. 1922.

Durch den vorliegenden Band, der die Heizung und Lüftung der Bahnhofshochbauten behandelt, hat der durch seine ausgedehnte schriftstellerische Tätigkeit wohlbekannte Verfasser dem mit dem Entwurf von Heizungs- und Lüftungsanlagen beschäftigten Hochbauer und Bauingenieur eine kurze Zusammenstellung an die Hand gegeben, durch die die Vorarbeiten für die Planaufstellung wesentlich erleichtert werden können. Tieferes Eindringen in die Theorie hat er daher vermieden, ebenso weitläufigere Behandlung der allen Heizanlagen gemeinsamen Einzelheiten; für beides sind die erforderlichen Angaben leicht anderwärts zu finden. Hinweise auf Quellen für eingehendere Unterrichtung sind nach Möglichkeit beigefügt. Die Schrift beansprucht somit nicht, mit einem der vielen Lehrbücher über Heizung und Lüftung in Wettbewerb zu treten, in denen der Stoff wissenschaftlich wie praktisch erschöpfend behandelt ist.

Im ersten Abschnitt des Buches, der die Heizung der Bahnhofshochbauten behandelt, findet sich das Wissenswerteste über die Ofen- und Sammelheizung (Zentralheizung). Nach Erörterung der allgemeinen Grundlagen der Lüftungstechnik ist auf die Anordnung der Lüftungsanlagen im allgemeinen und deren Bauausführung im einzelnen eingegangen. An Ausführungsbeispielen sind behandelt die Lüftungseinrichtungen der Personenbahnhöfe in Karlsruhe, Hamburg (Personen-Hauptbahnhof Hamburg mit lithographierter Tafel), Leipzig, Wiesbaden, Metz (mit lithographierter Tafel) und Köln-Deutz. Der zweite Abschnitt gibt eine Übersicht über die verschiedenen Arten der Heizungen. Der angehängte Schriftennachweis und das Namen- und Sachverzeichnis erleichtern den Gebrauch des Buches.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am Neujahrstage 1923 verschied in Münster, wo er seit 1. Oktober 1904 im Ruhestande lebte, der

Oberbaurat a. D. **Eugen Knebel**

im hohen Alter von 86 Jahren.

Seit 1869 war er im preußischen Staatseisenbahndienste, zuletzt seit Errichtung der Eisenbahndirektion Münster im Jahre 1895 bei dieser als Oberbaurat und erster Vertreter des Präsidenten tätig. Vermöge seines vielseitigen Wissens und seiner reichen Erfahrung hat der Verstorbene sich um die Verwaltung sehr verdient gemacht. Seinen früheren Mitarbeitern war er Freund und Berater, seinen zahlreichen Untergebenen ein allezeit wohlwollender Vorgesetzter.

Sein Andenken wird bei uns und allen, die ihn kannten, in hohen Ehren bleiben.

Münster (Westf.), den 5. Januar 1923. (76)

**Der Präsident
und die oberen Beamten des Reichsbahndirektionsbezirkes.**

2. Gebühren.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg (Tfv. 10).

Mit Wirkung vom 18. Januar 1923 werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8 (1) und 9 im allgemeinen um 400 % erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455). (75)

Altona, den 9. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

3 Verkehrsstörung u. Wiederaufnahme.

Zu § 10 1 a VWÜ/RJV. Am 3. Januar 1923 war der Bahnhof Aschaffenburg Hbf. infolge Betriebsunfalles gesperrt.

München, den 8. Januar 1923. (72)
Reichsbahndirektion.

Zu § 10 Ziff. 1a VWÜ. Strecke Tilsit-Memel-Bajoren infolge Besetzung durch litauische Freischaren seit 11. Januar 1923 unfahrbar.

Königsberg, den 16. Januar 1923. (93)
Reichsbahndirektion.

Zu § 10 1 a VWÜ/RJV. Der Gesamtgüterverkehr auf der wegen Schneeverwehung gesperrten Strecke Waldkirchen (Niederbayern)-Haidmühle wurde am 27. Dezember 1922 wieder aufgenommen.

München, 4. Januar 1923. (92)
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b.

Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1923 werden die im Übergangsverkehr mit den Stationen der Ilmebahn zu erhebenden Zuschlagsfrachten erhöht. Die Gebührensätze werden im Tarifanzeiger bekanntgegeben werden.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen. (91)

Cassel, den 12. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Nr. 6 des T. V. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Reichsbahngütertarif, Heft D Stationstarif.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1923 erhält die Fußanmerkung [1]) für Barmen auf Seite 17 (unten) folgende Fassung:

[1]) Frachtbriefe ohne Bahnhofsbezeichnung sind auf Barmen Hbf. abzufertigen.

Elberfeld, am 8. Januar 1923. (80)
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen - Bayern (rechtsrh. Netz).

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1923 wird für die Abfertigung von Eilgut bei beantragter Beförderung über Hof zwischen Selb-Plösberg und Ölsnitz (Vogtl.) eine Entfernung von 95 km (Entfernungstafel III im Tarifheft 7 B) eingeführt.

Dresden, am 10. Januar 1923. (73)
Reichsbahndirektion als geschäftsf. Verwaltung.

Reichsbahn-Saarbahn-Güterverkehr, Heft 3. Verkehr mit Süddeutschland vom 1. Juli 1922.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1923 wird der Nachtrag I ausgegeben. Er enthält neben den im Verfügungsweg bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen den neuen Frachtsatzzeiger für die Saarbahnstrecken.

München, den 4. Januar 1923.
Tarifamt b. RVM., Z. B. (71)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b. Tfv. 4.

Zu der am 1. Januar 1923 in Kraft getretenen Neuausgabe ist ein Ergänzungsblatt erschienen, das die während des Drucks eingetretenen Änderungen und Ergänzungen enthält.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Alexanderplatz (Bahnhof). (83)

Berlin, den 3. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 12. Januar 1923 wird der Ausnahmetarif 11b für Stalldünger ab Berliner Stationen auf Entfernungen bis 350 km erweitert. Die Frachtsätze werden ermäßigt. Näheres enthält der nächste Tarif-Anzeiger. Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (77)

Berlin, den 8. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1923 treten für eine Anzahl Stationen Entfernungsänderungen ein. Erhöhungen gelten erst vom 15. Februar 1923 ab. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist beruht auf der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (82)

Berlin, den 11. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b. Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1923 werden die Frachtzuschlagbestimmungen für die Bentheimer Kreisbahn geändert.

Näheres enthält die am 15. Januar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. Januar 1923. (84)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 wird der Ausnahmetarif 2 d für Haus- und Straßenkehricht auf Abtrittsdünger (Fäkalien) und Schlamm aus Kläranlagen ausgedehnt. Die neue Fassung enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Januar 1923. (89)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif Teil II.

Vom 1. Januar 1923 an werden auf den Stationen der Saarbahnen keine besonderen Zuschläge mehr berechnet. (78)

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 11. Januar 1923.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über die Schweiz (Übergänge Chiasso, Pino und Iselle).

Tarif vom 1. Oktober 1921.
Neuausgabe vom 1. Februar 1923.

Am 1. Februar 1923 wird der Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der italienischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der deutschen Reichsbahnen andererseits über die Schweiz neu ausgegeben. Hierdurch wird der Tarif vom 1. Oktober 1921 nebst Änderungen und Ergänzungen aufgehoben.

In dem neuen Tarif sind mit geringer Ausnahme nur Sätze für jene deutschen Stationen enthalten, welche bisher Verkehr aufzuweisen hatten. Die Gütereinteilung wurde durch die Aufnahme von frischen Fischen für den Verkehr nach Italien ergänzt. Der Zuschlag von 10 % für die bedeckte Beförderung in Deutschland ist in die Tarife eingerechnet. (87)

Frankfurt (M.), den 12. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Vom 15. Januar d. J. wird Neubiberg (Reichsbahn, rechtsrh. bayerisches Netz) einbezogen. Näheres durch beteiligte Abfertigungen. (81)

Erfurt, den 13. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. Februar 1923 werden im Bereich der Reichsbahndirektion Hannover

a) aufgenommen die Stationen Genzin, Harpe, Groß Garz und Groß Holzhausen,
b) geändert die Entfernungen für Arendsee (Altm.) und Geestgottberg. (90)

Erfurt, den 13. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921. Neuausgabe vom 1. Februar 1923.

Am 1. Februar 1923 wird der Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der italienischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der deutschen Reichsbahn anderseits über Brenner und Tarvis neu ausgegeben. Hierdurch wird der Tarif vom 1. Oktober 1921 samt Nachträgen und den hierzu erlassenen Ausschreiben aufgehoben. In der Einstellung der Sätze für den Schnitt II (österreichische Sätze) ist im neuen Tarif eine wesentliche Änderung insofern eingetreten, als nicht mehr eine Anzahl von Reihen, sondern nur noch eine Reihe der Taxen enthalten ist. Die Frachtsätze dieser Reihe werden je nach der Kurslage mit einer von Fall zu Fall durch Schalteranschlag bekanntgegebenen Zahl vervielfacht. Der Zuschlag von 10 % für die bedeckte Beförderung in Deutschland ist in die Tarife eingerechnet und daher nicht mehr besonders zu berechnen. Die Gütereinteilung wurde durch die Aufnahme von frischen Fischen für den Verkehr nach Italien ergänzt. In dem neuen Tarif sind mit geringer Ausnahme nur mehr Sätze für jene deutschen Stationen enthalten, welche bisher Verkehr aufzuweisen hatten. (86)

München, 11. Januar 1923.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4.

In dem mit Gültigkeit vom 10. Januar 1923 bekanntgegebenen Wortlaut der Frachtzuschlagbestimmungen der Dahme-Uckroer Eisenbahn (s. Seite 20 des Tarifanzeigers 1923) gelten die unter „Ausnahme" (lfd. Nr. 1) für frische Kartoffeln des Ausnahmetarifs 10 angegebenen Frachtzuschläge nur im Verkehr mit der Station Dahme (Mark), während im Verkehr mit Kemlitz niedrigere Frachtzuschlagssätze gelten.

Näheres enthält die am 15. Januar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. Januar 1923. (88)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien Teil II.

I. Die im Reichsbahn-Gütertarif Heft C II enthaltenen Ausnahmetarife 10 und 13 für frische Kartoffeln gelten auch im Binnen- und Übergangsverkehr unserer schmalspurigen Linien. Für Sendungen des Ausnahmetarifs 10 wird die Fracht auf den schmalspurigen Linien nach den um 60 % ermäßigten Frachtsätzen der Klasse F berechnet. II. Auf Seite 2 des Nachtrages XIV vom 1. Januar 1923 zum Binnen-Güter-Tiertarif für die schmalspurigen Linien, Teil II, wird unter III. zu B. Besondere Tarifvorschriften die achte Zeile von unten wie folgt gefaßt: „Der erste Absatz der Ziffer 7 wird durch folgenden ersetzt:".

Dresden, den 9. Januar 1923. (74)
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

a) Mit sofortiger Gültigkeit wird die bisherige Grubenversandstation „Annagrube (Anna Kopalnia)" als selbständige Güterabfertigung für den Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet. Die Beschränkung bei „Annagrube (Anna Kopalnia)" in den Tarifen zu A und B entfällt somit.
b) In dem unter B genannten Tarife erhält die Tarifstation „Schöningen O. Schön. E." mit sofortiger Gültigkeit die neue Bezeichnung „Schöningen Privatbahn". (79)

Oppeln, den 11. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.
Oberschlesische Eisenbahnen,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1923 werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 150 ℳ für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (85)

Berlin, den 11. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 4. Berlin, den 25. Januar 1923. LXIII. Jahrgang.

An die Mitarbeiter unserer Zeitung! Die fortgesetzte Entwertung des Geldes hat die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins veranlaßt, die erst am 1. November 1922 um 100 Prozent erhöhte Entschädigung für Beiträge vom 1. Januar d. J. ab nochmals zu verdoppeln.

Inhalt:

Der Präsident der Handelskammer zu Berlin über die Wirtschaftslage im Jahre 1922.

In der letzten Vollversammlung der Handelskammer zu Berlin (22. Dezember) gab der Präsident folgenden Überblick über den Geschäftsgang und die Wirtschaftslage im Jahre 1922:

Seit nunmehr 4 Jahren hat die deutsche Volkswirtschaft ihr Selbstbestimmungsrecht verloren. An erheblichen Produktionsquellen ärmer, aus ihren Auslandsverbindungen hinausgedrängt und von einer ins Phantastische gehenden Schuldenlast niedergedrückt, wird ihr das Gesetz ihres Handelns von außen her diktiert. Im abgelaufenen Jahre ist zu der früher vollzogenen Zerstückelung des deutschen Wirtschaftskörpers die Abtrennung des Polen zugesprochenen Teils von Oberschlesien erfolgt. Damit ist eine weitere Verengerung und Schwächung der deutschen Produktionskraft eingetreten. Auf der so um wichtige Erzeugungsquellen geschmälerten, durch vorangegangenen mehr als vierjährigen Krieg innerlich zerrütteten deutschen Wirtschaft lastete im abgelaufenen Jahre besonders schwer der Druck der Bar- und Sachleistungen zu Reparationszwecken, deren endgültige Höhe nach wie vor unbekannt blieb. Alle diese Tatsachen brachten im verflossenen Jahre eine weitere Erschütterung des Vertrauens in die Kreditfähigkeit Deutschlands und zeitigten eine bisher nicht erlebte und für undenkbar gehaltene fortschreitende Markentwertung, die namentlich vom Juli ab sich zu einer fast völligen Vernichtung unserer Währung auswuchs und in einem zeitweiligen Kursstande des Dollars (8. November) von 9150 ℳ ihren erschreckenden Ausdruck fand. Für den inneren Verkehr war diese geradezu erschütternde Gestaltung von einer fast täglich zunehmenden Preissteigerung aller Waren und Bedarfsartikel begleitet. Wenn auch vom Oktober ab die Mark eine kleine Besserung erfuhr und sich eine Zeitlang auf dem Dollarstand von 8000 hielt, so vermochte dies doch keinen Einfluß auf die Preise auszuüben, die im Gegenteil vielfach noch weiter stiegen. Als um die Mitte des Monats Dezember unter dem Einflusse der angeblichen Absicht Amerikas, regelnd in die europäischen Verhältnisse einzugreifen, der Markwert eine weitere Besserung erfuhr (Dollarstand etwa 6000), ergab sich auch hieraus keine erhebliche Wirkung auf die Preisgestaltung, zumal die erwähnte Besserung der Mark nur ein paar Tage anhielt und bald von einem weiteren Anziehen des Dollarkurses abgelöst wurde.

Deutlicher als je zuvor hat der Geschäftsverlauf des Jahres gezeigt, wie sehr unser gesamtes Wirtschaftsleben unter dem Banne der Absichten und Entschlüsse der Verbandsmächte steht In kurzen Zwischenräumen änderten sich Voraussetzungen und Bedingungen unserer gewerblichen Tätigkeit, je nachdem die vielfachen Verhandlungen über Zahlungsaufschub und Tilgungsart des uns auferlegten Tributs größere oder geringere Aussichten boten.

Der in allen Reparationsberatungen unverkennbar auf Schwächung und Zerstörung der deutschen Wirtschaft hinzielende Machtwille Frankreichs schuf für Industrie und Handel Deutschlands eine nicht erträgliche Unsicherheit und Ungewißheit, welche jeder kaufmännischen Voraussicht den Boden entziehen mußte und alle Unternehmungslust hemmte. Unbestimmtheit und Unübersehbarkeit der allernächsten Zukunft

und die zunehmende Untauglichkeit der Mark als Wertmesser gestalteten den gesamten Geschäftsverkehr zur Spekulation; man wußte beim Eingehen einer Verbindlichkeit niemals, welchen Tatsachen man bei ihrer Erfüllung gegenüberstehen würde.

Von den gekennzeichneten Bedingungen und Vorkommnissen beengt und beunruhigt stand der gesamte Wirtschaftsverkehr Deutschlands im Berichtsjahre in erhöhtem Maße wie in den drei vorangegangenen Jahren vielfach unter dem Drucke der Verkehrs- und Arbeitseinstellungen, der Kohlennot und des Rohstoffmangels.

Gleich zu Beginn des Jahres wurde das gesamte Geschäftsleben durch den drohenden Eisenbahnerstreik beunruhigt, der am 2. Februar eintrat und trotz seiner kurzen Dauer (9. Februar) in Verbindung mit Sabotage und persönlichen Gewaltakten in kürzester Zeit nicht nur das ganze Verkehrswesen zerrüttete, sondern auch unermeßlichen Materialschaden verursachte. Erst Ende Februar konnten die Störungen als überwunden gelten. Die infolgedessen gesteigerten Ausgaben an Löhnen und erhöhten Betriebs- und Anschaffungskosten führten zu erheblichen Heraufsetzungen der Personen- und Gütertarife, die von Beginn des Jahres bis zum 1. Oktober für Güter ungefähr das 9fache, bei den Personentarifen ungefähr das 5fache der Sätze vom 1. Januar 1922 betrugen. Im Durchschnitt erfuhren die Eisenbahnfrachten etwa eine 1500fache Erhöhung gegen die Friedenstarife, trotzdem landwirtschaftliche Erzeugnisse, insbesondere Kartoffeln und Obst, bis zum Jahresschluß billige Ausnahmetarife genossen. Zahlreiche Artikel erfuhren, durch Auftarifierung und Beseitigung von Ausnahmetarifen, Erhöhungen, die weit über das 2000fache gegenüber dem Friedensstand gingen. Vom 1. Januar 1923 ab stehen weitere erhebliche Tariferhöhungen bevor, die sich in einer weiteren Verteuerung aller Güter auswirken werden, welche Mehrausgaben der Eisenbahnverwaltung selbst und hierdurch eine starke Minderung, wenn nicht völlige Aufzehrung der erzielten Mehrerträge zur Folge haben muß. Dasselbe Bild der ständigen Tariferhöhungen wiederholte sich bei der Post. Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs ließ im Berichtsjahre trotz mannigfacher Hemmungen eine erfreuliche Erstarkung der Leistungsfähigkeit erkennen. Zeiten des Wagenmangels, wie sie in früheren Jahren, insbesondere um die Zeit der Erntetransporte, auftraten, sind dank der Erstarkung der Wagen- und Lokomotivbestände und der Hebung der Werkstättenleistungen nicht mehr wahrzunehmen gewesen.

Wenig einheitlich war der Verlauf des Binnenschiffahrtswesens, das für die Versorgung des Berliner Bezirks von besonderer Bedeutung ist. Obwohl von einem eigentlichen Schluß der Schiffahrt für den Winter nicht gesprochen werden konnte, gestatteten die wechselnden Witterungsverhältnisse keine rechte Ausnutzung offenen Wassers. Erst die Herbstmonate brachten bei meist vollschiffigem Wasserstande und reichlichem Kahnangebot einen verstärkten Verkehr.

Über die Kohlenversorgung, diesen Grundpfeiler unserer Wirtschaft, können in diesem Zusammenhange nur wenige Züge hervorgehoben werden.

Im Jahre 1913 hatten die Steinkohlengruben dem Nationalsachvermögen 190 Millionen Tonnen Steinkohlen hinzugefügt. Ohne die im Versailler Vertrag uns genommenen Gebiete Elsaß-Lothringen, Saar und Pfalz waren es 1913 noch 173 Millionen Tonnen Steinkohlen gewesen; — im Jahre 1921 waren es 136 Millionen. Im Berichtsjahre muß man die Abspaltung Polnisch-Oberschlesiens im Juni berücksichtigen, welches im Jahre 1921 uns noch knapp 22 Millionen Tonnen oder 16 % unserer Gesamtförderung, im Januar bis Mai 1922 rund 10,8 Millionen Tonnen beigesteuert hatte. Die Leistung der im Reichsgebiet endgültig verbliebenen Steinkohlengruben betrug darnach, wenn man die noch fehlenden Zahlen für November und Dezember schätzt, rund 120½ Millionen Tonnen, das ist nur noch 63 % jener im Jahre 1913 im damaligen Reichsgebiete geförderten Menge. Gegenüber der freilich ungünstigen Produktion des Jahres 1921 war immerhin ein Mehr an Steinkohle von 5 %, an Braunkohle von 10 % zu konstatieren. In die so verringerte Menge des verfügbaren hochwertigen Brennstoffes muß sich die deutsche Volkswirtschaft nun mit den Empfängern der Reparationskohle, vorab Frankreich und Belgien, teilen, wobei letztere ihren Teil noch unnachgiebig nur in bester Qualität verlangen! Und da sie die als Reparation abgegebenen Mengen schlechterdings nicht entbehren kann, muß sie unter schwersten Geldopfern Ersatz aus dem Auslande kaufen. Kähne fahren deutsche Steinkohle von Ruhrort nach Antwerpen und fahren englische Steinkohle von Antwerpen nach Ruhrort; die französischen Empfänger der ersteren weigern sich, statt der deutschen gleichwertige englische Kohle in Antwerpen abzunehmen, um uns so wenigstens die großen Kosten des nutzlosen Hin- und Hertransports zu ersparen. Die unverkennbare Absicht, unsere kohleverbrauchende Industrie durch die Verteuerung im Wettbewerbe auf fremden Märkten zu schädigen, wird nur zu gut erreicht. Unzählige Betriebe mußten sich zu unwirtschaftlichen Verlangsamungen und Einschränkungen des Produktionsprozesses verstehen. Die Eisen-, Kalk-, Zement-, Düngemittel-, Zucker- und viele andere Industrien, früher stark exportierend, vermochten nicht mehr das Inland zu versorgen, und mußten Fehlmengen aus dem Ausland eingeführt sehen. Zugleich wurden durch die nach den Reparationsbedingungen weit unter Weltmarktpreis zu liefernde deutsche Kohle die ausländischen Industrien zu niedrigem Angebot auf dem Weltmarkte befähigt.

Mehr als die Hälfte der als Reparation uns abgenötigten Tonnenzahl haben wir vom Januar bis November allein an englischen Kohlen wieder einführen müssen, dazu weitere Mengen aus dem Saargebiet und Polnischoberschlesien. Für die englische Zufuhr mußten wir bereits bis zu den deutschen Eingangshäfen etwa 87 Milliarden Reichsmark bezahlen, während die Reparationskohle bekanntlich nur zu niedrigem Preise Anrechnung auf unsere Kriegsschuld findet, uns also keinen Pfennig positiver Einnahmen bringt.

Diese schwere Belastung der Passivseite unserer Zahlungsbilanz wurde verstärkt durch die im Juni endgültig erfolgte Abspaltung des kohlenreichsten Teiles von Oberschlesien. Die auf diesem neupolnischen Gebiete geförderten Kohlen, soweit wir sie nicht entbehren konnten, mußten wir zu hohen Preisen, belastet mit der polnischen Kohlensteuer, erwerben. Für unseren Bezirk, dessen Kohlenmarkt von jeher durch Oberschlesien bestimmt war, hat die Verteuerung sowie die schon eingetretene und die weiter zu befürchtende Verknappung der ostoberschlesischen Lieferungen besonders große Bedeutung.

Über jede früher für möglich gehaltene Grenze hinaus ging im Berichtsjahre die Teuerung des unentbehrlichen Brennstoffes. Der Preis für deutschoberschlesische Grobkohle ist seit dem 1. Januar 1922 auf das 59fache gestiegen.

Bei der unwiderstehlichen Triebkraft auf alle übrigen Preise sind steigende Kohlenpreise die sichtbarsten Träger der verderblichen Teuerungswelle, die unsere Volkswirtschaft überflutet hat. Die Grenze, bis zu welcher die Lasten scheinbar leicht auf die Abnehmer, auf die Allgemeinheit, weitergewälzt werden könnnen, dürfte jetzt vielfach erreicht, vielleicht schon überschritten sein. Es mehren sich die Fälle, in denen die heutigen Kohlen- und Kokspreise von der Industrie und von den Hausverbrauchern einfach nicht mehr gezahlt werden können und aus diesem Grunde das so dringend nötige, mit Hilfe deutscher Arbeit in hochwertige Güter für den heimischen Bedarf und für die Ausfuhr zu verwandelnde Material ungenutzt liegen bleiben muß.

Nicht weniger drückend als die Kohlenlieferung an die Entente war die Notwendigkeit, auch Holz, an dem wir durch Abtretung der östlichen Gebiete bereits ärmer geworden sind, zu Reparationsleistungen auszuführen. Die Minderung der verfügbaren Vorräte im Zusammenhange mit der Geldentwertung trieb die Preise dieses notwendigen Rohstoffes ins Ungemessene hoch. Die Preise für Grubenholz stiegen von 17 bis 18 ℳ für

das Festmeter im Jahre 1913 auf 50—80 000 *M* für das Festmeter. Balkenholz kostete Anfang Januar 1800—2000 *M*, Anfang Dezember 180 000—200 000 *M*.

Der Rohstoffmangel auf allen anderen Gebieten hatte, soweit die Versorgung aus dem Inlande in Frage kam, weniger seinen Grund in schwierigen Transportverhältnissen, als in den häufigen Störungen durch Arbeitseinstellungen. Die Preise folgten nicht nur der Markentwertung, sondern eilten ihr vielfach erheblich voraus, namentlich bei denjenigen Rohstoffen, bei denen durch Syndicierung freies Angebot und freie Preisstellung ausgeschaltet sind. Die Deckung des Bedarfs an ausländischen Rohstoffen erlahmte aber namentlich von der zweiten Hälfte des Jahres an durch die immer schwächer werdende Kaufkraft der deutschen Mark.

Von Streiks und Arbeitseinstellungen blieb kaum ein Gewerbe verschont. Auch der Berliner Bezirk ist durch sie in erheblichem Maße beunruhigt worden. Die Arbeiter der städtischen Betriebe, die Straßenbahner, Arbeiter und Angestellte der Untergrundbahn, des Lokomotivbaues, der Elektrizitätsindustrie, des Buchgewerbes und vieler anderer Gewerbszweige stellten für längere oder kürzere Zeit ihre Tätigkeit ein.

Über das äußere Bild des Geschäftsverlaufes im Berichtsjahre ist zu bemerken:

Der bereits im Dezember 1921 eingetretene Rückgang des Warenbegehrs im In- und Auslande setzte sich im Januar fort. Aufträge wurden nur zaghaft erteilt, da man keine sichere Grundlage für die künftige Preisgestaltung hatte. Als aber in der Folge die Mark im Werte weiter sank, wurde die Nachfrage allseitig wieder angefacht, zumal mehr und mehr die Überzeugung allgemein wurde, daß ein Preisrückgang in absehbarer Zeit nicht zu erwarten sei. Es setzte daher, in Befürchtung noch weiterer Verteuerung der Ware, von etwa Mitte Februar bis April eine starke Beschäftigung ein, die von immer steigenden Preisen begleitet war. Die Anforderungen der Kundschaft entsprachen zum Teil wohl einem tatsächlich bestehenden Bedarf, da unsere Erzeugung nach wie vor nicht die zur Befriedigung des inländischen Verbrauchs erforderlichen Mengen herstellt, sondern auch im Berichtsjahre im Vergleich zur Vorkriegszeit nur ein Drittel bis zur Hälfte ausmachte.

Im April verlangsamte sich die Nachfrage infolge der durch die Verhandlungen in Genua geschaffenen Unsicherheit; nach dem ergebnislosen Verlauf dieser Konferenz und dem Scheitern der Anleiheverhandlungen setzte ein weiterer Marksturz ein, der wiederum Warennachfrage auslöste. Es wurden der Industrie reichliche und zum Teile langfristige Aufträge erteilt. Als dann gegen Ende Juni durch den Meuchelmord an dem deutschen Außenminister Rathenau und die Attentatsversuche auf andere führende Persönlichkeiten die Gefahren und die Unbeständigkeit der innerdeutschen Verhältnisse grell beleuchtet wurden, setzte in rasendem Tempo der Niedergang der Mark ein, der im gesamten Volke eine wilde Flucht vor ihr auslöste und zu stürmischen Angst- und Hamsterkäufen von Waren aller Art führte. Ein wesentlicher Teil der gesteigerten Umsätze war auf die über Bedarf vollzogenen Käufe der besonders zahlungsfähigen Kreise zurückzuführen, für welche die Höhe der Preise keine Rolle spielte. Dazu traten die Massenaufkäufe der Deutschland besuchenden Fremden aus valutastarken Ländern, für welche die deutschen Preise, an ihrem vollwertigen Gelde gemessen, einen Anreiz zum Warenerwerb boten, was eine Fortsetzung des seit Jahren beobachteten Ausverkaufs an Ausländer zur Folge hatte. Dieser stürmische Warenbegehr hielt bis ungefähr Mitte Oktober an. Von diesem Zeitpunkt an trat eine Abschwächung ein, weil nach und nach, trotz Lohn- und Gehaltssteigerung, die breite Masse des Volkes dem Preisstande, wie er sich in schneller Folge von Juni bis Oktober herausgebildet hatte, nicht mehr gewachsen war.

Der Geschäftsverlauf in Handel und Industrie des Berliner Bezirks spiegelte die gekennzeichnete Entwicklung wieder. In allen Zweigen war ausreichende Beschäftigung und vermehrter Absatz zu verzeichnen. Das gesamte Textilgebiet, die Lederindustrie, die Metallindustrie, die Elektrizitätsindustrie, die chemische Industrie, die holzverarbeitenden Gewerbe und der Großhandel in allen Zweigen konnten erhebliche gesteigerte Umsätze buchen. Es zeigte sich hierbei, daß die Bedeutung Berlins als Versorgungsplatz für das übrige Reich im Steigen begriffen ist.

Der Einzelhandel nahm an dem geschilderten Geschäftsverlauf in entsprechendem Maße teil. Auch er hatte bis etwa November glänzende Umsätze bei steigenden Preisen zu verzeichnen.

Der äußere Glanz, den der Geschäftsgang während des größten Teils des verflossenen Jahres zeigte, darf aber zu keiner falschen wirtschaftlichen Bewertung seiner Ergebnisse verleiten. Wie in den vorangegangenen Jahren war es lediglich eine Scheinkonjunktur, die in großen Zahlenreihen der erzielten Umsätze ihren Ausdruck fand, in Wirklichkeit aber keine tatsächliche Erstarkung der Wirtschaft darstellte, denn auch der äußerliche Aufstieg brachte keine Mehrerzeugung an Gütern, sondern lediglich eine an der Mark gemessene Steigerung der Umsatzziffern. Hochbezahlte Beschäftigung und zu hohen Preisen erzielte Umsätze vollzogen sich ohne Vermehrung der Produktionsmittel und der Wirtschaftssubstanz. Dazu tritt, daß auch die Scheinwerte, die in Mark erzielt wurden, zu einem erheblichen Teile in Form von mannigfachen hohen Steuerabgaben an Staat und Gemeinde abgeführt werden müssen.

Vom letzten Jahresviertel beginnend trat bis zum Jahresschluß ein Rückgang des Warenbegehrs ein. Die Industrie verfügte zwar noch über reichliche frühere Aufträge, neue Bestellungen gingen jedoch wegen der Unsicherheit der künftigen Gestaltung bereits spärlicher ein. Die Erzeugung geriet in eine um so schwierigere Lage, je mehr durch die um das Vielfache gesteigerten Produktionskosten der Kapitalbedarf immer größer wurde und die Anschaffungen ausländischer Rohstoffe wegen der zunehmenden Markentwertung immer mehr eingeschränkt werden mußten. Auf vielen Gebieten, so in der Textilindustrie, der Lederindustrie, der Metallindustrie und in manchen anderen, die auf den Bezug ausländischer Rohstoffe angewiesen sind, kam es am Jahresschluß zu Arbeitseinschränkungen in Form von Kurzarbeit oder Arbeiterentlassungen.

Der Absatz nach dem Auslande vermochte keinen Ausgleich für den Ausfall zu schaffen. Die Preise der deutschen Erzeugnisse hatten eine dem Auslandsverkehr hinderliche Höhe erreicht. Bei vielen Artikeln, wie Textilien, Schuhwaren, Eisen- und Holzwaren näherten sie sich nicht nur den Weltmarktpreisen, sondern überschritten diese. Dazu kam, daß die hauptsächlichen ausländischen Märkte für deutsche Waren sich durch Prohibitivzölle und Dumpingmaßnahmen den deutschen Erzeugnissen zu verschließen suchten. Unsere Ausfuhr wies daher im Berichtsjahre einen Rückgang gegenüber dem Jahre 1921 auf, was auf unsere Zahlungsfähigkeit um so empfindlicher einwirken mußte, als wir eine gegenüber 1921 schlechtere Ernte zu verzeichnen hatten und daher gezwungen sind, in verstärktem Maße Brotgetreide und Futtermittel aus dem Auslande einzuführen, die wir durch Ausfuhr von Fertigfabrikaten nicht zu bezahlen vermochten. Die Gesamternte an Getreide wies gegen 1921 ein Minus von etwa 3,8 Millionen Tonnen oder etwa 22,51 % auf.

Die Passivität unserer Handelsbilanz stieg daher in erschreckendem Maße. Die für die ersten 10 Monate des Jahres vorliegenden statistischen Nachweise ergeben für diesen Zeitraum einen Rückgang der Ausfuhr gegenüber der Einfuhr von 1¾ Milliarden Goldmark.

Wir befinden uns am Jahresschluß in einer überaus schwierigen Lage. Die Verteuerung aller Produktions- und Gestehungskosten schuf einen nicht vorauszusehenden Kapitalbedarf, dem die eigenen Mittel kaum in einem Betriebe gewachsen waren. Die Banken können der entstandenen Kreditnot kaum steuern, denn sie mußten bei der Unsicherheit der

politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse in der Kreditgewährung sehr vorsichtig und zurückhaltend sein, und wo sie sich hierzu verstanden, zwangen sie die Steigerung der Betriebskosten und des Risikos, Zinsen in einem Ausmaße zu berechnen, das von weitgehendem Einflusse auf die Warenpreise war und ein weiteres Moment der Preissteigerung in sich schloß.

Von weiteren bedeutsamen Tatsachen und Vorkommnissen ist zu verzeichnen:

Die Unübersehbarkeit aller Verhältnisse führte zu einer weiteren Umgestaltung der Verkehrs- und Vertragsformen. Wie in den vorhergehenden Jahren wurden Aufträge nur zu freibleibenden Preisen oder unter dem Vorbehalt hereingenommen, bei Lieferung der Ware Preiszuschläge zu fordern, die sich aus der nachträglichen unvorhergesehenen Steigerung der Herstellungs- oder Gestehungskosten ergeben. Diese nachträglichen Preiszuschläge betrugen häufig ein Vielfaches des bei dem Vertragsabschluß zugrunde gelegten Preises. Aber auch da, wo Vertragsabschlüsse zu festen Preisen vorlagen, machten es die zur Zeit der Lieferung eingetretenen Veränderungen den Lieferanten unmöglich, die Ware zu dem übernommenen Preise abzugeben. In den Industriekreisen, welche auf den Bezug ausländischer Rohstoffe angewiesen sind, schritt man mehr und mehr zum Verkauf in sogenannter gebrochener Währung, d. h. Berechnung des aus dem Auslande zu beziehenden Rohstoffanteils der Ware in sogenannter Edelwährung, der Verarbeitungskosten aber in Mark unter Preisvorbehalt für nicht übersehbare künftige Verteuerung der Herstellung. Je trostloser aber die Markentwertung wurde, desto mehr ging man zu Abschlüssen in reiner Goldwährung über, was in seinen Wirkungen eine dem Kursrückgang der Mark genau sich anpassende Verteuerung der Ware zur Folge haben mußte. Die Abnehmer haben anfänglich den Preisnachforderungen, namentlich soweit feste Abschlüsse vorlagen, großen Widerstand entgegengesetzt. Sie mußten jedoch, geleitet von dem Wunsche, unter allen Umständen in den Besitz der Ware zu gelangen, die geforderten Mehrpreise bewilligen, und konnten dies um so eher tun, als auch ihre Abnehmer meistens freiwillig entsprechende Zuschläge bezahlten. Die Folge dieser Gestaltung war aber eine weitere Steigerung der Kapitalnot, da für die Abnahme der Ware weit höhere Beträge aufgebracht werden mußten, als die Abschlußpreise erwarten ließen.

Gegen die Ausschaltung der Mark als Zahlungsmittel und Wertmesser, wie sie bei den Abschlüssen unter Zugrundelegung von Edelwährung zum Ausdruck kam, wandten sich führende amtliche und freie Vertretungen von Handel und Industrie; es verfing aber wenig. Nicht nur der gewerbliche Verkehr floh aus der Mark, sondern eine wilde Spekulation in valutastarken Devisen drang in alle Volkskreise und vermehrte das Elend unserer Währung. Der Ruf nach einer gesetzlichen Regelung des Devisenverkehrs wurde daher immer lauter und diesem Drängen folgend hat die Reichsregierung unter dem 12. Oktober eine Notverordnung erlassen, wonach Devisengeschäfte nur unter Mitwirkung der Banken und nur für solche Betriebe zulässig sein sollen, deren Geschäftsverkehr einen regelmäßigen Bedarf an ausländischen Zahlungsmitteln mit sich bringt. Diese Notmaßnahme, die ohne Hinzuziehung sachverständiger Kreise entstand, hat lediglich dem regulären Verkehr Fesseln auferlegt, ohne irgendeinen Nutzen zu bringen. Auch die nachträgliche Änderung der Verordnung durch Ausführungsbestimmungen konnte ihren Mißerfolg nicht aus der Welt schaffen. Eine endgültige Regelung der Frage ist einem besonderen Gesetze vorbehalten, das noch in Vorbereitung ist.

Zieht man aus allen Vorgängen des verflossenen Berichtsjahres den Schluß, so muß man zu dem Urteile gelangen, daß das Jahr weitere Schwächung unserer Wirtschaftskraft und gesteigerte Verschlechterung unserer Produktionsbedingungen gebracht hat. Das Preisniveau hat sich derartig rapide gehoben, daß die Möglichkeit der Versorgung der Bevölkerung und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie auf den Auslandsmärkten immer ernster in Frage gestellt wird. Wir sind fast am Ende unserer Kraft, was aber die Siegerstaaten von uns verlangen, geht über unsere Kraft. Ein ruhiges Fortschreiten der Arbeit unter Vorausberechnung des notwendigen Ertrages ist und bleibt unmöglich, solange wir das Ausmaß der Lasten, die uns als Tribut auferlegt sind, nicht kennen, und solange unserer Wirtschaft die notwendigen Grundlagen ihres Fortbestandes und ihrer Weiterentwickelung fehlen. Deutschland kann nicht gesunden, solange seine Währung nicht Festigkeit und Beständigkeit erhält und solange ein Ausgleich der passiven Handelsbilanz nicht herbeigeführt wird. Beides setzt, neben der Auslandshilfe durch Anleihen, durchgreifende innere Maßnahmen voraus. Hierzu gehören vor allem: intensivere Ausnutzung der Arbeitskraft, Befreiung der Staatswirtschaft von allen vermeidbaren Lasten durch Verringerung des Beamten- und Arbeitspersonals und Wiedererschließung der ausländischen Märkte für deutsche Waren. Alle nach dieser Richtung zielenden Bestrebungen können aber nicht Wirklichkeit werden, solange jede Besserung unserer Wirtschaftslage nur zu einem verstärkten Druck der Sieger führt. Wir können uns nicht wieder emporarbeiten, solange die Besatzungskosten für fremde Heere zwecklos Unsummen verschlingen, auf der deutschen Wirtschaft unbestimmte und untragbare Verpflichtungen lasten, ihr die notwendigsten Rohstoffe des Inlands entzogen und deutsche Waren mit Antidumpinggesetzen und Prohibitivzöllen von fremden Märkten ferngehalten werden.

Was wir brauchen, ist demnach: tatsächlicher Friede nach außen und wirkliche Arbeitsfreiheit im Innern. Nur dann darf gehofft werden, daß es der deutschen Wirtschaft bei äußerster Sparsamkeit und unter Einsetzung allen Fleißes und aller Intelligenz, die in ihr von je wirksam waren, gelingen wird, neues Leben aus den Trümmern erstehen zu lassen.

Einiges über den Aufbau elektrischer Großlokomotiven.

Während auf dem Gebiete des Straßen- und Kleinbahnfahrzeugbaus im ganzen eine Klärung über die zweckmäßigste Anordnung des Antriebes eingetreten ist, tasten wir hinsichtlich einer allseitig befriedigenden elektrischen Großlokomotive trotz aller gegenteiligen Äußerungen der Baufirmen noch im Dunkeln. Von einigen Firmen wird der Einzelantrieb der Treibachsen, von anderen der Gruppenantrieb der Achsen über eine Blindwelle bevorzugt, die mit oder ohne Zahnradvorgelege vom Motor angetrieben wird; wieder andere empfehlen den „Schwungradmotor“ usw. Die Firmen halten sich mittlerweile gut unterrichtet, schicken ihre besten Leute hinaus, stellen Versuche an, sind erfinderisch tätig, suchen den Wünschen der Bahnverwaltungen bestmöglichst Rechnung zu tragen und halten nach den Ergebnissen des Betriebes mit fremden Erzeugnissen Ausschau. Im allgemeinen hat dieses an sich gesunde Wettbewerbsbestreben vollste Berechtigung, wobei freilich der freien Entwicklung durch die zahlreichen Patente Fesseln angelegt werden. Für den Besteller wäre es wertvoll, einen einheitlichen Typ für eine Lokomotivgattung aufstellen zu können, der die guten Gedanken der Baufirmen in sich vereinigt. Verschiedene schweizerische und deutsche Großfirmen haben den Vorteil eines Zusammenarbeitens auch bereits eingesehen. So finden bei Auftragsbearbeitungen gemeinsame Besprechungen über Einheitsbauweisen einzelner Teile schon häufig statt. Ansätze von Einheitsbestrebungen sehen wir auch in den Ausschreibebedingungen der Schweizerischen Bundesbahnen, der Deutschen Reichsbahn, in Österreich, Schweden und anderswo. Immerhin wird hier seitens der Auftraggeber noch zu wenig Einfluß geübt. Im Interesse der Lagerhaltung von Reserveteilen, der Werkstatteinrichtungen, schneller Einarbeitung der Belegschaft in Werkstätte und auf dem Fahrzeug kann heute bereits in etwas stärkerem Maße auf Vereinheitlichung hingewirkt werden. Die Mannigfaltigkeit in den Einzelkonstruktionen ist zu groß, Aus-

wechselungen ungleicher Teile verschiedener Lokomotiven können die größten Umständlichkeiten zur Folge haben, Korrespondenzen mit den Baufirmen nötig machen, langfristige Lieferzeiten erfordern, wo es sich um Spezialartikel handelt, die häufig nur einmal ausgeführt und später oftmals Änderungen unterzogen worden sind. Reisen von Sachverständigen kosten den Verwaltungen, bei Staatsbetrieben den Steuerzahlern, oft beträchtliche Summen, während inzwischen die Lokomotiven lange Zeit stillstehen. Große Instandsetzungen erfordern das Abschleppen der Lokomotiven nach der Fabrik. Ehe daher eine allgemeine Elektrisierung der Hauptbahnen vorgenommen wird, sollten auch im Interesse der Baufirmen alle der Abnutzung unterworfenen Teile möglichst so ausgeführt werden, daß jederzeit Ersatzteile greifbar und leicht einzubauen sind. Der Austausch von Erfahrungen unter den beteiligten Firmen, wenn irgend möglich auch von Patentangelegenheiten, liegt daher im wohlverstandenen Interesse aller Beteiligten. Ansätze zu solchem Einvernehmen finden wir schon in den drei Gruppen Brown-Boveri-Oerlikon, A.E.G.-Siemens, Bergmann-Maffei-Schwartzkopff. — Nur ganz große Firmen, wie Westinghouse und die General Electric Co. mit ihren fast unbeschränkten Dollarmitteln und großen Absatzgebieten können sich erlauben, etwas vollkommen Selbständiges auf den Markt zu bringen. Leider sind die deutschen Erzeugnisse trotz des Tiefstandes der Währung mitunter teurer als amerikanische. Gewiß spielen noch andere Faktoren eine Rolle, aber man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß zuviel Parallelarbeit hinter sorgfältig abgeschlossener Tür stattfindet, statt die Erfahrungen auszutauschen. Es könnten viel „Entwicklungskosten“ erspart werden. Einen einheitlichen Bestand an Reserveteilen haben verschiedene Bahnverwaltungen schon für Beleuchtungsumformer, die Luftverdichter für die Bremsen, für Heizkörper und Stromabnehmer, überhaupt für alle Teile, die getrennt vom übrigen an einen Unternehmer vergeben werden können. Aber wir können heute auch schon Motoren und Transformatoren, den mechanischen Antrieb, Ölschalter und anderes vereinheitlichen*), wenn wir uns nur etwas mehr Selbstbeschränkung auferlegen wollen.

Auf innere Hemmungen der Konstrukteure des mechanischen Teils, die meist Dampflokomotivenbauer von Herkunft sind, ist z. B. das Vorwalten des Innenrahmens bei der elektrischen Lokomotive zurückzuführen. Es liegt durchaus kein Grund vor, bei einer elektrischen Lokomotive Außenrahmen zu vermeiden. Innenrahmen wandten die kontinentalen Lokomotivbauer u. a. an, um dem Kessel eine kräftige Unterlage zu geben und um an den Zylindern und dem Treibwerk im Betriebe leicht Untersuchungen vornehmen zu können.

Bei der elektrischen Lokomotive mit Außenrahmen kann man von außen bequem an die Achslager und an die Federgestänge gelangen. Was das bedeutet, weiß jeder Monteur, der einmal zwischen Treibrad und den herunterhängenden Motorgehäuseteilen Arbeiten verrichten mußte.

Wir besitzen z. B. in den Lokomotiven 1 AA 1 — AA 1 und 1 AAA 1 der S. A. de Sécheron für die S. B. B. mustergültige Vorbilder, die uns zeigen, wie leicht der Ausbau eines Motorsatzes bewerkstelligt werden kann**), ebenso in der neuen BAB (E)-Bauart der Siemens-Schuckert-Werke für die Arlbergbahn, welche gewöhnliche Trambahnaufhängung der Motoren vorsehen. Bei letzterer Bauart sind die beiden, den Enden zu gelegenen, Motortreibachsen durch außensitzende Schubkurbelgetriebe mit je einer weiteren Achse auf einfachste Weise gekuppelt. Die Anbringung solcher besonderen Kurbeln an den Enden der Achsen verteuert zwar etwas die Ausführung und beeinträchtigt die Zugänglichkeit der Achslager, jedoch sind diese Nachteile betriebstechnisch unwesentlich.

Die Schüttelschwingungen, die bekanntlich in der, hoffentlich der Geschichte angehörenden, Periode der „Stangen“-antriebe zahlreiche Untersuchungen zur Folge hatten, werden bei Antrieben mit nur umlaufenden Übertragungsmitteln (Tramaufhängung, BBC-Balancetyp, Westinghouse-Sécheron, Jeumont u. a.) praktisch auf Null herabgesetzt, auch die Kupplung der Treibräder mittels Stangen ist in dieser Beziehung völlig bedenkenlos. Einigkeit besteht auch in der Beobachtung, daß gefederte Motorritzel oder Zahnkränze schwingungsdämpfend wirken, die daher auch jetzt allgemein angewandt werden.

In einer Besprechung der Sécheronlokomotive 1 AA 1 — AA 1 in der Zeitschr. d. V. D. I.*) wird bemerkt, daß statt acht kleinen Motoren (je 300 PS/h (je zwei für die Achse), besser vier größere angewendet werden könnten, da man heute bei Hohlwellenantrieb und Außenrahmen leicht 6—700 PS einbauen kann, wobei dann der Treibsatz mehr aus der Rahmenebene heraufsteigt. Werkstattechnisch ist allerdings die Handhabung kleinerer Anker angenehmer, aber sie wird m. E. auch bei 700-PS-Motoren noch nicht unangenehm empfunden.

Die Anordnung konzentrisch gelagerter Hohlwellen ist nach amerikanischen Erfahrungen (New Haven R. R. z. B.) betriebstechnisch zufriedenstellend und sollte auch bei uns etwas mehr beachtet werden.

Die Anwendung von Zahnrädern begegnet heute noch zahlreichen, mitunter nicht unberechtigten Bedenken. Einzelne Zahnräder aus geeignetem Material (Siemens-Martin-Stahl, Chromnickelstahl, Werkzeugstahl) werden aber heute für Leistungen bis 6000 PS (Schiffsantriebe) gebaut, und wenn man einwendet, derartige Getriebe liefen unter stoßfreieren Bedingungen als solche für Lokomotiven, soll man nicht verkennen, daß bei Straßen- und Vorortbahnen Zahnräder in jahrelangem Betrieb als sicher erprobt sind und in schwerem Vollbahn-Motorwagenbetrieb kaum einen andern Bewerber haben. Außerdem erlauben Zahnradvorgelege höhere Motordrehzahlen anzuwenden, so daß die spezifische Leistung (PS/t Motorgewicht) noch gegenüber den heutigen Ausführungen gesteigert werden kann. Interessant ist die Feststellung, daß Zahnradlokomotiven, namentlich bei höheren Geschwindigkeiten, erheblich mehr Eigenwiderstand (kg/t) besitzen als Parallelkurbellokomotiven für gleiche Verhältnisse.

Die Konzentrierung der gesamten Lokomotivleistung auf einen oder zwei Motoren ist wohl heute endgültig überwunden, schon der Werkstattarbeiten wegen, auf welche noch mehr Beachtung gelegt werden sollte. Eine allmähliche Abkehr vom „Riesenmotor“, der ja wissenschaftlich ganz interessant ist, aber hauptsächlich seiner kompakten Masse wegen Bedenken erregt, ist bei neueren Bauarten bemerkbar (vgl. die Doppelmotoranordnungen der S. B. B., der Deutschen Reichsbahn u. a.).

Die Bemühungen um den Einzelachsantrieb zeigen, daß der Elektrotechniker neuerdings die Vorzüge der elektrischen Antriebe in ortsfesten Anlagen, nämlich die Verteilung der Leistung im Arbeitsfelde, wieder aufnimmt. Kleinere Motoreinheiten erleichtern den Bau, die Instandhaltungsarbeiten und die Reservehaltung behindern den Konstrukteur des mechanischen Teils weniger und arbeiten sicherer als große Einheiten.

Dem Konstrukteur des mechanischen Teils sei nahegelegt, seinerseits um eine ästhetisch befriedigende Form des Lokomotiväußern mehr als bisher besorgt zu sein, soweit dies das sichtlich noch nicht vollendete Entwicklungsstadium der Elektrolokomotive zuläßt.

Der Wert von Bauarten, die sich bezüglich der Austauschbarkeit und leichter Wiederbrauchbarmachung der Einzelteile nur wenig von Straßen- und Kleinbahnfahrzeugen unterscheiden, wird ganz in die Erscheinung treten, wenn erst überseeische Auftraggeber in größerer Zahl als bisher Deutschlands Elektroindustrie zum Wettbewerb heranziehen. Bei diesen sind die Rücksichten auf heimische Arbeitskräfte und die Bahnwerkstatt oft völlig entscheidend für die Auftragserteilung. Ein Vernachlässigen dieses Gesichtspunktes kann für die deutsche Industrie erheblichen Schaden verursachen, dem vorzubeugen schon jetzt die Zeit gegeben ist.

*) Vgl. hierzu: Aufsatz von A. Wichert, ETZ 1921, S. 665 ff.
**) Vgl. Schw. Bztg. 1922, Heft vom 2. 9. 22.

*) Vgl. V. D. I. 22, Heft 46/47 v. 18. 11. 22.

Durchbrechung der Sonntagsruhe.

Solange bei der Eisenbahn im Betriebs- und Wagendienst normale Zustände herrschen, wird an den Sonntagen (d. i. in der Zeit von Sonntag vormittag 6 Uhr bis Montag vormittag 6 Uhr) grundsätzlich Ruhe gehalten, d. h. es fahren nur einige wenige Züge, die nicht entbehrt werden können.

Treten jedoch Betriebsschwierigkeiten und Wagenmangel ein, so muß von diesem Grundsatz abgewichen und die Ruhe durchbrochen werden. Die Durchbrechung kann infolge betrieblicher Schwierigkeiten oder wegen Wagenmangels oder gleichzeitig aus beiden Gründen erfolgen. Unter Berücksichtigung der für die Durchbrechung maßgebenden Gründe ist für den Verkehr an den Sonntagen eine Anzahl Pläne vorgesehen, die mehr oder weniger stark mit Zügen ausgerüstet sind. Der Übergang vom Werktags- zum Sonntagsplan vollzieht sich durch allmähliches Nachlassen des Zugverkehrs in der Nacht vom Samstag zum Sonntag

bis auf das durch den angeordneten Plan vorgesehene Maß, der Übergang in den Werktagsverkehr durch allmähliche Vermehrung der Züge am Montag nach 6 Uhr vormittags. Gefahren werden am Sonntag die in den Plänen vorgesehenen und im voraus für jeden Verkehr festgelegten Züge, die die für den Werktag vorgesehene und normalerweise erforderliche Anzahl bei keinem Plan erreichen. Es wird also versucht, aus dem ein geschlossenes Ganzes bildenden Werktagsverkehr ein je nach den einzelnen Plänen mehr oder weniger großes Stück, das mit dem Rest in innigster Verbindung steht, herauszureißen und besonders zu pflegen. Hierin liegt ein großes Übel. Es muß nämlich dafür gesorgt werden, daß das zur Auslastung der vorgesehenen Züge erforderliche Material zur Zugbildungsstation herangeführt wird. Dies kommt jedoch nie rein, sondern mit Wagen für andere Verkehrsbeziehungen vermischt an und wird auf der Zugbildungsstation ausgesondert. Nicht selten kommt es nun vor, daß bei dem Bemühen, für die vorgesehenen Züge genügende Belastung heranzuführen, für andere Verkehrsbeziehungen bestimmtes und am Sonntag nicht verwendbares Material in solcher Menge eingeht, daß dadurch der Bahnhof am Arbeiten behindert wird und Unordnung eintritt. Anstatt hier also eine Erleichterung der Lage durch die Durchbrechung der Sonntagsruhe zu schaffen, tritt eine Verschärfung der Schwierigkeiten ein. Wirtschaftlich ungünstiger wirkt es, wenn es überhaupt nicht gelingt, genügend Material für die zu fahrenden Güterzüge heranzubringen. Die Züge müssen alsdann schon am Sonntag zum Teil ausfallen, und Lokomotiven und Personal werden unterwegs zwecklos bereitgehalten, da die Ausfallmeldung oft nicht rechtzeitig durchkommt, oder aber die Züge fahren unausgelastet. Hier kann man einwenden, der Sonntagsplan sei in diesem Falle nicht richtig aufgestellt. In der Praxis zeigt es sich aber, daß ein Sonntagsplan nach dem jetzigen Verfahren überhaupt nie richtig aufgestellt werden kann; denn wenn es mit äußerster Mühe gelingen sollte, für einen einzigen Sonntag Zufuhr und Ablauf ideal zu regeln, so wird diese Regelung für den nächsten Sonntag doch nicht mehr passen, da das Aufkommen und der Zulauf der Wagen andauernd schwankt. Es zeigt sich dies auch ganz besonders in letzter Zeit bei den Bemühungen, die Sonntagspläne dem wirklichen Bedürfnis anzupassen. Andauernd wird versucht, durch Änderungen und Bildung neuer Pläne jedem Bedürfnisse gerecht zu werden, jedoch ohne Erfolg.

In den Rangierbahnhöfen ist bei dem bisherigen Verfahren die Rangierlokomotive und das Rangierpersonal meist nur stundenweise und einseitig beschäftigt. Der Bahnhof selbst kann nicht gründlich aufräumen, da eine ganze Anzahl Züge, für die er Material hat und die er auch fahren möchte, am Sonntag nicht vorgesehen ist und daher nicht abgefahren werden darf. Trotzdem nun am Sonntag gefahren wird, soll doch so gearbeitet werden, daß am Montag morgen die vorgesehenen Güterzüge voll ausgelastet fahren oder rechtzeitig ausfallend gemeldet werden. Gerade dies ist aber meist unmöglich.

Das jetzige Verfahren, an Sonntagen zu fahren, hat also folgende Mängel:

1. Es ist nur Stückarbeit und Herausreißen, und Bearbeiten einzelner Teile wirkt im Betriebsdienst nur schädlich. Es ist auch unwirtschaftlich, da mit dem aufgebotenen Apparat mehr geleistet werden könnte, und daher das erzielte Ergebnis in keiner Weise den Aufwendungen entspricht.
2. Rangierlokomotiven und -personal sind nur zeitweise und ungenügend beschäftigt, das Personal langweilt sich die übrige Zeit und wird verärgert, weil es gezwungen ist, die ganze Zeit wegen weniger Züge im Dienst zu bleiben.
3. Das jetzige Verfahren verursacht oft Anhäufung von Wagen auf den Zugbildungsstationen, bringt hierdurch betriebliche Schwierigkeiten und reizt dazu, Sonderzüge ohne Grund zu fahren, während planmäßige, aber später liegende Züge ausfallen.

Diese unerfreulichen Nebenerscheinungen lassen sich größtenteils vermeiden, wenn die Regelung des Sonntagsverkehrs auf eine andere Grundlage gestellt wird. Anstatt während der ganzen Ruhezeit einzelne Züge zu fahren, wäre es besser, den gesamten Betrieb eine bestimmte Anzahl von Stunden während der Ruhezeit aufrecht zu erhalten und dann abzubrechen. Die Bahnhöfe und Strecken wären während dieser Zeit voll belastet. Das Personal, die Betriebsmittel und Anlagen voll ausgenutzt, das Personal wäre dienstfreudiger, da während der Dienstschicht auch merkbare Arbeit geleistet würde, und der ganze Betrieb würde sich wirtschaftlicher gestalten. Wenn z. B. bei Plan A am Sonntag eine ganze Schicht (bis 2.00 Uhr) gearbeitet würde, so ist das Ergebnis, wie Erhebungen über den Zugverkehr auf der rechten Rheinseite ergaben, dasselbe, als wenn während des ganzen Sonntags nach dem jetzigen Plan A gefahren wird. Wird bei C (oder erweitertem Plan C) bis abends 10 Uhr (also 2 Schichten) gearbeitet, so ist das Resultat dasselbe, als wenn Sonntags während der ganzen Ruhezeit der jetzige Plan C oder der erweiterte Plan C gefahren wird. Falls die Untersuchungen auf weitere Zugbildungsbahnhöfe ausgedehnt werden, wird es sich zeigen, daß in den meisten Fällen das neue Verfahren bedeutend kräftiger wirkt als das alte, daß es vielleicht gar nicht nötig wird, die dienstliche Tätigkeit zeitlich solange auszudehnen, wie oben angegeben, zumal die bereits beim Übergang vom Werktags- zum Sonntagsplan und umgekehrt ausfallenden Güterzüge, die alsdann ebenfalls verkehren würden, nicht berücksichtigt sind. Der Zeitpunkt 2.00 N. und 10.00 N. ist gewählt, um das Personal in achtstündigen Schichten voll ausnutzen zu können. Bei Einführung des neuen Verfahrens müßte an den Sonntagen dann aber auch alles fahren, Bedienungszüge für industrielle Anlagen, Übergabezüge usw. Daß einzelne, aber nur wenige Ausnahmen gemacht werden müssen, daß z. B. auf wenig befahrenen Nebenbahnen ein Güterzugpaar ausreichen würde, ist klar. Werden jedoch zahlreiche Ausnahmen gemacht, so gehen die Vorteile, die der geordnete Werktagsbetrieb bringt, verloren. Ebenso liegt es auf der Hand, daß Punkt 2 Uhr oder 10.00 Uhr der Verkehr nicht plötzlich stillgelegt werden kann. Es werden auch dann noch Züge bis zu günstig gelegenen Abstellbahnhöfen, einzelne bis zu den Zielbahnhöfen durchzuführen sein, umgekehrt wird auch eine Anzahl von Zügen vor diesem Zeitpunkte bereits abgestellt werden müssen. Nach dem neuen Verfahren werden wahrscheinlich nicht genau so viele Fernzüge durchgeführt werden können als bei dem alten Verfahren. Dies fällt aber auch nicht so sehr ins Gewicht, da nach dem neuen Verfahren die Umgebung eines größeren Rangierbahnhofs je nach der Zeitdauer des Sonntagsplanes in größerem oder kleinerem Umfange vollständig aufgearbeitet ist, und das etwa benötigte Material aus diesem Gebiet den Verbrauchsstellen restlos zugeführt ist, aus dem Fernverkehr aber fast dieselbe Zahl Züge wie bisher eintrifft. Was bisher der Fernverkehr etwa mehr brachte, wird demnächst die nächste oder nähere Umgebung liefern. Am Montag wird dagegen die Sachlage wesentlich anders. Zeigte es sich bisher schon, daß einzelne Züge ausfallen mußten und Montags nach den einzelnen Plänen nicht vorgesehen waren, so wird es nach dem neuen Verfahren erforderlich sein, den Zugverkehr, abgesehen von dem Weiterführen der abgestellten Fernzüge, noch stundenlang ruhen zu lassen. Alles Fahren am Sonntag ist eben ein Vorgriff auf die am Montag zu bearbeitenden Wagen, abgesehen von Fällen, in denen Verkehrsanstauungen zu beseitigen sind. Die Eisenbahn muß daher den Zugverkehr nach Beendigung des Sonntagsdienstes auch eine bestimmte Anzahl Stunden mehr oder minder stark einschränken, um die am Sonntag eintretende Pause in der Auflieferung durch die Verkehrtreibenden wett zu machen. In welchem Umfange dies erforderlich wird, muß die Erfahrung zeigen. Der Ausfall der Züge am Montag wird sich aber leichter dem Bedürfnis anpassen lassen als der Bedarf an Zügen in den einzelnen Sonntagsplänen.

Ebenso werden vielleicht wegen Durchführung des W. K- oder des Verkehrs mit leeren G-Wagen noch besondere Maßnahmen erforderlich sein, wahrscheinlich ist es aber, daß auch bei diesem Verkehr in der vorerwähnten Zeit genügend Material herangeschafft wird; jedoch wird auch hier die Erfahrung lehren müssen.

Die Neuordnung würde auch eine erhebliche Erleichterung bei Aufstellung der Sonntagspläne und Diensteinteilungen sein. Die Zahl der Sonntagsfahrpläne könnte verringert werden. Einer besonderen Aufstellung wird es kaum bedürfen. Es genügt festzulegen, wie lange in die Ruhezeit hinein bei jedem einzelnen Plan gefahren werden soll. (Bei Plan V etwa bis Sonntag vormittag 6.00 Uhr, bei R bis 10.00 Uhr, bei A bis 2.00 Uhr, bei C bis 6.00 Uhr und bei erweitertem Plan C bis 10 Uhr abends). Welche Züge als letzte fahren oder ausfallen, und wo Züge, die ihr Ziel nicht erreichen, abzustellen sind, wäre zu vereinbaren. Die Diensteinteilung würde wesentlich vereinfacht. Leerfahrten haben sich bisher nicht vermeiden lassen, müssen dagegen oft in großer Zahl in Kauf genommen werden. Voraussichtlich wird auch das neue Verfahren hier nicht unwirtschaftlicher sein als das alte.

Bei der praktischen Durchführung des Vorschlages werden sich zweifellos Mängel und Nachteile zeigen, wahrscheinlich werden sie sich aber leichter und auf ein geringeres Maß herabdrücken lassen als bei dem alten Verfahren, da künftig der ganze geordnete Werktagsbetrieb und nicht ein aus diesem gewaltsam herausgerissenes Stück, das mit den übrigen Teilen aufs innigste verknüpft ist, durchgeführt wird. Steger.

Die Frachturkundenstempelmarke für 15 Pfennig.

Die Deutsche Reichsbahn ist bemüht, alle unproduktiven Arbeitsleistungen auszuschalten oder doch auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Durchführung dieses Grundsatzes wird besonders schwierig, wenn die Eisenbahnverwaltung in ihren Entschlüssen nicht frei, sondern von anderen Verwaltungen abhängig ist (Post, Steuer, Zoll). Ein Beispiel für unproduktive Leistungen, die der Eisenbahn auferlegt sind, bietet die Verstempelung der Frachturkunden (Frachtbriefe, Beförderungsscheine) auf Grund des Frachturkundenstempelgesetzes vom 17. Juni 1916. Hiernach ist jede Frachturkunde mit einer Frachturkundenstempelmarke nach folgendem Tarif zu versehen:

bei Frachtstückgut	15 ₰
bei Eilstückgut	30 „
bei Wagenladungen von 10 t und mehr	3 ℳ
Kohlen	4 „

Diese Sätze sind trotz der Geldentwertung nicht geändert worden. Der Frachturkundenstempel für Stückgut beträgt statt ursprünglich 50 % jetzt nur noch 0,033 % der Mindestfracht. Die Verstempelung der Frachturkunden bringt für die Eisenbahn eine erhebliche Mehrarbeit (Kauf, Aufbewahrung, Ausgabe und Entwertung der Marken, bei Wagenladungen auch Aufkleben der Marken, Nachprüfen der Stempelberechnung).

Auch die statistischen Gebühren, die durch Aufkleben von Marken auf die statistischen Anmeldescheine erhoben werden, sind der Geldentwertung nicht gefolgt. Beträgt doch die statistische Gebühr 5 ₰ für je 500 kg verpackte Waren und 10 ₰ für je 10 000 kg Massengüter. Die Verwendung der Marken in der festgesetzten Höhe muß von der Eisenbahn überwacht werden, die ferner die Marken abzustempeln hat.

Diese Arbeiten konnten von der Eisenbahn so lange geleistet werden, wie aus der Erhebung der Beträge ein finanzieller Ertrag für das Reich erwuchs. Jetzt kosten die Stempelmarken für Stückgutsendungen und die statistischen Marken sicherlich in der Herstellung mehr als im Verkauf. Der wirtschaftliche Nachteil wird noch größer, wenn die Arbeitsleistung, die mit der Verstempelung verbunden ist, hinzugerechnet wird. Es darf daher von der Eisenbahn nicht länger die Durchführung von Steuern und Abgaben verlangt werden, die mit dem jetzigen Tarif nicht einen finanziellen Vorteil, sondern eine Schädigung der Reichsfinanzen bedeutet.

Richard Couvé, Eisenbahnoberinspektor.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

In der Zeit vom 13. bis 15. Dezember 1922 ist in Bremen die 129. Sitzung der ständigen Tarifkommission und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten abgehalten worden. Dabei wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

I. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A.

1. Die Ausführungsbestimmung II (2) zu § 54 (2) B 1 EVO. wird, ohne eine Neuregelung zu bringen, sondern lediglich zur Beseitigung bestehender Unklarheiten, wie folgt neu gefaßt:

„Die unter (1) genannten Gegenstände werden nur als Eilgut oder als beschleunigtes Eilgut zur Beförderung angenommen und dürfen nicht bahnlagernd gestellt werden. Wenn die Gegenstände nicht in festverschlossenen Fässern oder Kisten verpackt sind, muß der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung gemäß § 62 (2) EVO. anerkennen. Auch Ballenverpackung wird ohne dieses Anerkenntnis da zugelassen, wo sie handelsüblich ist. Sie muß jedoch derart sein, daß die Ware dem leichten Zugriff nicht zugänglich ist. Über die Annahme der in den Anlagen C und II verzeichneten Gegenstände als Eilgut gelten diese Anlagen.

Bei Aufgabe als Eilgut darf das einzelne Stück nicht weniger als 20 kg und bei Aufgabe als beschleunigtes Eilgut nicht weniger als 10 kg wiegen."

2. Mit Rücksicht auf die in den letzten Monaten eingetretene starke Geldentwertung wird der begleitscheinpflichtige Mindestbetrag für Nachnahmen von 500 auf 10 000 ℳ und der Höchstbetrag des Barvorschusses von 30 auf 1000 ℳ erhöht. Gleichzeitig wird die Wartefrist für die Auszahlung der Nachnahmen, die bisher bei einer Beförderungsstrecke bis 1000 km auf 2 Wochen, bei einer längeren Beförderungsstrecke auf 3 Wochen festgesetzt war, derart geändert, daß sie bei einer Beförderungsstrecke bis 500 km 2 Wochen, bei weiteren Entfernungen sowie bei sämtlichen Sendungen nach und von Stationen des besetzten Gebietes und durch polnisches Gebiet 3 Wochen beträgt. Infolgedessen wurden folgende Tarifänderungen beschlossen:

a) in der Ausführungsbestimmung II (1) zu § 72 den Betrag von 500 auf 10 000 ℳ zu erhöhen;

b) den ersten Satz der Ausführungsbestimmung II (2) des gleichen Paragraphen wie folgt zu fassen:

„Alle anderen Nachnahmen werden, falls die Bestimmungsstation nicht Einspruch erhoben hat, nach Ablauf einer mit dem Tage der Aufgabe beginnenden Frist ausgezahlt, die bei einer Beförderungsstrecke bis 500 Tarifkilometern 2 Wochen, bei einer längeren Beförderungsstrecke sowie bei allen Sendungen nach und von Stationen des besetzten Gebietes und durch polnisches Gebiet 3 Wochen beträgt";

c) in der Ausführungsbestimmung III des gleichen Paragraphen den Betrag von 30 auf 1000 ℳ zu erhöhen.

3. Nach der Fußnote auf Seite 107 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I A, dürfen Torfmull und Torfstreu unbedeckt befördert werden, wogegen Torf (ausgenommen sog. Maschinen- und Preßtorf) nach Ziffer 10 der Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A in unverpacktem Zustande bedeckungspflichtig ist. Nach neueren Feststellungen ist aber die Brandgefahr bei Brenntorf weniger groß als bei Torfmull. Deshalb wird der Bedeckungszwang für Brenntorf aufgehoben, indem in der Anlage II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I A unter Ziffer 10 die Worte „Torf (ausgenommen sog. Maschinen- oder Preßtorf)" gestrichen werden.

II. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B.

4. Da die bisherigen Frachtberechnungsvorschriften bei Zusammenladung verschieden tarifierter Güter nach § 4 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B zu Schwierigkeiten geführt haben, wurde nach dem Vorschlage eines Unterausschusses eine Abänderung der in Frage kommenden Tarifvorschriften beschlossen. Wegen der eingetretenen Änderungen wird auf den am 1. Januar 1923 neu ausgegebenen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B verwiesen, da die Wiedergabe des neuen Tarifwortlauts hier zu weit führen würde.

5. Ein Antrag des Ausschusses der Verkehrsinteressenten, für gebrauchte Packmittel die Fracht nach den Sätzen der Klasse II für das halbe wirkliche Gewicht zu berechnen, wurde abgelehnt. Zur Beseitigung von Härten soll aber das nach § 33 a) 1 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B den gebrauchten Packmitteln zugrunde zu legende Mindestgewicht von 20 auf 10 kg herabgesetzt werden. Außerdem wird die Sondervorschrift in § 33 b) für gebrauchte leere, nicht in Körbe oder Kübel eingesetzte Glas- und Tonballons als praktisch veraltet gestrichen.

6. Der Versand von unverpacktem, frisch geschlachtetem Kleinvieh usw. wird dadurch erleichtert, daß dem § 36 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B folgende Ziffer 4 angefügt wird:

„Für unverpacktes, frisch geschlachtetes Kleinvieh, wie Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen, ferner für frisch geschlachtetes Geflügel und Wildbret wird bei Aufgabe als Stückgut die Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für 20 kg, berechnet."

Ein Antrag, die Bestimmungen über die telegraphische Vormeldung von Fischtransporten aus den Güterbeförderungsvorschriften in den Tarif zu übernehmen, wurde abgelehnt.

7. Für Blaugas (verflüssigtes Ölgas) und flüssige Kohlensäure werden folgende Tariferleichterungen eingeführt:

a) In die Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B wird folgender neuer Paragraph aufgenommen:

„Für Blaugas (verflüssigtes Ölgas) und für flüssige Kohlensäure wird bei Aufgabe als Frachtstückgut die Fracht nach den Sätzen der Klasse I für das halbe wirkliche Gewicht, mindestens für 20 kg, berechnet."

Die dadurch in der ermäßigten Stückgutklasse gegenstandslos werdenden Ziffern „4. Blaugas (verflüssigtes Ölgas)" und „26. Kohlensäure, flüssige" werden gestrichen.

b) In der Klasse C der deutschen Gütereinteilung werden folgende neue Stellen gebildet: „Blaugas (verflüssigtes Ölgas)" und „Kohlensäure, flüssige".

8. In der 128. Sitzung der ständigen Tarifkommission ist beschlossen worden, nur noch solche Güter als sperrig anzusehen, die auf einen Raummeter weniger als 50 kg wiegen. (Bisher war diese Grenze 150 kg.) In Ausführung dieses Beschlusses soll das Verzeichnis I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, folgende Fassung erhalten:

1. Badewannen aus Zink oder verzinktem Eisenblech, ausgenommen ineinandergesetzte.
2. Bühneneinrichtungen.
3. Dünne Blätter und Flocken aus Holzzellstoff (Nitrierstoff, Zellstoffwatte usw., Flockenzellstoff).
4. Eisen- und Stahlwaren, folgende:
   Gießkannen,
   Tische, ausgenommen zusammengelegte oder zerlegte.
   Waschständer, ausgenommen zusammengelegte oder zerlegte.
   Waschtische, ausgenommen zusammengelegte oder zerlegte.
5. Fahrzeuge, die in gewöhnliche bedeckte Wagen verladen werden können, und zwar:
   a) Eisenbahnfahrzeuge, folgende:
      Draiswagen (Draisinen), ausgenommen solche mit eingebautem Motor.
   b) Straßen- und Wasserfahrzeuge, auch im Rohbau, folgende:
      Boote, ausgenommen solche mit Kraftbetrieb,
      Gerätewagen, ausgenommen solche für Feuerwehren,
      Kähne, ausgenommen solche mit Kraftbetrieb,
      Kinderspielfahrzeuge, ausgenommen Trittroller,
      Kindersportwagen, ausgenommen zusammengelegte.
      Ebenfalls sperrig sind nicht ineinandergesetzte Kinderwagenkasten.
      Krankenwagen, ausgenommen fahrbare gepolsterte Krankenstühle sowie Krankenwagen mit Pferde- oder Kraftbetrieb.
      Schlitten, ausgenommen Handschlitten, jedoch auch Hörnerschlitten und Tretschlitten (Rennwölfe), bis zu 1,5 m Länge.
      Wagen mit Einrichtungen zur Bereitung von Kuchen, Wurst usw.

Zu a) und b):

Bei Sendungen von 2000 kg und mehr auf einem Wagen wird die Fracht für das wirkliche Gewicht ohne Sperrigkeitszuschlag berechnet, bei Sendungen unter 2000 kg werden der Frachtberechnung höchstens 2000 kg zugrunde gelegt.

6. Fässer aus Papierstoff, neue, ausgenommen ineinandergesetzte.
7. Federn, folgende:
   Daunen, Flaumfedern und Zierfedern.
8. Gestelle aus Holz oder Eisen, ausgenommen vollständig zerlegte oder zusammengelegte,
   folgende: Blumengestelle, Brotständer, Büchergestelle, Gardinenspanner, Kartoffelgestelle, Ladengestelle, Obstgestelle, Schuhgestelle, Sesselgestelle, Sofagestelle, Stuhlgestelle, Strickmaschinengestelle, Waschböcke, Wäschetrockner.
9. Heuzangen, ausgenommen zerlegte.
10. Holzstoffkisten und -schachteln, ausgenommen ineinandergesetzte.
11. Holzwaren, folgende:
    Blumenkrippen.
    Futterkrippen.
    Nährosse.
    Obsthürden.
    Packmittel, neue, folgende:
    Harasse, Lattenkisten, Käfige, Steigen, Verschläge, ausgenommen ineinandergesetzte und zerlegte.
    Holzstoffkisten s. Ziffer 9.
    Raufen.
    Torfkrauten.
    Tröge.
12. Honigschleudertische nebst Zubehör, ausgenommen zerlegte.
13. Hüte, auch Hutformen, gesteifte Hutstumpen und Mützen, ausgenommen in verschnürten Ballen oder in Kisten.
14. Korbwagen, ausgenommen in Kisten verpackt oder ineinandergesetzt. Als Ineinandersetzen gilt nur das vollständige Hineinsetzen eines Gegenstandes in den andern. Hierunter fallen auch gepolsterte Korbmöbel.
15. Kränze und Sträuße aus lebenden oder künstlichen Pflanzen, ausgenommen in Kisten verpackt; nicht sperrig sind Waldlaub- und Tannenkränze, auch ausgeschmückt mit künstlichen Pflanzen und zusammengepackt mit Papierkränzen, ferner Blech- und Perlkränze.
16. Palmblätterabfälle.
17. Pflanzen, lebende, folgende:
    Bäume und Gesträuche, ausgenommen verpackt.
18. Pflanzendaunen, auch Kapok, ungepreßt.
19. Putzmacherwaren und künstliche Pflanzen, ausgenommen in Kisten verpackt. Nicht sperrig sind Bänder und Seiden.
20. Rinde (Borke) von Weiden und Faulbaum.
21. Spinnkannen aus Holz- oder Faserstoff, auch in Verbindung mit anderen Stoffen.
22. Spreu (Kaff).

9. In das Verzeichnis V des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B (Verzeichnis der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter) werden aufgenommen: „Chlormethyl (Methylchlorid)“ und „Cumaronharz“.

10. Die Fußanmerkung zum Verzeichnis VI (Verzeichnis der zur Beförderung in Privatwagen [ausgenommen Kesselwagen] zugelassenen Güter) erhält folgende geänderte Fassung:

„Bis auf Widerruf sind die Eisenbahnverwaltungen berechtigt, für bestimmte Verkehrsbeziehungen mit Zustimmung der beteiligten Bahnen die Benutzung von Privatgüterwagen — auch solchen ohne besondere Einrichtungen — zuzulassen, wenn sie in geschlossenen Pendelzügen verkehren, oder wenn es sich um Selbstentladewagen, Kübelwagen oder um Langholzwagen zur Beförderung von Langholz handelt.“

Gleichzeitig wird die Aufnahme von Porzellanmasse in das Verzeichnis VI mangels anerkannten Bedürfnisses abgelehnt.

11. Nach dem Vorschlage eines Unterausschusses wurde beschlossen:

a) zwischen den Klassen A und B eine Zwischenklasse einzuschieben und das Spannungsverhältnis der einzelnen Klassen ausgehend von der Klasse A (= 100) wie folgt festzusetzen:

	Kl. A	Zwischen-kl.	Kl. B (alt)	Kl. C (alt)	Kl. D (alt)	Kl. E (alt)
Abfertigungsgebühr . . .	100 (100)	100	95 (95)	80 (80)	65 (65)	50 (50)
Streckensätze .	100 (100)	85	70 (73)	55 (55)	35 (35)	26 (26)

(Die eingeklammerten Zahlen bedeuten das alte Spannungsverhältnis.)

b) die Schaffung auch einer Zwischenklasse zwischen C und D abzulehnen;

c) die Zwischenklasse zwischen A und B als Klasse B zu bezeichnen und die bisherigen Klassen B bis E in C bis F zu ändern;

d) bei der Benennung der Nebenklassen den Buchstaben „n“ fortzulassen;

e) die Frachtsätze der Nebenklassen durch folgende Zuschläge zu den Frachtsätzen der Hauptklassen zu bilden:

An 5 = A + 20 %;	An 10 = A + 10 %;
Zwischenkl. = Sätze der Hauptkl. + 20 %;	Zwischenkl. = Sätze der Hauptkl. + 10 %;
Bn 5 (alt) = B + 30 %;	Bn 10 (alt) = B + 15 %;
Cn 5 (alt) = C + 40 %;	Cn 10 (alt) = C + 20 %;
Dn 5 (alt) = D + 50 %;	Dn 10 (alt) = D + 25 %;
	En 10 (alt) = E + 30 %;

f) die Einführung einer erhöhten Frachtberechnung für besonders hochwertige Gegenstände abzulehnen;

g) die Einführung einer dritten Stückgutklasse ebenfalls abzulehnen;

h) das Spannungsverhältnis zwischen den Streckensätzen der Stückgutklassen und der Klasse A, das heute in Prozenten zur Klasse A (= 100) beträgt:

Kl. I	Kl. II	Kl. A		Kl. I	Kl. II	Kl. A
180	140	100	auf	150	120	100

zu verringern und die Abfertigungsgebühren mit

Kl. I	Kl. II	Kl. A
170	170	100

unverändert zu lassen;

i) die Mindestfrachten für Frachtgut, Eilgut und beschleunigtes Eilgut in das Verhältnis 1 : 2 : 3 zu bringen;

k) in die neue Zwischenklasse vorläufig folgende Lebensmittel aufzunehmen:

Bier.
Brot, nicht in Dauerverpackung.
Anmerkung: Brot in Dauerverpackung, Gebäck mit trockener Innenkrume und kuchenartiges Gebäck gehören zur Klasse A.
Backwaren, alte, siehe Klasse C.
Futterbrot siehe Klasse C.
Butter (aus Milch), frische, auch gesalzen.
Butterschmalz (eingeschmolzene Butter).

Eier.
Essig zu Speisezwecken, gebrauchsfertig (Speiseessig).
Feld- und Gartenfrüchte:
1. Beeren-, Stein- und Kernobst, ausgenommen Südfrüchte, frisch, auch getrocknet oder gedörrt (vgl. auch § 23 a der Allgemeinen Tarifvorschriften).
2. Gemüse, getrocknet oder gedörrt, zu Speisezwecken.
Anmerkung: Südfrüchte gehören zur Klasse A.
Fette und Öle aus pflanzlichen und tierischen Stoffen.
Fische, lebende, frische, gefrorene, gesalzene, geräucherte, getrocknete, gebratene, geröstete, marinierte (vgl. § 37 der Allg. Tarifvorschriften).
Anmerkung: Heringe und Breitlinge siehe Klasse D.
Fleisch, auch gefroren, gebrüht, gesalzen, geräuchert, gepökelt oder in Dauerverpackung; Wurstwaren, auch gekocht oder geräuchert; Tiere (Geflügel, Vieh), geschlachtet, sowie totes Wild (vgl. auch § 36 der Allgemeinen Tarifvorschriften).
Anmerkung: Zu Fleisch rechnen auch zum Beispiel Eingeweide, Blasen, Euter, Gekröse, Geschlinge, Hammelkram, Köpfe, Herz, Leber, Lunge, Milz, Niere, Zunge, Speck, Schwarten, Kutteln.
Därme gehören zur Klasse A.
Gemüse, eingelegt, oder sonst zubereitet.
Anmerkung: Salzgurken, siehe Klasse C. Sauerkraut, siehe Klasse D.
Käse, auch Kräuterkäse und Quark.
Kunsthonig.
Margarine.
Marmelade (Obstmus, Fruchtkreude), Fruchtgelees und Obstkonserven.
Milch, auch Magermilch und Rahm (Sahne), frisch, auch homogenisiert, sauer oder durch Erhitzung haltbar gemacht, Buttermilch, eingedickte Milch; Milchpulver (Trockenmilch).
Anmerkung: Molken siehe Klasse E.
Mineralwasser, auch künstliches und Trinksole.
Apfel- und Birnenwein (Obstmost).
Muschel- und Schaltiere, frisch oder nur abgekocht (ausgenommen Austern, Hummern, Langusten und Schildkröten).
Senf (Mostrich).
Suppen, kochfertige, Suppenwürfel, Suppenwürze, Fleischbrühwürfel.
Teigwaren (Nudeln, Makkaroni).
Zucker, folgender:
1. Rohzucker, soweit nicht in Klasse C genannt.
2. Rüben- und Rohrzucker, Kristallzucker, Farine.

l) die unter k genannten Lebensmittel mit Ausnahme von Mineralwasser sowie Apfel- und Birnenwein auch in die ermäßigte Stückgutklasse aufzunehmen;

m) die Ziffer 2 des § 11 der Allgemeinen Tarifvorschriften wie folgt zu ändern:
„Für die der Klasse II e angehörenden Güter wird, soweit nichts besonderes bestimmt ist, die Fracht nach den Bestimmungen des Abschnitts A für Frachtgut, und zwar zu den Sätzen der Stückgutklasse I berechnet;"
durch diese Änderung soll erreicht werden, daß für die als Eilgut aufgegebenen Güter der Klasse II e die Fracht nicht nach den Sätzen der Klasse II, sondern stets nach denen der Klasse I berechnet wird;

n) in die neue Klasse B (Zwischenklasse) aufzunehmen:
„Möbel und Möbelteile aus Nadelholz, Füllungen auch aus Sperrholz und Füße von Bettstellen aus Buchenholz, glatt oder mit einfachen Rosetten und Auflagen, jedoch ohne Schnitzereien, roh, gestrichen, lasiert, lackiert oder gebeizt.
Schleiflackierte Möbel fallen unter Klasse A."

o) der Ziffer 7 der Stelle „Holzwaren" der alten Klasse B am Schluß anzufügen: „auch lackiert, gebohrt oder mit Vertiefung". Dadurch werden die Holzplatten für Stuhlsitze künftighin der Klasse B zugewiesen, während sie bisher die Fracht nach Klasse A bezahlen mußten;

p) der Ziffer 10 der Stelle „Holzwaren" der Klasse C (alt) die Fassung zu geben: „Holzlättchengewebe (durch Eisendrähte verbundene Holzlättchen)";

q) unter „Holzwaren" der Klasse B als neue Ziffer aufzunehmen: „Holzhorden";

r) der Ziffer 6 der Stelle „Holzwaren" der Klasse B folgende Fassung zu geben:
„Holzdrehwaren, auch geschliffen, gefärbt, gebeizt, gewichst oder lackiert, folgende: Bettstollen, Möbelfüße, Treppenpfosten, Treppenstäbe, Rundstäbe, Knöpfe, Kugeln, Griffe für Werkzeuge und Geräte, Spulen, Rollen und Mangelwalzen";

s) in der Stelle „Holzwaren" der Klasse B als Ziffer 1 aufzunehmen:
„Besen-, Bürsten- und Schrubberhölzer, auch gefräst, gebogen, gebohrt, gehobelt, gebeizt, gewichst, lackiert oder gestrichen."
Die alte Ziffer 1 erhält Ziffer 1 a;

t) die Ziffer 13 der Stelle „Holzwaren" der Klasse C folgendermaßen zu fassen:
„Kisten, auch mit Fächereinsatz aus Holz oder anderen Stoffen sowie mit Eisenbeschlägen, Lattenkisten usw. wie bisher."

Welche weiteren Güter in die Zwischenklasse (neue Klasse B) aufgenommen werden sollen, wird der Unterausschuß zur Nachprüfung der deutschen Gütereinteilung prüfen.

12. In die ermäßigte Stückgutklasse wird neu aufgenommen: „Methan".

13. In der Klasse C werden folgende neue Stellen gebildet:
„Emailrohmasse, ungeschmolzen (Emailierspat)" und
„Leim-Verdickung- und -Streckmittel (Gemenge von gemahlenem natürlichen Gips und Erdfarbe)."

14. Rohaluminium, Aluminiumasche, -Schlacken und -Gekrätze werden durch Ergänzung der in Frage kommenden Tarifstellen der ermäßigten Stückgutklasse und der Klasse C mit Antimon, Blei usw. bzw. mit den metallhaltigen Abfällen der Klasse C tarifarisch gleichgestellt.

15. Das in Ziffer 2 der Tarifstelle „Holz" der Klasse D aufgeführte Holz (Papierholz) kann nur beim Versand an Zellstoffabriken oder Holzschleifereien zur Verwendung im eigenen Betriebe zu den Sätzen dieser Klasse abgefertigt werden. Zellstoffabriken und Holzschleifereien beziehen das Schleifholz durch den Holzhandel oder durch eigenen Aufkauf. Um das Kundengeheimnis gegenüber den Holzverkäufern zu wahren, erscheint als Empfänger im Frachtbrief nicht die Fabrik, sondern der Händler oder Aufkäufer. Der Empfangsstation liegt dann eine Anweisung des Empfängers vor, die Sendung der Zellstoffabrik oder Holzschleiferei auszuliefern. Es ist nun die Frage streitig geworden, ob in diesem Falle die Empfängeranweisung soweit wirksam ist, daß sie die nachträgliche Frachtberechnung nach Klasse D rechtfertigen könnte, oder ob die Klasse D nach dem Wortlaut des Tarifs unter allen Umständen nur dann anwendbar ist, wenn die Sendung an eine Zellstoffabrik oder Holzschleiferei als Empfänger im Frachtbrief gerichtet ist. Die ständige Tarifkommission verneinte durch deklaratorischen Beschluß die Frage, ob die Empfängeranweisung bei Papierholz die nachträgliche Frachtberechnung nach Klasse D rechtfertigt.

16. Die Versetzung von Sägemehl, Holzmehl, Brennholz, Holzsägespänen und Borke zu Brennzwecken in die Klasse E wurde abgelehnt. In diesem Zusammenhang wurden „Holzbriketts" und „Lohkuchen" aus Klasse E in D (Stelle: „Briketts") versetzt.

17. Zur Klarstellung der Tariflage für Brennstoffabfälle und minderwertige Brennstoffe wird der Stelle „Kohlenabfälle, folgende" der Klasse E als Ziffer 3 angefügt:
„Aschen-, Schlacken-, Löschekoks (Auslesekoks)".
Außerdem wird die Stelle „Holzkohle, unverarbeitet" in Klasse E gestrichen und die Stelle „Holzkohle usw." in Klasse D wie folgt gefaßt:
„Holzkohle, auch gemahlen oder in Pulverform, nicht weiter verarbeitet."
Endlich wird das noch nicht vollständig in Braunkohle umgewandelte Holz durch die Bildung folgender Stelle in die Klasse D aufgenommen: „Braunkohlenholz".

18. Die Einführung einer Gebühr für die Benutzung fester Rampen zur Verladung von Gütern, für die die Rampen nicht freigegeben sind, wurde abgelehnt.

III. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

19. Die in der 128 Sitzung der ständigen Tarifkommission beschlossene Tarifvergünstigung für unverkaufte Tiere und Gegenstände von Kaninchenausstellungen wird auf „Hühner, Enten, Gänse, Tauben und Puter" ausgedehnt sowie auf Ausstellungen, die von einer Geflügelzuchtvereinigung veranstaltet worden sind. Ferner wird die Tarifstelle in der deutschen Gütereinteilung „Käfige und Boxen für Kleintiere, gebrauchte, auch zerlegt" in der Klasse C gestrichen und in die Klasse D aufgenommen.

20. Für die Abgabe von Wasser zum Überspritzen von Tieren wird künftighin die gleiche Gebühr erhoben wie für die Abgabe von Wasser zum Tränken.

21. Für die Unterbringung von Tieren in überdeckten Räumen wird durch den Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I eine besondere Gebühr vorgesehen.

22. Die Erhebung einer Gebühr bei Abbestellung oder Nichtbenutzung von Tiergittern wird abgelehnt.

23. Für die Hergabe von Vorlegebäumen, Lattengittern und Bretterverschlägen soll nach dem Tarifzustande vom 1. Dezember 1922 eine Gebühr von 240 ℳ für jedes Stück erhoben werden.

IV. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

24. In Ziffer 1 der Ausführungsbestimmung A I b) zu § 12 EVO. werden die Preise der einfachen Fahrkarten in Gesellschaftssonderzügen wie folgt geändert:

in der 1. Klasse . . . . . 18 ℳ
„ „ 2. „ . . . . . 9 „
„ „ 3. „ . . . . . 4,5 „
„ „ 4. „ . . . . . 3 „

An die Stelle der jetzigen Mindestzahlen der für einen Sonderzug zu lösenden Fahrkarten treten die folgenden:

bei Benutzung der 1. Klasse 200 ganze Fahrkarten,
„ „ „ 2. „ 300 „ „
„ „ „ 3. „ 400 „ „
„ „ „ 4. „ 600 „ „

endlich wird der für einen Gesellschaftssonderzug zu zahlende Mindestbetrag erhöht auf 50 000 ℳ.

Ein Antrag, die Möglichkeit der Bestellung von Sonderzügen 4. Klasse aufzuheben, wurde abgelehnt.

25. Abgelehnt wurden die Anträge:

a) jedem Teilnehmer an einer Jugendfahrt über seine Zugehörigkeit zur Jugendfahrt einen Ausweis auszustellen, der neben den Beförderungskosten besonders zu bezahlen ist;

b) eine Fahrpreisermäßigung für deutsche Blinde (ausgenommen Kriegsblinde, die als Schwerkriegsbeschädigte bereits Fahrpreisermäßigung genießen) und deren Begleiter einzuführen.

26. Durch Änderung der Ausführungsbestimmung C VIII A zu § 12 EVO. wird die Fahrpreisermäßigung für Kriegsteilnehmer auf Kriegsteilnehmer von 1870/71 und 1914/20 ausgedehnt, die dem Zentralverband deutscher Kriegsbeschädigter und Kriegshinterbliebener in Berlin oder den diesem unterstehenden Unterverbänden (Landes-, Bezirks- oder Kreisverband) angehören.

27. Um aufgetretenen Zweifeln zu begegnen, wird in § 30 Abs. 1 a) des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I bestimmt, daß als einsitzige Kraftfahrräder auch solche mit Hilfssitz zu verstehen sind. Die Beschlußfassung darüber, ob den als Gepäck aufgelieferten Kraftfahrrädern andere als die bisherigen Normalgewichte zugrunde gelegt werden sollen, wird vertagt.

28. Die Auflieferung von Gepäck auf Monats-, Wochen- und Schülerkarten wird durch entsprechende Änderung der Ausführungsbestimmung 1 (1) zu § 32 EVO. ausgeschlossen.

Die unter lfd. Nr. 2, 4 und 11 aufgeführten Beschlüsse sind nach schriftlicher Abstimmung unter den zu den Generalkonferenzen zugelassenen deutschen Eisenbahnverwaltungen bereits am 1. Januar 1923 durchgeführt worden. Die übrigen Beschlüsse, die durchweg für äußerst dringlich erklärt worden sind, treten, sofern kein wirksamer Widerspruch erhoben wird, vermutlich am 1. März 1923 in Kraft.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 19. Dezember 1922 ist die Eisenbahn-Verkehrsordnung wie folgt geändert worden:

I. Durch einen Zusatz in § 55 (1) ist zum Zwecke der Papier- und Portoersparnis zugelassen, daß Frachtbriefvordrucke, die nur als Duplikate verwendet werden und schon in Typendruck die Überschrift „Frachtbriefduplikat“ tragen, um die Hälfte in der Weise verkleinert sein dürfen, daß die Rückseite mit der rechten Seite des Musters bedruckt ist.

II. § 63 (5) ist dahin gefaßt worden, daß auch für die Abbestellung noch nicht bereitgestellter Wagen eine im Tarif festzusetzende Gebühr zu entrichten ist, weil der Eisenbahn erhebliche Kosten schon durch die Verwaltungstätigkeit (Telegramme usw.) bei dem Versuch, die Wagenanforderung auszuführen, vor der eigentlichen Bereitstellung des Wagens erwachsen. Wird ein auf Anforderung bereitgestellter Wagen unbeladen zurückgegeben oder nach Ablauf der Beladefrist wegen Nichtbeladung dem Besteller wieder entzogen, so ist vom Zeitpunkt der Bereitstellung ab das tarifmäßige Wagenstandgeld zu zahlen.

Ferner ist durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 27. Dezember v. J. § 75 (9) der Eisenbahn-Verkehrsordnung wie folgt gefaßt worden: „Ist der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonn- oder Festtag oder ein Werktag unmittelbar vor einem Sonn- oder Festtag, so läuft die Lieferfrist erst mit der entsprechenden Stunde des nächsten Werktages ab.“ Außerdem ist § 94 Absatz (2) dieser Ordnung gestrichen worden, wonach die Eisenbahn je nach der Länge der Überschreitung der Lieferfrist ohne Nachweis eines Schadens einen bestimmten Frachtteilbetrag zu erstatten hatte. Bei Entschädigungsanträgen wegen Lieferfristüberschreitung ist daher künftig, auch wenn nur die Erstattung eines Frachtteilbetrages in Frage kommt, stets der Nachweis eines entsprechenden Schadens erforderlich.

— **Verbot der Beförderung von Kohlen und Koks nach Frankreich und Belgien. — Gebrauch der deutschen Sprache.** Der Reichsverkehrsminister gibt in dem am 19. d. M. erschienenen Amtsblatt des Reichsverkehrsministeriums (Reichsverkehrsblatt) folgende Anordnungen bekannt:

1. Verbot der Beförderung von Kohlen und Koks an Frankreich und Belgien. Die Aktion der französischen und belgischen Regierung im Ruhrgebiet stellt eine schwere Verletzung des Völkerrechts und des Vertrages von Versailles dar. Infolgedessen ist auch der Befehl des Generals Degoutte, wonach das Eisenbahnpersonal den Befehlen des kommandierenden Generals und den militärischen Gesetzen und Verordnungen untersteht, rechtsunwirksam. Das Eisenbahnpersonal ist nach wie vor lediglich den deutschen Gesetzen unterstellt und hat die deutschen Anordnungen auszuführen.

Da der Reichskohlenkommissar die Lieferung von Kohlen und Koks für Frankreich und Belgien verboten hat, habe ich folgendes angeordnet:

„Den Beamten und Arbeitern der Reichsbahn ist es den Bestimmungen des Reichskohlenkommissars entsprechend verboten, Kohlen für Frankreich und Belgien zu befördern oder bei der Umlenkung deutscher Kohlenzüge nach diesen Ländern mitzuwirken.“

Entgegenstehende Befehle sind nicht zu befolgen. Die Reichsregierung wird das Personal für die hieraus erwachsenden Nachteile schadlos halten.

Der Reichsverkehrsminister.

2. Gebrauch der deutschen Sprache. Bei allen nicht vermeidbaren Berührungen mit der französischen und belgischen Besatzung im Ruhrgebiet haben die Eisenbahnbeamten und Arbeiter sich ausschließlich der deutschen Sprache zu bedienen.

Der Reichsverkehrsminister.

Gleiche Anordnungen sind auch für den Bereich der Reichswasserstraßenverwaltung ergangen.

— **Der Eisenbahn- und Schiffsverkehr und der feindliche Einbruch in das Ruhrgebiet.** Wie zu erwarten war, hat die französische Besatzung nach ihrem widerrechtlichen Eingriff in den Betrieb der Berg- und Hüttenwerke nunmehr auch in den Betrieb der Eisenbahnen eingegriffen. Wie aus Essen gemeldet wird, fand am 18. d. M. eine von den Franzosen veranlaßte Konferenz statt, in der über die Kohlen- und Koksbeförderung nach Frankreich verhandelt worden ist. Von französischer Seite waren militärische Vertreter und Vertreter der französischen Eisenbahnen anwesend, von deutscher Seite Vertreter der Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Trier, Mainz und Essen. Von den Deutschen wurde energisch Einspruch erhoben, daß die Besprechung über Eisenbahntransportfragen unter Teilnahme von Militärs stattfinde. Von französischer Seite wurde daraufhin mitgeteilt, daß die Verhandlungen technischer und wirtschaftlicher Natur seien, und daß der Vertreter des Delegierten in Wiesbaden nur als Berater in wirtschaftlicher Hinsicht teilnehmen würde. Es wurde verlangt, daß man mehr Züge nach Frankreich befördern solle und die Kokstransporte verstärken müsse. Die Besprechung sollte ergeben, auf welche Art und Weise dies ermöglicht werden könnte. Sie hatte nur rein informatorischen Charakter, so daß sie ohne greifbares Ergebnis verlief.

Inzwischen sind die Franzosen zu Taten geschritten; denn noch am gleichen Tage haben sie in Langendreer (Strecke

Bochum-Dortmund) mit militärischen Gewaltmitteln zwei Kohlenzüge festgehalten, wovon ein Zug für die Leunawerke und ein Zug für die Mansfelder Werke bestimmt war. Außerdem ist in Herne ein weiterer Zug festgehalten worden. Die Besatzung versuchte dasselbe in Marten, doch war der Zug glücklicherweise schon ostwärts fortgefahren. Das Personal der Züge wurde festgehalten, und die Züge bekamen Papiere, welche nach dem großen Verschiebebahnhof Wedau an der Strecke Düsseldorf-Lintorf-Mülheim-Speldorf lauten.

Wie weiter aus Essen unterm 22. d. M. gemeldet wird, wurde in Dortmund der Bahnhof von den Franzosen besetzt. Da die Bahnbeamten daraufhin am Sonntag den 20. d. M. streikten, fuhren die Franzosen zum ersten Male mit eigenem Personal, französischen Lokomotivführern, einen Truppenzug von Dortmund nach Essen, der in Essen von den deutschen Beamten nicht weitergeleitet wurde. Der verhaftete Präsident der Eisenbahndirektion in Essen, Jahn, lehnte eine Vermittlung ab mit der Begründung, daß er als Untersuchungsgefangener nicht im Amte sei. Er ist darauf von den Franzosen wieder freigelassen worden, lehnte aber auch jetzt eine Vermittlung ab. Im Laufe des Tages fanden in Essen große Umzüge statt. Auch in Bochum haben die Eisenbahner den Verkehr am 21. d. M. stark eingeschränkt.

Außer dem Reichsbahnpräsidenten Jahn ist auch der verhaftete Oberbaurat Pusch bis zum Abschluß der Untersuchung wieder auf freien Fuß gesetzt worden. Präsident Jahn hat für die Weiterführung seines Amtes folgende Bedingungen gestellt, die von der gesamten Beamten- und Arbeiterschaft gebilligt sind: 1. Befreiung von kriegsgerichtlichen Verfahren, 2. Vermeidung jeder Anordnung durch die Unterkommission, die ihn mit Befehlen des Reichsverkehrsministers in Kollision bringt. 3. Verzicht auf alle Nachweisungen über den Betrieb seitens der Besatzung. Die Verhandlungen über diese Bedingungen waren zurzeit der Abfassung des Berichts nicht abgeschlossen.

Wie aus Dortmund vom 22. d. M. gemeldet wird, soll beschlossen worden sein, die Arbeit auf dem Bahnhof Dortmund-Süd wieder aufzunehmen, nachdem mit der französischen Besatzungsbehörde folgende Vereinbarungen getroffen wurden: 1. Kein französischer Posten darf mehr auf den Stellwerken sein. 2. Die französischen Posten im Bahnhof werden geduldet wegen des Empfanges von Lebensmitteln. 3. Das Aufpflanzen von Bajonetten ist verboten. 4. Truppentransporte werden nicht ausgeladen. 5. Kohlenzüge werden nicht umgeleitet. 6. Es darf keine Verhaftung höherer Beamten vorgenommen werden.

Auch in den Schiffsverkehr ist eingegriffen worden. Bei der Maxauer Rheinbrücke wurde am 18. Januar das Kohlenschiff „Clara Bieten" durch die Franzosen beschlagnahmt, ferner sind 14 Schleppkähne, die Ruhrkohle für Süddeutschland geladen hatten, auf der Reede von Duisburg für „beschlagnahmt" erklärt worden und haben die Weisung erhalten bis Mannheim zu gehen, wo sie weitere Weisung bekommen würden. — Auf dem Rhein-Herne-Kanal ist der gesamte Schiffsverkehr über die Schleuse 7 hinaus, die zwischen Herne und Recklinghausen liegt, verhindert worden, nur der Pendelverkehr zwischen Schleuse 7 ist gestattet worden. Das bedeutet praktisch die Verhinderung aller Kohlentransporte aus dem neu besetzten Gebiet in das unbesetzte Gebiet.

Der Reichsverkehrsminister hat daher — ebenso wie den Eisenbahnbediensteten (siehe vorstehende Mitteilung) — auch den Leitern, Angestellten und Arbeitern von Schiffahrts- und Umschlagunternehmungen, den Bestimmungen des Reichskohlenkommissars entsprechend, verboten, bei der Förderung und Verladung von Kohlen für Frankreich und Belgien oder bei der Umlenkung von Kohlen, die für deutsche Empfänger bestimmt sind, nach Frankreich und Belgien mitzuwirken, gleichgültig, ob die Beförderung dorthin direkt oder auf dem Wege über andere Länder erfolgen soll.

Infolge des Eingriffs der Franzosen hielten am Sonntag, den 21. Januar die in der Rheinschiffahrt beschäftigten Maschinisten und Heizer, wie die „P. P. N." melden, eine Versammlung ab, in der sie sich mit der Beschlagnahme und Umleitung von Kohlentransportschiffen durch die Franzosen beschäftigten. Einstimmig wurde beschlossen, die Kohlenschiffahrt sofort stillzulegen. Der Verband der Maschinisten und Heizer hat sich hinter diesen Beschluß gestellt.

— **Verlegung der Generalbetriebsleitung West.** Die Generalbetriebsleitung West, welche bisher ihren Sitz bei der Reichsbahndirektion Essen hatte, hat ihren Sitz nach der Reichsbahndirektion Elberfeld verlegt.

— **Reichshaushaltsordnung.** Die allgemeinen Grundsätze über das Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen des Reichs sind in einem Gesetz, betreffend die Reichshaushaltsordnung, zusammengefaßt worden, das demnächst im Reichsgesetzblatt veröffentlicht werden wird. Das Gesetz behandelt in besonderen Abschnitten die Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans, die Kassenführung, Rechnungsprüfung und Rechnungslegung sowie in Verbindung damit die Zusammensetzung und die Tätigkeit der die Rechnungen prüfenden Reichsbehörde, d. i. des Rechnungshofs des Deutschen Reichs. Neue Richtlinien sind im allgemeinen nicht aufgestellt. Vielmehr ist fast durchweg an den schon bisher in Geltung gewesenen Grundsätzen und Regelungen des Reichs festgehalten. Mit der praktischen Durchführung der Grundsätze befaßt sich das Gesetz nicht, es überläßt diese der Ordnung im Verwaltungswege, die bei der Reichsbahnverwaltung entweder bereits erfolgt oder im Gange ist (z. vgl. Buchungsordnung, Kassen- und Rechnungsvorschriften usw.). Soweit vereinzelt Abweichungen von den bisherigen Bestimmungen eintreten, werden sie in gesonderten Erlassen behandelt werden.

Es ist in Aussicht genommen, nach Verabschiedung des Reichsbahnfinanzgesetzes eine eigene Haushaltsordnung der Reichsbahn zu erlassen.

Für den Dienstgebrauch sollen, da das Gesetz im Reichs-Verkehrs-Blatt nicht abgedruckt werden wird, entweder Sonderabdrucke des Reichsgesetzblatts oder eine Handausgabe des Gesetzes in der erforderlichen Anzahl beschafft und verteilt werden. Mit der Verteilung wird die Reichsbahndirektion Berlin beauftragt werden.

— **Verbrecherische Anschläge auf Eisenbahnzüge usw.** Der Reichsverkehrsminister hat mit Erlaß vom 5. Januar d. J. im Hinblick auf die fortgeschrittene Geldentwertung die Reichsbahndirektionen ermächtigt, an Stelle der im Erlaß vom 30. September 1921 (vergl. Nr. 41 S. 760 Jahrg. 1921 d. Ztg.) angegebenen Beträge für die Ermittlung und Anzeige der Täter bei vorsätzlicher Gefährdung von Eisenbahnzügen und verbrecherischen Anschlägen gegen die Bahnanlagen oder gegen Reisende und Beamte Belohnungen bis zu 100 000 *M*, in der Regel nicht unter 20 000 *M*, je nach Lage des Falles selbständig auszusetzen.

Um den beabsichtigten Zweck, eine lebhaftere Beteiligung der Bevölkerung und der Beamten an der Ermittlung der Täter durch sofortige Aussetzung angemessener Belohnungen sicher zu stellen, überläßt er es den Reichsbahndirektionen, für die Folge die auszusetzenden Beträge in diesem Rahmen der weiteren Entwicklung des Wertes der deutschen Währung anzupassen. Im übrigen bleibt der erwähnte Erlaß nach wie vor zu beachten.

Ferner hat der Herr Minister die Reichsbahndirektionen, auch in den Fällen, in denen die Urheber derartiger Verbrechen alsbald, d. h. vor Aussetzung einer Belohnung ermittelt und zur Anzeige gebracht werden, ermächtigt, unter Berücksichtigung aller Umstände des Falles angemessene außerordentliche Belohnungen im Gesamtbetrage bis zur Höhe obiger Sätze zu gewähren. Ebenso ist zu verfahren, wenn durch außergewöhnliche Umsicht und entschlossenes und zweckmäßiges Handeln die vorsätzliche Gefährdung von Eisenbahnzügen oder verbrecherische Anschläge gegen die Bahnanlagen oder gegen Reisende und Beamte rechtzeitig abgewendet oder wesentlich herabgemindert werden.

— **Frachtermäßigungen.** Dieser Tage tritt eine weitere Herabsetzung der Frachten für frische Kartoffeln ein. Jetzt werden für Wagenladungen, wenn die Kartoffeln zur Volksernährung bestimmt sind, nur vier Zehntel, künftig nur zwei Zehntel der regelrechten Fracht erhoben. Bei Frachtstückgut wird jetzt nur das halbe Gewicht, künftig nur ¼ zur Fracht herangezogen. Der neue Frachtnachlaß beträgt also in beiden Fällen 50 %.

Weiter wird ein Frachtnachlaß für stickstoffhaltige Düngemittel von 10 % und für Superphosphat von 20 % neu eingeführt. Die bisherige Frachtermäßigung von 20 % für Düngekalk und Düngemittel wird auf 30 % für Düngekalk, 40 % für Düngemergel erhöht, ebenso die für rohe Kalisalze und Erzeugnisse aus Kalisalzen, soweit sie der Tarifklasse F angehören von zurzeit 15 % auf 30 %.

— **Die Fracht für frisches Obst,** ausgenommen Südfrüchte und Weintrauben, ist um 50 % ermäßigt worden. Die Maßnahme gilt für Stückgut und Wagenladungen bei Aufgabe als Eil- oder Frachtgut bis zum 31. März 1923.

— **Zuständigkeit zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen.** Der Reichsverkehrsminister hat mit Erlaß vom 29. Dezember 1922 im Anschluß an seinen Erlaß vom 27. Oktober 1922 (vgl. Nr. 43, S. 843, Jahrg. 1922 d. Ztg.) in Anpassung an die Geldverhältnisse die Zuständigkeit der nachgeordneten Behörden und Dienststellen zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen wie folgt erweitert.

1. Der Betrag, von dem an die Präsidenten der Reichseisenbahndirektionen den Abschluß freihändiger Arbeits- und

Lieferungsverträge in jedem Falle besonders zu genehmigen haben, wird von 10 Millionen Mark auf 50 Millionen Mark erhöht.

2. Weiterhin werden ermächtigt:
   a) die den Reichsbahndirektionen unmittelbar nachgeordneten Betriebsdirektionen, Ämter, Inspektionen, Bauabteilungen zur selbständigen Vergebung von Arbeiten und Lieferungen, die auf Grund genehmigter Kostenanschläge oder besonderer Anordnungen auszuführen sind,
      1. freihändig bis zum Betrage von . . 1 500 000 *M*
      2. bei beschränkter Ausschreibung bis zum Betrage von . . . . 3 000 000 „ und
      3. bei öffentlicher Ausschreibung bis zum Betrage von . . . . 10 000 000 „
   b) die Normaldienststellen zur selbständigen Beschaffung von Geräten und zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen bis zum Betrage von 30 000 *M*.
   Soweit Dienststellen in einzelnen Fällen über diesen Betrag hinaus zu Beschaffungen usw. zuständig sind, hat es dabei zu verbleiben.

Für die Reichsbahndirektionen der Zweigstelle Preußen-Hessen hat der Herr Minister zu dem vorstehenden Erlaß folgenden Zusatz gemacht:

Die Beträge, bis zu denen den Streckenbaumeistern und Bauaufsehern im Fall des Bedürfnisses die Berechtigung zur selbständigen Ausfertigung von Bestellzetteln erteilt werden kann, werden von 100 000 *M* auf 300 000 *M* und von 3000 *M* auf 10 000 Mark erhöht.

Gleichzeitig wird die Befugnis der Vorstände der Ämter und Bauabteilungen zur Anweisung von Zahlungen dahin erweitert, daß

a) die Vorstände der Eisenbahn-Betriebs-, der Eisenbahn-Maschinen- und der Eisenbahn-Werkstättenämter Zahlungen, die nicht endgültig auf die Eisenbahnhauptkasse angewiesen werden, bis zum Betrage von 1 500 000 *M* für den einzelnen Empfänger und Abschlagszahlungen bis zum Betrage von 3 000 000 *M*,

b) die Vorstände der Eisenbahn-Verkehrsämter Zahlungen, die nicht endgültig auf die Eisenbahnhauptkasse angewiesen werden, bis zum Betrage von 1 500 000 *M* für den einzelnen Empfänger und

c) die Vorstände der Bauabteilungen Zahlungen, die nicht endgültig auf die Eisenbahnhauptkasse angewiesen werden, bis zum Betrage von 1 500 000 *M* für den einzelnen Empfänger und Abschlagszahlungen auf die Verträge bis zum Betrage von 3 000 000 *M*

vorläufig auf die Stationskasse oder Baukasse anweisen können.

Die Befugnis der Vorstände der Bauabteilungen zur vorläufigen Anweisung von Abschlagszahlungen auf Verträge kann im Falle des Bedürfnisses durch die Präsidenten der Reichsbahndirektionen bis auf den Betrag von 10 000 000 *M* erhöht werden.

— **Kollektivunfallversicherung für die dem Bahnschutz und dem Überwachungsdienst (Diebstahlsbekämpfung) angehörenden Bediensteten.** An Stelle der bisher zwischen dem Reichsverkehrsministerium und der Reichsversorgungsanstalt abgeschlossenen Kollektivunfallversicherung ist am 1. Januar 1923 ein gleicher Vertrag mit dem „Verband öffentlicher Lebensversicherungsanstalten in Deutschland“ in Berlin W 10, Viktoriastraße 20, getreten. Die Versicherungsleistungen sind bedeutend erhöht worden. Die Kosten der Versicherung trägt die Verwaltung. Die bisherigen Versicherungsbedingungen sind ungültig geworden, an deren Stelle ist ein neuer Versicherungsvertrag getreten. Eine freiwillige Weiterversicherung im Falle des Ausscheidens aus einem der in Frage kommenden Dienstzweige nach dem neuen Vertrage ist nicht mehr angängig.

— **Veranstaltung einer Opfersammlung durch die Stiftung Deutscher Feldeisenbahner-Kriegsteilnehmer-Dank.** Das Reichs-Verkehrs-Blatt veröffentlicht folgenden Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 13. Jan. d. J.: Die Stiftung Deutscher Feldeisenbahner-Kriegsteilnehmer-Dank in Charlottenburg, Suarezstraße 41, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, die Hinterbliebenen der an der Front und im Feldeisenbahndienst gefallenen Eisenbahnbediensteten zu unterstützen, und der erfreulicherweise schon von verschiedenen Seiten namhafte Beträge zugeflossen sind, beabsichtigt, zur Aufbringung der für ihre Zwecke benötigten Geldmittel am 24. Januar d. J. eine Opfersammlung zu veranstalten. Ich verweise auf den Inhalt des von dem Kuratorium der Stiftung zur Verfügung gestellten Aufrufs und gebe der Hoffnung Ausdruck, daß sich recht viele Eisenbahnbedienstete — auch solche, die nicht Feldeisenbahner oder Kriegsteilnehmer sind — bereit finden werden, das Liebeswerk zu unterstützen. Möge sich der bei der Opfersammlung am 6. November v. J. bekundete Opfersinn der Eisenbahner von neuem bewähren! Die Durchführung der Sammlung liegt in den Händen des Kuratoriums, das im Benehmen mit den Vertrauensleuten das Weitere in die Wege leiten wird.

— **Holzlieferungen auf Grund des Friedensvertrages 1922, 2. Teil.** Der Gemeinsame Tarif- und Verkehrs-Anzeiger veröffentlicht die für diese Holzlieferungen geltenden, vom Eisenbahn-Zentralamt mit dem Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium Zweigstelle Bayern in München, den Reichsbahndirektionen Köln und Karlsruhe und dem Reichskommissar zur Ausführung von Aufbauarbeiten vereinbarten Bestimmungen. Für die Sendungen nach Frankreich und Belgien sind die Bestimmungen zunächst aufgehoben, da die Wiederaufbaulieferungen nach diesen beiden Ländern vorläufig eingestellt worden sind. Nach Wiederaufnahme der Lieferungen treten die Bestimmungen automatisch in Kraft.

— **Inbetriebnahme des 3. Bahnsteigs des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin.** Am 21. d. M. sind die Erweiterungsanlagen des Bahnhofs Friedrichstraße, soweit sie die Stadtbahn betreffen (zunächst nur im Rohbau), in Betrieb genommen worden. Wie wir einem Aufsatze des Regierungsbaurats Ringelmann, in dessen Händen die gesamte Bauausführung lag, entnehmen, ließ der nach Kriegsschluß stetig zunehmende Stadtbahnverkehr, der im Frieden 25 % und heute etwa 75 % der Reisenden sämtlicher Verkehrseinrichtungen Groß Berlins bewältigen muß, sich insbesondere auf dem Bahnhof Friedrichstraße mit seinen beiden zurzeit völlig unzureichenden Zu- und Abgängen zu Geschäftsbeginn und Geschäftsschluß in den letzten Monaten kaum noch reibungslos abwickeln. Benutzen doch bei rund 700 Zügen in beiden Richtungen werktäglich in Zu- und Abgang mehr als 100 000 Menschen diesen sich immer mehr zum Verkehrsmittelpunkt ersten Ranges ausbildenden Stadtbahnsteig.

Der zu erwartende Verkehrszuwachs durch die bevorstehende Betriebseröffnung der Nord-Süd-Untergrundbahn, der dieselben Verkehrsaufgaben im Berliner Binnenverkehr für die Nord-Süd-Richtung zufallen wie der Stadtbahn für die Ost-West-Verbindung, zwang, den neuen Bahnhof schon jetzt, noch nicht völlig ausgebaut, in Betrieb zu nehmen. Außerdem mußte für die weitere gesamte Durchführung des Bauprogramms der jetzige alte Stadtbahnsteig möglichst rasch außer Betrieb gesetzt werden, um für die Aufstellung der großen eisernen Halle über den Fernbahnsteigen Platz zu schaffen. Dazu kommt, daß jede Bauverzögerung bei steigenden Löhnen und Baustoffpreisen bedeutende Mehrkosten nach sich ziehen würde.

Die im Jahre 1914 begonnenen Arbeiten wurden durch den Krieg und durch die ungünstige Wirtschaftslage, nach dem Kriege durch Materialmangel, zahlreiche mehr oder weniger lange Streiks fast sämtlicher Berufsgruppen des Baugewerbes und schließlich durch die verminderte Arbeitsleistung immer wieder von neuem gehemmt. Immerhin werden die neuen Anlagen, deren architektonische Ausführung von Regierungsbaurat Brodführer stammt, die einfach und nicht kostspielig gehalten werden mußten, allen billig zu stellenden Anforderungen des Betriebes und des Verkehrs für die Folge gerecht werden. Eine wesentliche Änderung haben vor allem die Zugangswege erfahren. An Stelle der zwei Zu- und Abgänge des alten Stadtbahnsteigs Friedrichstraße treten nunmehr folgende neue: 1. Ein Zu- und Abgang im Stadtbahnbogen östlich der Friedrichstraße, der über die Friedrichstraße hinweg in einem überdeckten, geschlossenen Gang zum Bahnsteig hinaufführt und mit der Nord-Süd-Untergrundbahn unmittelbar in Verbindung gebracht ist. 2. Ein Zu- und Abgang innerhalb der neuen Brücke über die Spree, der sowohl vom Schiffbauerdamm als auch vom Reichstagsufer zu erreichen ist. 3. Ein Zugang in der Nordost-Ecke des Bahnhofsgebäudes, sowohl von der Friedrichstraße als auch von der nördlichen Zugangsstraße erreichbar. 4. Ein Abgang in der Mitte des Bahnsteiges direkt nach Norden (Zufahrtsstraße) und in einigen Monaten auch nach Süden (Georgenstraße), so daß der Bahnsteig von allen die Stadtbahn kreuzenden Straßen und, was besonders hervorzuheben ist, von beiden Seiten der Friedrichstraße, also ohne Überschreitung der Straße, erreichbar ist.

Die bisherigen fünf Fahrkartenschalter im Osten und Westen werden durch drei getrennte Fahrkartenausgaben ersetzt, und zwar durch eine östlich der Friedrichstraße mit fünf Schaltern und zwei Schaltern am Zugang zur Untergrundbahn, eine westlich der Friedrichstraße im Hauptgebäude mit acht Schaltern und eine westlich des Reichstagsufers über der Spree mit vier Schaltern; es stehen also im ganzen 19 Schalter für den Stadt-, Ring- und Vorortverkehr zur Verfügung. Im Gegensatz zu den alten Anlagen können sämtliche Schalter den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend ununterbrochen geöffnet werden, da die innere Einrichtung mit verschiebbaren Fahrkartenwechsel-

schränken ausgerüstet ist, die ein zeitweises Schließen der Schalter für die Abrechnung und Übergabe an den nachfolgenden Schalterbeamten erübrigen.

Sämtliche Räume sind mit Zentralheizung versehen, die von einem Fernheizwerk jenseits der Spree gespeist wird. Der hochgespannte überschüssige Frischdampf soll gegebenenfalls in Turbinen in elektrische Kraft umgesetzt werden. Bei der durch die örtlichen Verhältnisse bedingten beschränkten Breite der Bahnsteig- und Treppenanlagen wurden die Sperren auf den Bahnsteigen teilweise gegeneinander versetzt. Eine Neuerung sind auch von den Stellwerken elektrisch bediente Zugrichtungsanzeiger, die sich bereits auf anderen Fernbahnhöfen gut bewährt haben. Der ganze Stadtbahnsteig ist einstweilen noch mit einem Holzdach versehen, das alsbald durch eine besondere eiserne Halle ersetzt werden soll.

Unter einem Teil der Stadtbahnsteige befinden sich im Zwischengeschoß die ebenfalls fertiggestellten Diensträume, während der innere Ausbau für den Fernverkehr im Erdgeschoß und Kellergeschoß noch seiner Vollendung entgegensieht.

Im Innern des Gebäudes mußte Wert darauf gelegt werden, bei aller notwendigen Sparsamkeit den Forderungen der genügenden Beleuchtung und bequemen Reinhaltung gerecht zu werden. Das soll erreicht werden durch eine Verkleidung der Wandflächen mit glasierten Terrakotten, die mit ihren hellen kräftigen Farben zugleich den Räumen ihren bestimmten Charakter geben sollen. Mit der Fertigstellung dieser Innenräume für den Stadtbahnverkehr kann in wenigen Monaten gerechnet werden.

Zu dem Erweiterungsbau sind an Baustoffen rund 3500 t Eisen und 18 000 cbm Beton in rund 4000 Eisenbahnwagen oder 100 Eisenbahnzügen herbeigeschafft und eingebaut.

— **Gepäcküberführung in Berlin.** Die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin sind am 16. d. M. auf 150 ℳ für je 10 kg erhöht worden.

— **Wagengestellung für Kohle, Koks und Briketts.** Im Ruhrrevier wurden am 18. Januar d. J. 21 237 Wagen gestellt und 20 533 Wagen beladen zurückgeliefert. Am gleichen Tage wurden im oberschlesischen Revier 2272 Wagen gestellt und 2272 Wagen beladen zurückgeliefert.

— **Güterverkehr zwischen Deutschland und Südslawien.** Über die Verhandlungen in München, welche in den letzten Tagen des Dezember v. J. begonnen wurden und am 5. Januar d. J. zu Ende geführt worden sind, entnehmen wir dem Allg. Tarif-Anzeiger folgendes: Auf Grund der zwischen den Vertretern der beteiligten Eisenbahnverwaltungen geschlossenen Vereinbarungen soll der direkte Güterverkehr mit internationalen Frachtbriefen zwischen den deutschen und jugoslawischen Eisenbahnstationen am 1. März d. J. aufgenommen werden. Die reglementarischen Bestimmungen für diesen Verkehr werden in einem besonderen Tarifheft in deutscher Sprache ausgegeben werden, während von der Einführung direkter Frachtsätze vorläufig mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten in den Währungsverhältnissen Abstand genommen werden mußte.

Die Sendungen werden auch im deutsch-jugoslawischen Güterverkehre auf Grundlage der Bestimmungen des Berner Übereinkommens, und zwar im Durchgang durch Österreich allein, durch die Tschechoslowakei und Österreich, durch Österreich und Ungarn und durch die Tschechoslowakei und Ungarn befördert werden. Hierbei wird als Verkehr durch Österreich allein auch die Beförderung über die italienische Durchgangsstrecke Brenner-Innichen bei Vorschrift der Grenzübergangsstationen Brenner-Innichen angesehen werden. Die Aufnahme des Fünfländerverkehres, d. i. des Verkehres über die Tschechoslowakei, Österreich und Ungarn, wird erst erfolgen, wenn sich für diesen Verkehr ein praktisches Bedürfnis ergeben sollte.

Der direkte Tarif wird sowohl für Wagenladungen als für Stückgutsendungen (Eilgut und Frachtgut), weiter für Kohlentransporte und für Sendungen lebender Tiere Gültigkeit haben, während Leichen von der direkten Beförderung ausgeschlossen bleiben. Der Absender hat im Frachtbrief den Beförderungsweg durch Anführung der Grenzübergangsstationen von Staat zu Staat vorzuschreiben. Die Frachten und sonstigen Gebühren werden auf dem tatsächlichen Beförderungswege nach den Binnentarifen (auch Wechsel- und Verbandstarifen) der beteiligten Eisenbahnen berechnet. Die Erhebung der Fracht erfolgt im Dreiländerverkehr (Verkehr über Österreich) in beiden Verkehrsrichtungen bis zur ersten Grenzübergangsstation in Frankatur, von dort ab in Überweisung vom Empfänger, im Vierländerverkehr in beiden Verkehrsrichtungen bis zur zweiten, auf dem Beförderungsweg liegenden Grenzstation in Frankatur, von dort ab in Überweisung vom Empfänger. Grenzfrankaturen, Nachnahmen und Barvorschüsse sowie Interessedeklarationen sind unzulässig. Für die Beförderung von Privatwagen gelten besondere Vorschriften. Dem Tarife wird ein Verzeichnis sämtlicher in Betracht kommenden Grenzübergangsstationen angeschlossen sein.

Zwecks Kürzung der Beförderungsdauer der Sendungen zwischen Deutschland und dem S. H. S.-Königreiche werden nach Eröffnung des direkten Güterverkehres geschlossene Züge (sogenannte Merkurzüge) über Salzburg-Jesenice in beiden Verkehrsrichtungen geführt werden. Die für die Grenzübergangsstation Salzburg ankommenden Sendungen werden, und zwar Wagenladungen in Freilassing, Stückgüter in Salzburg gesammelt, zu Güterzügen vereinigt und geschlossen bis Ljubljana (Laibach) durchgeführt. In der umgekehrten Richtung erfolgt die Sammlung der Frachtgüter in Laibach und die Führung der geschlossenen Züge bis Salzburg. Die Aufgabe der Sendungen muß in Deutschland und in den S. H. S.-Stationen mit direkten internationalen Frachtbriefen erfolgen, in welchen die Grenzübergangsstationen Salzburg-Jesenice vorzuschreiben sind. Zur Beförderung in den Merkurzügen werden sowohl Wagenladungen als Stückgüter angenommen, und gelten für diesen Verkehr im übrigen die oben auszugsweise angeführten Bestimmungen für den direkten Güterverkehr Deutschland-Jugoslawien. Es wird geplant, den ersten Merkurzug am 5. März 1923 verkehren zu lassen; Verkehrssperren sollen für diese Züge keine Gültigkeit haben.

— **Ein Schlepptrust für den Rhein oberhalb Duisburgs.** Wie die neue französische Rheinschiffahrtszeitschrift „La Navigation du Rhin" zu berichten weiß, haben kürzlich das Kohlenkontor und die Kölnische Braunkohlengesellschaft die Initiative zur Gründung eines Schlepptrustes für die Rheinstrecke oberhalb Duisburgs ergriffen. Neunzehn dem Kohlen-Kontor angehörige Firmen, der Vulkan, die holländische Filiale von Thyssen, ferner 8 deutsche Schiffahrtsgesellschaften, darunter die Rhenania Wendel, Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft, Vereinigte Spediteure und Schiffer, Mannheimer Lagerhaus, Lehnkehring, Hansa, Damco und der holländische Konzern „Neerlandsche Rijnvaart Vereeniging", sind zum Beitritt in den Trust eingeladen worden. Der Zweck des Trustes wird in Art. 17 des Statutenentwurfes folgendermaßen umschrieben: Die Mitglieder verpflichten sich für die Zeit ihrer Mitgliedschaft, dem Trust alle ihre überschüssigen Pferdekräfte an Schleppkraft anzumelden und zur Verfügung zu stellen unter Abzug der Schleppkraft, die sie für sich selbst und für die mit ihnen durch langfristige Verträge vereinigten anderen Gesellschaften benötigen. In gleicher Weise sollen die zur Beförderung übergebenen Gütermengen dem Trust angemeldet werden, soweit sie von den einzelnen Gesellschaften nicht selber befördert werden. Für Nichteinhaltung der Abmachungen sind Konventionalstrafen vorgesehen. Mitglieder, die auszutreten wünschen, haben dies 6 Monate vor dem 31. März anzumelden. Die Tätigkeit des Trusts kann auch auf die Strecke unterhalb Duisburgs ausgedehnt werden. Der Trust bildet sich unter dem Titel „Rheinische Schleppvermittlung G. m. b. H.". Die Gründungsverhandlungen sind noch im Gange.

— **Lokomotivbestellungen.** Aus Budapester Blättern ging kürzlich eine Nachricht durch die deutsche Presse, daß vom südslawischen Verkehrsministerium auf Konto des Wiederaufbaues Südslawiens in Deutschland 5270 Lokomotiven und gegen 3700 Eisenbahnwagen bestellt seien. Diese Mitteilung wird vom Deutschen Lokomotiv-Verband richtiggestellt. Nicht 5270, sondern höchstens insgesamt 500 Lokomotiven sind es, die angefordert werden. Und selbst diese Lieferung ist noch nicht sicher, da zurzeit noch Verhandlungen schweben.

— **Aufruf an Westfalens Ingenieure.** Der Vorstand des Vereins Deutscher Ingenieure hat aus Anlaß der Besetzung des Ruhrbezirks an die Ingenieure Westfalens folgenden Aufruf erlassen:

„Westfalens Ingenieure! In die Hochburg deutscher Ingenieurkunst sind die Heere Frankreichs und Belgiens eingebrochen. Das wehrlose Land friedlicher, industrieller Arbeit durchziehen Tanks, Kanonen und Maschinengewehre, Infanterie und Kavalleriebrigaden „zum Schutz französischer Ingenieure". Die Gewalt greift roh in Eure Arbeit und bedroht die Grundlage Eures Schaffens. Ihr aber, Ihr Männer der Roten Erde, tut aufrecht Eure deutsche Pflicht. Wir wissen uns eins mit Euch. Mit der unerschütterlichen Sachlichkeit unseres Berufes werdet Ihr mit dem geistigen Rüstzeug, das kein Feind gegen Euren Willen in seinen Dienst zwingen kann, für unser Recht: deutsch zu sein und zu bleiben immerdar, eintreten. „Noch ist die Freiheit nicht verloren, solang ein Herz sie heiß begehrt!" Glück auf!

— **Ernennung zu Ehrendoktoren der technischen Wissenschaften.** In den Sitzungen vom 3. Oktober, 9. und 30. November v. J. hat der Senat der Technischen Hochschule München folgende Herren aus der Eisenbahnverwaltung zu Ehren-

doktoren der technischen Wissenschaften auf einstimmigen Antrag der Bauingenieur- bzw. Maschineningenieur-Abteilung ernannt: 1. den Ministerialdirektor und Vorstand der Bauabteilung im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, Konrad Dasch: „In Anerkennung seiner Verdienste um das Eisenbahnwesen und um die Linienführung der bayerischen Großschiffahrtsstraße"; 2. den Baurat, Kommerzienrat Theodor Lechner, Direktor der Lokalbahn-A.-G. in München, Ebenhausen bei München: „Wegen seiner Verdienste um die technische und wirtschaftliche Förderung des Lokalbahnwesens und um die Einführung des elektrischen Betriebs bei Überlandbahnen"; 3. den Staatsrat, Ministerialdirektor Hermann Riegel, Vorstand der Obersten Baubehörde im bayerischen Staatsministerium des Innern in München: „Für seine verdienstvollen Leistungen in Technik und Organisation der bayerischen Staatsbahnen und in der zielbewußten Leitung des bayerischen Staatsbauwesens"; 4. den Ministerialdirektor des Reichsverkehrsministeriums, Honorarprofessor der Technichen Hochschule München Dr. Bernhard Gleichmann in Berlin: „Wegen seiner hervorragenden Verdienste um die Entwicklung der Einphasen-Zugförderung".

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung ist der Regierungsbaurat Burger, bisher in Schorndorf, zum Eisenbahn-Betriebsamt 4 nach Breslau versetzt. — Überwiesen sind: Der Regierungsbaurat Dr.-Ing. Landsberg, bisher beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk in Berlin-Grunewald, zur Reichsbahndirektion Berlin, und Eberhard Lehmann, bisher beim Reichsverkehrsministerium in Berlin, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Berlin-Grunewald. — Der Gerichtsassessor Walter Kienitz bei der Reichsbahndirektion in Berlin ist unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Dienst der Reichsbahn übernommen worden.

Österreich.

— **Die Elektrisierungsarbeiten der Bundesbahnen.** Die schwere finanzielle Not, die Österreich zu weitgehenden Ersparungsmaßnahmen auf allen Gebieten seiner Verwaltung zwingt, hat sich auch bei den großen Elektrisierungsbauten auf der Arlbergbahn und den andern im Elektrisierungsgesetze vom Jahre 1920 bezeichneten Alpenbahnen geltend gemacht. Die Bauten im Arlberggebiet sind bereits weit fortgeschritten, aber die Baukosten haben sich derartig erhöht, daß es zu Arbeitsbeschränkungen und Arbeiterentlassungen kam; nicht nur wegen der die Bautätigkeit auf den verschneiten Berghöhen hemmenden winterlichen Verhältnisse, sondern auch aus Ersparungsrücksichten wurde bei den Spullerseewerken der Stand der Arbeiter bereits von 1100 auf 600, bei den Bauten in Mallnitz von 500 auf 380 und im Stubachtale bei Uttendorf von 400 auf 120 herabgesetzt. Durch diese Maßnahmen ist eine bedauerliche Beschränkung der Bautätigkeit erfolgt, und es droht die Gefahr, daß es zu Stillegungen einzelner Betriebe kommen müßte, wenn nicht rechtzeitig für die Deckung der Baukosten, die sich jährlich auf 30 Millionen Goldkronen (420 Milliarden) stellen, gesorgt wird.

Über die Entwicklung und den Fortschritt der Bautätigkeit auf der Arlbergbahn teilt das Elektrizitätsamt der österreichischen Bundesbahnen folgendes mit:

Von den Arbeiten für die Elektrisierung der Arlbergbahn ist im Jahre 1922 der Ausbau des Ruetzwerkes vollendet worden, so daß noch Anfang 1923 der Probelauf der ersten elektrischen 20 m langen Gebirgsschnellzuglokomotive, die kürzlich fertiggestellt und vorgeführt wurde, auf der Mittenwaldbahn und auf der Strecke Innsbruck-Telfs vorgenommen werden kann. Dem Probelauf folgt noch im ersten Halbjahr 1923 die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf dieser Strecke. Voraussichtlich wird es dann bald möglich sein, den elektrischen Zugverkehr bis Landeck auszudehnen.

Was das Elektrizitätswerk an dem hochgelegenen Spullersee betrifft, so wurde nach dreijähriger Arbeit der 2850 m lange Stollen, der durch das Berginnere des Blattnitzerjoches gesprengt wurde und oberhalb Danöfen in das Wasserschloß mündet, vollendet. Der Baufortschritt wird wieder durch die Herstellung, Anlieferung und den Montagebeginn der 850 m langen Rohrleitung, deren Verlegung im Jahre 1923 beendet sein wird, den Bau des Krafthauses bis zur Dachgleiche, durch die von den Siemens-Schuckert-Werken in Arbeit genommenen drei 8000-PS-Generatoren, jene durch die in Auftrag gegebenen drei Turbinen gekennzeichnet. Die Absenkung des Spullersees ist durchgeführt, mit der Gründung der Staumauer und der südlichen Sperre des Seeablaufes wurde begonnen. Die Vollendung des Staubeckens wird 1924 erfolgen.

Von den vier Unterwerken der Arlbergstrecke Zirl, Ruppen, Flirsch und Danöfen ist das in Zirl bereits baulich vollendet. Auch die elektrische Ausrüstung für die drei Unterwerke ist in Herstellung begriffen. Die elektrische Streckenausrüstung der Arlberglinie ist am Innsbrucker Westbahnhofe und in der Strecke Landeck-Telfs so gut wie vollendet. Wegen des bedeutenden Gewichtes der elektrischen Lokomotiven mußten mehrere Brücken, so auch die Trisanabrücke, verstärkt werden. Im Streckenabschnitt Landeck-St. Anton stehen bereits die meisten Maste, die Vorbereitungen für die Anbringung der Aufhängevorrichtungen für den Fahrdraht im Arlbergtunnel und in den andern längeren Tunneln sind abgeschlossen. Große Schwierigkeiten ergaben sich aus der Notwendigkeit der Umlegung der Schwachstromleitungen (Telegraphen- und Fernsprechlinien), um sie dem Einflusse des Starkstromes der Bahn zu entziehen. In Innsbruck und Bludenz werden neue Zugförderungswerkstätten und in Linz die Hauptwerkstätte errichtet.

Die kürzlich fertiggestellte erste Gebirgsschnellzuglokomotive ist eine der sieben Maschinen, die bestimmt sind, dem Personenschnellzugverkehr auf der Arlbergstrecke von Landeck bis Bludenz zu dienen. Falls nicht unvorhergesehene Hindernisse eintreten, so ist mit der Eröffnung des elektrischen Zugverkehrs auf der ganzen Arlbergstrecke von Innsbruck bis Bludenz im Jahre 1924 zu rechnen. Bereits im laufenden Jahre noch wird die Salzkammergutlinie elektrisch befahren werden.

Bezüglich des elektrischen Betriebes auf der Strecke Mallnitz-Gastein läßt sich ein Fertigstellungstermin nicht angeben, doch wurden ebenso wie im Stubachtal die Vorbereitungsarbeiten in Angriff genommen.

Zur Vollendung des Elektrisierungsbaues sind noch vier Jahre bis Ende 1926 erforderlich. Der Geldaufwand kann unter Zugrundelegung der heutigen Lohnsätze und Materialpreise auf etwa 177 Millionen Goldkronen (1678 Milliarden) veranschlagt werden. Der Gesamtaufwand des ersten Bauabschnittes der Elektrisierung, also einschließlich der bisherigen Ausgaben, wird sich auf etwa 135 Millionen Goldkronen (1890 Milliarden) stellen. In dem gesetzlichen Aufwandsplan sind die Gesamtkosten mit etwas über 5 Milliarden österreichischer Kronen beziffert. Nach dem Stande der Goldkrone zur Zeit der Vorbereitung des Gesetzes (April 1920) würde das einem Betrage von 125 Millionen Goldkronen entsprechen. Der erhöhte Bauaufwand erklärt sich durch die bisher erfolgte Annäherung der Kosten an die Weltmarktpreise.

— **Monatsstreckenkarten auf den Bundesbahnen.** Infolge zahlreicher Mißbräuche wurden Monatsstreckenkarten eine Zeitlang nur für regelmäßige Fahrten zwischen dem ständigen Wohn- und ständigen Berufsort ausgegeben. Auf wiederholt aus Kreisen der Kaufleute und Gewerbetreibenden geäußerten Wunsch wurde nun diese Bestimmung dahin gemildert, daß Monatsstreckenkarten auch für Fahrten zwischen dem Wohnort und jenem Orte ausgegeben werden, dessen wiederholter Besuch für die Ausübung des Berufs notwendig ist, z. B. für Fahrten zum Einkauf des Arbeitsmaterials, zur Ablieferung der Fertigware usw. Die Notwendigkeit dieser Fahrten ist durch eine Bestätigung der Gemeindevorstehung, Polizeibehörde oder einer beruflichen Körperschaft (Ärztekammer, Handels- und Gewerbekammer usw.) nachzuweisen.

— **Südbahngesellschaft.** Kürzlich fanden Sitzungen des Verwaltungsrates statt, an denen auch die Vertreter der territorial beteiligten Staaten und der Association Nationale teilnahmen. Einen breiten Raum in den Beratungen des Verwaltungsrates nahm die Erörterung der mit dem Régime définitif zusammenhängenden Fragen ein. Es wurde beschlossen, an die italienische Regierung das Ersuchen zu stellen, daß die Konferenz über das Régime définitif für den 5. Februar nach Rom einberufen werde. Der Vertreter der italienischen Regierung hat es übernommen, die Einladung bei seiner Regierung zu veranlassen. Die übrigen Verhandlungsgegenstände bezogen sich auf Angelegenheiten der laufenden Geschäftsführung.

— **Bergbaustatistik.** Zu Beginn des Jahres 1921 belief sich bei den Grubenmaßen die verliehene Fläche in ganz Österreich auf 31 808 h, im Laufe des Jahres wurden 1664 h neu verliehen, so daß sich am Jahresschluß die verliehene Fläche auf 33 472 h belief. Davon entfielen 531 h auf den Staat, die übrigen 32 941 h auf 206 private Grubenmaßebesitzer. Von diesen entfielen 34 mit 5549 h auf Niederösterreich, 10 mit 6902 h auf Oberösterreich, 16 mit 835 h auf Salzburg, 79 mit 14 432 h auf Steiermark, 42 mit 4713 h auf Kärnten, 24 mit 1879 h auf Tirol und 1 privater Besitzer mit 162 h auf Vorarlberg. Bei den Tagmaßen bezifferte sich die in ganz Österreich verliehene Fläche am Jahresschluß auf 195 h, wovon 0,5 h auf den Staat und 194,5 h auf 25 private Grubenmaßebesitzer entfielen, von denen 10 auf Kärnten und 9 auf Salzburg kommen. Nach dem Gegenstande des Bergbaues entfielen am Schlusse des Jahres 1921 von der in ganz Österreich verliehenen Grubenmaßefläche 22 018 h auf Kohle, 4532 h auf Eisenerze, 4536 h auf andere Erze und 2324 h auf Graphit,

Erdöl und Erdschiefer. Bei den Tagmaßen entfielen am Schlusse des Berichtsjahres von den 195 h verliehener Fläche 33,7 h auf Kohle, 5,6 h auf Eisenerze, 154,9 h auf andere Erze und 0,8 h auf Graphit, Erdöl und Ölschiefer.

— **Personalnachrichten.** Der Bundespräsident hat dem Vizepräsidenten der Bundesbahndirektion Wien-Nordost, Hofrat Ingenieur Hans Siegmund, den Posten eines Präsidenten der Bundesbahndirektion Innsbruck verliehen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Zugverbindungen Schweden mit Deutschland.** Seit Kriegsausbruch waren sowohl die durchgehenden Wagen nach Berlin und Hamburg wie auch der unmittelbare Anschluß zwischen den Tagesschnellzügen Stockholm-Malmö und dem Festlande eingezogen. Mit dem nächsten Sommerfahrplan sollen den Auslandsreisenden alle diese Bequemlichkeiten wieder gewährt werden. Die Sache wurde nach vorgängigen weitläufigen Verhandlungen bei der neulichen europäischen Fahrplan- und Wagenkonferenz in Luzern geordnet, wobei auch eine Anzahl weiterer Verbesserungen in den schwedischen Auslandsverbindungen beschlossen wurde. Vom 1. Juni 1923 ab werden die nächtlichen Dampffährenverbindungen über Trälleborg-Saßnitz, die vor Ausbruch des Weltkrieges bestanden, wieder aufgenommen. Auch die früheren Tagesschnellzüge auf der Strecke Malmö-Kristiania werden im Anschluß an diese Nachtfähren wieder eingelegt. Die Mitropaschlafwagen werden hierbei in Malmö in die Züge eingestellt. Es können daher schon hier die Durchgangsreisenden ihre Schlafwagenplätze einnehmen. Die Zoll- und Paßbehandlung wird im großen ganzen folgendermaßen geordnet: Die schwedische Kontrolle erfolgt in Trälleborg oder bei den Reisenden in durchgehenden Schlafwagen während der Fahrt zwischen Malmö und Trälleborg. Die deutsche Paßkontrolle soll wie bisher in Saßnitz geschehen, aber die Schlafwagenreisenden brauchen nicht anwesend zu sein, sondern die Pässe werden durch das Schaffnerpersonal eingesammelt. Die Zollbehandlung von Handgepäck erfolgt an Bord im Zuge zu geeigneter Zeit am Abend bei Reisen von Deutschland und am Morgen bei Reisen nach Deutschland. Eingeschriebenes Gepäck wird in Berlin und Hamburg verzollt.

Die Nachtschnellzüge zwischen Stockholm und Malmö, die jetzt Anschluß zur Morgenfähre von Trälleborg und mit der Nachmittagsfähre von Saßnitz haben, behalten ihren Fahrplan im großen ganzen unverändert. Eine große Verbesserung erfolgt indes dadurch, daß die Schlafwagen mit der Fähre überführt werden. Die Reise Stockholm-Berlin und Berlin-Stockholm sowie nach Kristiania und Hamburg kann auch ohne Wagenwechsel ausgeführt werden. Vom nächsten Sommer ab werden also die Verbindungen über Trälleborg-Saßnitz wieder denen vor dem Kriege gleichen. Damit ist ein langjähriger Wunsch endlich erfüllt. Aus wirtschaftlichen Gründen sowie in Rücksicht auf die deutsche Zoll- und Paßkontrolle mußte man dagegen von der Überführung durchgehender Personenwagen auf den Fähren absehen. Im Anschluß an die Tagesschnellzüge Stockholm-Malmö wird außerdem eine Verbindung eingerichtet, die es ermöglicht, ohne Berlin zu berühren, unmittelbar nach Breslau und Wien zu reisen. Dr. S.

— **Der Murmanpolarexpreß (Rußland).** Erst in Nr. 45 d. Ztg. 1922, S. 877, haben wir auf die besonderen, jämmerlichen Verhältnisse an der während des Weltkrieges aus strategischen Gründen schnell gebauten Murmanbahn hingewiesen, sowie auch auf die Bestrebungen, die Bahn wenigstens im Gang zu erhalten und das durchzogene Gebiet zu kolonisieren. Es ist vielleicht eine psychische Eigentümlichkeit des Bolschewismus, wenn auch hier sogleich Überschwänglichkeiten auftreten und nun gleich von der Durchführung eines „Polarexpreß" Petrograd-Murmansk gesprochen wird. Die der Revolutionsfestnummer des Wjestnik Putej Soobschenja vom 25. Oktober (7. November) 1922 entnommene amtliche Nachricht lautet: „Seit dem 4. November wird eine unmittelbare Verbindung Petrograd-Murmansk eingeführt. Der Expreßzug wird besonders üppig ausgestattet mit Beleuchtung, Beheizung, Restaurantwagen. Zugleich wird ein Durchgangswagen Murmansk-Petrograd-Moskau eingestellt." Der folgenden Nummer des Wjestnik entnehmen wir zu dieser kurzen amtlichen Nachricht einige Einzelheiten. Die Murmanbahn hat produktiv-koloniale Aufgaben zu erfüllen. Trotz des Vorhandenseins von 26 ‰ Steigungen, Krümmungen an einzelnen Stellen bis unter 100 Saschen Halbmesser, unfertiger Anschüttungen und mangelhafter Bettung forderte doch die Aufgabe der Belebung des Gebietes, der Verstärkung und Erleichterung der Handelsbeziehungen im Interesse von Privaten und Organisationen sowie auch der im Dezember bevorstehende Murmansker Jahrmarkt gebieterisch eine bessere Verbindung mit Murmansk mit Vermeidung des bisher nötigen Umsteigens in Petrosawodsk und der vielen Aufenthalte auf den Zwischenstationen. Die Verwaltung hat einen Schnellzug eingeführt, der die Strecke statt in 86 in 57 Stunden zurücklegt und mit allen Annehmlichkeiten solcher Züge, Restaurantwagen, Schlafplätzen, Betten u. a., ausgestattet ist. Zugleich ist ein durchgehender Wagen bis Moskau eingestellt, und es ist damit alles Menschenmögliche zur Förderung der Kolonisation, der Industrie und des Handels geschehen. Der Zug soll ab 4. November allwöchentlich verkehren mit Abgang in Petrograd am Sonnabend um 9 Uhr abends, Ankunft in Petrosawodsk um 10 Uhr morgens und in Murmansk am Dienstag um 6 Uhr früh. Von Murmansk soll der Zug Mittwoch um 21 Uhr abgehen, soll Freitag 17.40 in Petrosawodsk sein und am Sonnabend um 7 Uhr früh in Petrograd. Der Durchgangswagen Moskau-Murmansk soll in Moskau am Freitag um 8 Uhr abends mit dem Schnellzug Nr. 6 abgehen und in Petrograd am Sonnabend um 7 Uhr abends. So ist zu einer bequemen Verbindung mit einem eisfreien Hafen der Grund gelegt. Wenn noch weitere Unternehmungen zur Belebung der Murmanküste, der Anknüpfung mit der eingeborenen Bevölkerung, der Ein- und Ausfuhr hinzukommen, so wird zweifellos der Verkehr in diesem Gebiete schneller als bisher anwachsen. Staatliche Maßnahmen zur Erhaltung der Murmanbahn und der Herbeiführung eines einer Hauptbahn entsprechenden Betriebszustandes werden sich als segensreich erweisen. An Anspannung aller Kräfte von seiten der Bahn als Förderin der Industrie fehlt es nicht, und es ist nun Sache der wirtschaftlichen Vertretungen, helfend mitzuwirken. Dr. S.

— **Verwertung der rumänischen Privatbahnen durch den Staat.** Der „Monitorul Oficial" Nr. 218 vom 4. d. M. enthält nachstehende gesetzliche Bestimmung: Art. 1. Der Verkehrsminister wird ermächtigt, sämtliche auf den angeschlossenen Gebieten Großrumäniens befindlichen Privateisenbahnen entweder in eigenen Betrieb zu nehmen oder unter den Bedingungen anzukaufen, welche den betreffenden ehemaligen Regierungen diesen Bahnen zugestanden waren. Art. 2. Die Übereinkommen, welche vom Verkehrsminister bezüglich der Übergabe oder Inbetriebnahme dieser Eisenbahnen abgeschlossen werden, unterliegen der Genehmigung durch den Ministerrat. Art. 3. Der Verkehrsminister hat die Vereinheitlichung aller vom Staate abgeschlossenen Übereinkommen über die Inbetriebnahme der öffentliche Verfrachtungen besorgenden Privatbahnen durchzuführen.

— **Die Rheinschiffahrt Straßburg-Basel im Jahre 1922.** Nachdem nun die Fahrstatistik über die Fahrzeit in 1922 auf der Rheinstrecke Straßburg-Basel vorliegt, ist eine Übersicht über in diesem Jahre erreichte Ergebnisse möglich. Die Güterfahrten begannen bei ziemlich gutem Wasserstande im März und dauerten beinahe 9 Monate lang ununterbrochen bis in die zweite Hälfte des Monats November. Der Wasserstand war fortwährend der Schiffahrt günstig, und der mittlere Pegelstand (Pegel Basel) betrug für die erwähnte Zeit 153,5 cm, war also um etwa 80 cm höher als der Wasserstand, bei welchem sonst mit etwas verminderter Ladung der Kähne die Schiffahrt beginnt. Es wurden im ganzen Jahre im Basler Hafen rund 170 800 t Güter umgeschlagen, wovon 43 816 t auf die Talfahrten entfallen. Die Tatsache, daß die Menge der Talgüter 34,5 pCt. der Berggüter und 25 pCt. des Gesamtumschlages ausmacht, hat in Straßburg einige Verwunderung hervorgerufen und zum Aufpassen gemahnt, so daß von Handels- und Schiffahrtstreibenden die Losung ausgegeben wurde, keine Schiffahrtspolitik mehr zu betreiben, die sich gegen die Weiterführung der Fahrten nach der Schweiz wende. Es wurde auch betont, daß die ansehnliche Talgutmenge, welche die Schweiz aufzutreiben vermöge, dem Hafen von Straßburg zum Vorteil gereichen werde. Möge die ausgegebene Losung nur überall in Straßburg Anklang finden, dann ist ein ersprießliches Zusammenarbeiten möglich. Diese Tatsache wird auch jene Klagen in der Schweiz zum verstummen bringen, die darüber jammern, daß für die Rheinschiffahrt zu wenig Talgüter vorhanden seien. Wenn die Talgüter nur 25 % des Gesamtumschlages ausmachen, so ist das ein Verhältnis, wie es in manchem Binnenhafen ebenfalls vorkommt, und keineswegs ein Grund zu schwarzseherischen Auslassungen. Die Talgüter bestanden in der Hauptsache aus Zement (28 867 t), Karbid (6040 t), Kondensmilch (4244 t), Asphalt (1340 t), Soda (1005 t), Ferrosilicium (851 t), Lumpen (614 t), dann folgen in kleineren Mengen leere Säcke und Fässer, Pyritasche, Abrasit, Knochenmehl, Klauenmehl, Maschinen, Natron, Mandeln aus Italien, Farben, Zinnasche, Kali, Linoleum, Roheisen, Mineralwasser, Blechwaren, Ziegenhaare, geschwefelte Kirschen aus Italien, Stückgüter usw.

Die Menge der auf dem Rhein in die Schweiz eingeführten Güter belief sich auf 127 035 t; darunter nahmen Kohlen, Koks und Briketts mit 54 997 t die bedeutendste Stelle ein, ihnen folgten Weizen mit 36 521 t, dann Hafer 13 458 t, ferner Zucker

3594 t, Mais 4567 t, Roheisen 2014 t, Phosphat 1960 t, Schienen und Laschen 1570 t, kalzinierte Tonerde 697 t, und in Mengen von 10 bis 200 t folgen sich Fett, Kaffee, Paraffin, Soda, Kokosgarn, Sesamöl, Tierhaare, Tabak, Malz, Harz, Fettsäure, Talg, Borax, Gallnüsse, Blei, Pyrit, Antichlor, Holz, Häute, Därme, Vaseline, Eisenblech, Honig, Stärke, Öl usw. Die Zufuhr hätte noch wesentlich besser ausfallen können, wenn gleich zu Beginn der Fahrzeit die flachgehenden Schleppdampfer zur Verfügung gestanden hätten, die im Sommer den Betrieb bewältigten, und wenn die Umschlagseinrichtungen im Basler Hafen etwas vervollkommneter gewesen wären wie auch die Gleisanlagen, alles Arbeiten, die nun im baselstädtischen Budget für 1923 vorgesehen sind, die aber ganz gut und ohne Rücksicht auf die Verhandlungen in Straßburg schon für das Jahr 1922 hätten vorbereitet werden können. Daß bedeutend mehr Güter zu Schiff nach Basel hätten befördert werden können, geht aus den großen Gütermengen hervor, die im abgelaufenen Jahre in den Rheinhäfen Karlsruhe, Kehl, Mannheim, Ludwigshafen, Rheinau und Straßburg für die Schweiz auf die Bahnwagen umgeschlagen wurden. Immerhin war der Gesamtumschlag der bedeutendste seit Erstellung des Basler Hafens, denn die größte erreichte Verkehrszahl betrug 96 000 t im Jahre 1913. Mit der Umschlagsmenge von 170 800 t im Jahre 1922 ist der Basler Hafen St. Johann im Güterverkehr mit den Grenzstationen Pruntrut, Chiasso und Lausanne der schweizerischen Bundesbahnen in den gleichen Rang getreten. Diese drei Stationen hatten im Jahre 1921 ungefähr den gleichen Güterumschlag zu verzeichnen wie der Basler Rheinhafen im Jahre 1922. Letzterer steht also in bezug auf die Gütermenge unter allen schweizerischen Stationen bereits an 15. Stelle. Zu bemerken ist ferner, daß neuerdings für Basel größere Schiffseinheiten in Verwendung kommen als früher, denn die durchschnittliche Tragfähigkeit betrug 1922 für den Kahn 910,4 t gegen 828,2 t im Jahre 1919 und die durchschnittliche Last ist von 418,7 t im Jahre 1910 bei ungefähr dem gleichen Wasserstande auf rund 505 t im Jahre 1922 angestiegen.

— **Der Straßburger Hafenverkehr.** Der Rheinverkehr im Hafen von Straßburg und in der französischen Interessensphäre der Kehler Häfen belief sich im Jahre 1922 auf rund 1,9 Mill. Tonnen, so daß heute Straßburg in bezug auf die Umschlagsmenge — Kanalverkehr mit eingerechnet — unter allen französischen Häfen den sechsten Rang einnimmt. Der Straßburger Rheinverkehr belief sich im Jahre 1918 auf rund 800 000 t, stieg 1919 auf rund 1 000 000 t und 1920 auf 1 350 000 t. Er hat also gegenüber 1918 nur 550 000 t zugenommen. Berücksichtigt man daß die deutschen Eisenbahntarife die Rheinschiffahrt stark beeinflußten und zur Folge hatten, daß ein großer Teil der europäischen Getreideeinfuhr in Hamburg und Bremen auf die Achse geladen und so der Rheinschiffahrt entzogen wurde, so darf man annehmen, daß gleichwie in allen Rheinhäfen so auch in Straßburg der Umschlag noch größer hätte sein können. Welchen Einfluß die deutschen Eisenbahntarife auf den Rheinverkehr ausüben können, zeigte sich im Dezember, als Deutschland genötigt war, seine Eisenbahntarife bedeutend zu erhöhen. Die Folge war, daß der größte Teil der s c h w e i z e r i s c h e n Güter in Straßburg, statt in Kehl auf die Bahn umgeschlagen wurde, aber man darf nicht vergessen, daß diese Erscheinung auch dem Umstande zuzuschreiben war, daß die elsässischen Bahnen für Güterbeförderungen nach schweizerischen Grenzstationen fast um dieselbe Zeit Wettbewerbstarife in Form von Rückerstattungen eingeführt haben.

Das Hauptverkehrsgut von Straßburg ist immer noch Kohle, dann das Getreide (etwa 300 000 t). Für die Talfahrten kamen in Betracht etwa 400 000 t Kali, das in der Hauptsache für Nordamerika bestimmt war. Gleichwie in B a s e l hat sich eine ganze Anzahl von Güterarten für den Wasserweg entschieden, die früher andere Wege benutzten. In Betracht kommen für die Bergfahrten skandinavische Zellulose, indische Jute, dann Wolle aus Australien und den La Plata-Staaten, Speck und Schweineschmalz aus Amerika, ölhaltige Früchte, Bauholz, Weine aus Algerien, Spanien und Portugal, Kaffee und Kolonialwaren, Leder und Häute, Farbhölzer und Farbextrakte. Für die Talfahrten seien erwähnt: Metallwaren aus Lothringen, Säuren aus Nancy, Automobile, Telegraphenstangen, Asphalt, Eisenwaren, Mehl usw.

— **Eisenbahnfähre Harwich-Zeebrügge.** Daß zwischen England und dem europäischen Festlande, bei den lebhaften Verkehrsbeziehungen zwischen beiden, noch nicht schon längst eine Fährverbindung für Eisenbahnwagen besteht, ist zu verwundern. Gibt es doch solche Verbindungen über Meeresstrecken, wo der Verkehr sicher nicht stärker, die Entfernung aber größer ist. Der Krieg hat auch hier seinen Einfluß nicht verfehlt, und zwar hat er auf den Gedanken, eine Fährverbindung zwischen einem englischen und einem Hafen der französischen oder belgischen Küste zu schaffen, fördernd gewirkt. Um den lebhaften Güterverkehr, der sich von England nach dem französischen Kriegsschauplatz ergoß, zu erleichtern, namentlich aber auch um englische Betriebsmittel auf die französischen Eisenbahnen zu überführen, wurde an verschiedenen Stellen ein Fährverkehr eingerichtet. Nennenswerte Verkehrsleistungen sind aber nur zwischen Richborough, einem eigens für Kriegszwecke geschaffenen Hafen, und Calais erzielt worden. Nach Beendigung des Krieges sind auf dieser Verbindung noch große Mengen von Heeresgut nach England zurückgeführt worden, und nachdem auch diese Transporte beendet waren, wurde erwogen, ob die einmal geschaffenen Anlagen für den Fährverkehr nicht beibehalten und der Allgemeinheit nutzbar gemacht werden sollten. Man scheint zwar davon abgesehen zu haben, aber der Gedanke, einen solchen Verkehr für die Öffentlichkeit einzurichten, ist weiter verfolgt worden, und die Bestrebungen, zu diesem Ziel zu gelangen, haben den Erfolg gehabt, daß nunmehr endgültige Schritte zur Durchführung dieses Plans getan worden sind. Eine Gesellschaft, die diesen Betrieb in die Hand nehmen will, ist bereits gegründet worden. Als Ausgangspunkt in England ist Harwich, als Ziel auf dem Festlande Zeebrügge in Aussicht genommen. Eine eigens zu diesem Zwecke gegründete Gesellschaft hat die drei Fährdampfer übernommen, die die Regierung für den erwähnten Kriegsverkehr im Jahre 1917 hat bauen lassen. Einer dieser Dampfer verkehrt seit August 1922 zwischen Immingham und Calais, um Schlafwagen, die die Internationale Schlafwagengesellschaft in Leeds hatte bauen lassen, nach Frankreich zu bringen. Die London- und Nordostbahn, deren Dampfer bisher von Harwich aus nach Hoek van Holland und Amsterdam fuhren, hat es übernommen, die Fähren 30 Jahre lang gegen Erstattung der Selbstkosten zu betreiben. Sie glaubt, dabei trotzdem ein Geschäft machen zu können, weil sie von der Einführung des Fährverkehrs nicht nur eine Hebung des bestehenden, sondern auch die Erschließung neuen Verkehrs erwartet. 1913 wurden 3,2 Mill. Tonnen Güter aus England nach Belgien ausgeführt, und trotz der Störung durch den Krieg war diese Menge bis 1921 wieder auf mehr als 2 Mill. Tonnen angewachsen. Zwischen England und Belgien, aber auch weiterhin mit Frankreich und der Schweiz spielt sich ein lebhafter Verkehr mit leicht verderblichen Lebensmitteln und wertvollen anderen Gütern ab, bei deren Beförderung Wert auf Schnelligkeit gelegt wird, und diese Güter, die zum Teil auch das Umladen schlecht vertragen, kommen namentlich für den Fährverkehr in Frage.

Andrerseits wird auch erwartet, daß beim Bestehen einer Fährverbindung der Hafen von Harwich auf englischer Seite viel Verkehr an sich ziehen wird, der jetzt über die anderen Häfen des Südostens von England geht. Harwich ist als englischer Ausgangspunkt gewählt worden, weil hier der Wechsel zwischen Ebbe und Flut verhältnismäßig gering ist und die Wasserverhältnisse die Einfahrt auch tiefgehender Schiffe jederzeit zulassen. Für sein Hinterland liegt Harwich insofern günstig, als es Verbindungen mit Mittel- und Nordengland besitzt, die London umgehen, wodurch gegenüber Verbindungen, die nur über London möglich sind, viel Zeit gespart wird. Die London- und Nordostbahn will daher auch die Ladeanlagen und Gleisverbindungen in Harwich auf eigene Kosten schaffen. In Zeebrügge sind die belgischen Staatsbahnen zu dem gleichen Entgegenkommen bereit. Die Betriebsmittel, die sowohl auf den englischen Eisenbahnen wie auf denen des Festlandes verkehren können, sollen von der belgischen Regierung gestellt werden. Wenn sie auch vielleicht nicht besonders gebaut werden müssen, so sind sie doch mit Vorsicht auszuwählen, weil in England der Regelquerschnitt des lichten Raumes kleiner ist als auf dem Festlande.

— **Lichtsignale.** Als ein bemerkenswertes Ereignis des Jahres 1922 im Eisenbahn-Signalwesen wird in der englischen Fachpresse die Veröffentlichung eines Ausschuß-Gutachtens über die Möglichkeit der Verwendung von Lichtsignalen bei Tageslicht angesehen. Bis jetzt hat in England noch keine Dampfeisenbahn derartige Signale auf der freien Strecke eingeführt, aber auf der elektrisch betriebenen Hochbahn von Liverpool, der einzigen Ausführung dieser Art, haben sie sich ausgezeichnet bewährt. Namentlich ist in bezug auf ihre Sichtbarkeit, auch bei Sonnenschein, nichts einzuwenden. Die Strecke Marylebone (London)-Neasden der Nordostbahn soll demnächst ebenfalls mit Lichtsignalen ausgerüstet werden. Ein Unfall im vorigen Herbst, bei dem der Lokomotivführer das Armsignal im Nebel übersehen hatte, hat dem untersuchenden Beamten des englischen Verkehrsministeriums Anlaß zu der Bemerkung gegeben, daß in diesem Falle ein Lichtsignal wirkungsvoller gewesen sein würde. In größeren Bahnhöfen hat die Verwendung von Licht- an Stelle von Armsignalen in der letzten Zeit erhebliche Fortschritte gemacht. Ihr großer Vorteil besteht darin, daß sie keine beweglichen Teile haben und häufig an Stellen aufgehängt werden können, wo sich ein Armsignal nicht unterbringen läßt.

— **Die Eisenbahnen in Irland.** Beim Zusammentritt des Parlaments in Dublin hat der Minister für Gewerbe und Handel sich des längeren über den Stand des irischen Eisenbahnwesens ausgesprochen. Diejenigen Eisenbahnen, die ihre Ausgaben durch die Einnahmen decken können, sollen den Betrieb fortsetzen. Die übrigen Eisenbahnen müßten die Unmöglichkeit, die Gelder für die Betriebsausgaben aufzubringen, der Regierung anzeigen, und diese würde dann jeden Fall einzeln darauf untersuchen, ob die Aufrechterhaltung des Betriebs für die Öffentlichkeit eine Notwendigkeit sei. Werde diese Frage bejaht, so werde die Regierung die nötigen Zuschüsse zu den Einnnahmen leisten, damit diese die Höhe der Ausgaben erreichen. Dividenden dürften dabei nicht ausgeworfen werden; die Regierung werde den Betrieb dieser Eisenbahnen eingehend überwachen. Die Staatskasse würde auf diese Art mit etwa 12 000 £ wöchentlich belastet werden.

Allgemeines.

— **Erhaltung des Farbanstrichs an Eisenbahnwagen.** Bei guter Grundierung und entsprechendem Farbanstrich, der nicht durch zu tiefe Kratzer beschädigt ist, erübrigt sich nach einer Mitteilung in Glasers Annalen ein neuer Anstrich durch Anwendung des unter dem Handelsnamen „Kromofag" (Kromofag G.m.b.H., Berlin) bekannten Mittels. Es dient zur Entfernung der verschmierten Firnisschicht und verhilft dem alten Anstrich nach Aufbringen neuen Firnisses zur ursprünglichen Leuchtkraft. Das Kromofag soll sich bei der Ungarischen Staatsbahn und der Budapester Straßenbahn gut eingeführt haben, nachdem man mit anderen Mitteln schlechte Erfahrungen gemacht hatte. Diese Mittel bestanden entweder überwiegend aus Benzin, Benzol oder Naphtha, griffen daher die Farbe an und waren feuergefährlich, oder stellten Laugen dar, die zwar nicht feuergefährlich waren, wohl aber ätzend auf Eisenteile, Haut und Lunge einwirkten.

Rechtspflege.

— **Zur Frage der Haftpflicht für die Folge des sogen. „alten Bergbaus" gegenüber öffentlichen Verkehrsanlagen** hat das Reichsgericht nach dem in Nr. 42, S. 828, Jahrgang 1922 dieser Zeitung besprochenen Urteil vom 30. November 1921 noch in einem weiteren Urteil vom 5. April 1922 (V 200/1921) nochmals derart Stellung genommen, daß nunmehr diese, seit langem strittige Frage grundsätzlich völlig geklärt ist. In diesem Fall hatte das Oberlandesgericht Düsseldorf — im Gegensatz zu dem Oberlandesgericht Hamm in jenem anderen Fall — den Anspruch des Eisenbahnfiskus insoweit für unbegründet erklärt, als er auf den von der „Anlage" der betreffenden Bahnstrecke betriebenen Bergbau der Beklagten zurückzuführen sei, und zwar mit der Begründung, für die Folgen dieses älteren Bergbaus hafte die Zeche öffentlichen Verkehrsanstalten gegenüber grundsätzlich, also ohne Rücksicht darauf, ob die Voraussetzungen des § 150 ABG. vorliegen, nicht, da diese Verkehrsanlagen den Schutz des § 153 ABG. erst von dem Augenblick an genössen, wo sie vorhanden seien. Hiernach wären also die öffentlichen Verkehrsanstalten den Bergbautreibenden gegenüber insofern noch ungünstiger gestellt als private Eigentümer. In der Revision des Eisenbahnfiskus dagegen war umgekehrt der Standpunkt vertreten, der Einwand aus § 150 ABG. könne gerade den Verkehrsanstalten gegenüber nur ganz ausnahmsweise durchgreifen. Grundsätzlich hafte der Bergbautreibende jedem Eigentümer für die Folgen alten wie neuen Bergbaus, der § 150 habe dabei nur die Bedeutung, daß die dem Bergbau dadurch auferlegte Last nicht ohne Notwendigkeit vermehrt werden dürfe, indem der Eigentümer Bauten, die ebenso gut an anderen Stellen Platz finden könnten, gerade an Stellen neu errichte, wo sie durch schon früher betriebenen Bergbau von vornherein besonders gefährdet wären. Die Verkehrsanstalten wären aber in Bergbaugebieten gar nicht in der Lage, bei ihren Anlagen solche besonders gefährdete Gelände zu vermeiden, vielmehr durch ihren Zweck in der Regel an eine im allgemeinen bestimmte Linienführung gebunden; ein Verschulden, wie es § 150 voraussetzt, komme aus diesem Grunde bei ihnen im allgemeinen nicht in Frage, auch wenn sie die Senkungsgefahr an der betreffenden Stelle gekannt hatten.

Das Reichsgericht verwarf beide Auffassungen. Gegenüber dem Berufungsurteil verweist es zunächst auf das Urteil von 1921 und führt dazu noch weiter aus: „Der § 148 ABG. bildet, wie in dem angeführten Urteile dargelegt ist, die gesetzliche Grundlage für die Schadensersatzpflicht des Bergbautreibenden gegenüber jedem Grundeigentum, und wird dessen Anwendbarkeit durch die besonderen Vorschriften der §§ 153, 154 ABG., welche den öffentlichen Verkehrsanstalten eine günstigere Stellung gegenüber dem Bergwerkseigentum einräumen als dem gewöhnlichen Grundeigentume, keineswegs ausgeschlossen, vielmehr insofern noch erweitert, als hinsichtlich des nach Errichtung der Anlage fortgesetzten Bergbaubetriebs der Bergbautreibende sich einer öffentlichen Verkehrsanstalt gegenüber auf die Vorschrift des § 150 Abs. 1 ABG. nicht berufen kann. Das allein ist der Sinn der anscheinend auch vom Berufungsrichter mißverstandenen Urteile des Reichsgerichts in RGE. 28, 341 und Zeitschr. für Bergrecht 43, 363. Es bedarf deshalb nicht, wie der Berufungsrichter meint, zur Begründung der Verantwortlichkeit des Bergbautreibenden für den vor Errichtung der Anlagen geführten Bergbau der Annahme einer Rückwirkung der mit der Errichtung der Anlagen eintretenden Beschränkung des Bergbaubetriebes zugunsten der Verkehrsanlagen in dem Sinne, daß diese nachträglich eintretende Beschränkung die Verpflichtung in sich schlösse, Fürsorge dafür zu treffen, daß eine Beschädigung der Anlagen durch etwaige Nachwirkungen des früheren Bergbaues ausgeschlossen werde, und einer Herleitung einer solchen Rückwirkung aus dem § 154 ABG., die der Berufungsrichter ablehnt. Vielmehr ergibt sich die Verpflichtung zum Ersatze des durch den früheren Bergbau verursachten Schadens unmittelbar aus § 148 ABG., der weder ein Verschulden noch auch nur eine objektive Rechtswidrigkeit auf seiten des Bergbautreibenden voraussetzt und auch eine Voraussehbarkeit nicht erfordert, vielmehr ausdrücklich bestimmt, daß für alle Schäden, den das Grundeigentum erleidet, vollständige Entschädigung zu leisten ist. Dieser Schaden umfaßt auch die Beschädigung von Anlagen, die nachträglich auf dem Grundstücke errichtet worden sind, soweit nicht § 150 Abs. 1 ABG. eingreift. Deshalb ist weiter rechtsirrig, wenn der Berufungsrichter annimmt, der Bergbautreibende sei nur für solche Einwirkungen des früheren Bergbaues schadensersatzpflichtig, die das Grundeigentum oder die auf ihm befindlichen Anlagen in dem Zustande betroffen und beeinträchtigt haben, in dem sie sich vor der Herstellung der Verkehrsanlage befunden haben, z. B. für die Beschädigung eines zu dieser Zeit schon vorhandenen Wohnhauses, das nach Erbauung der Bahn als Bahnhofsgebäude benutzt werde. Daß die „sachliche Rechtfertigung" für diese Unterscheidung nicht zutrifft, die der Berufungsrichter daraus entnimmt, daß dem alten Bergbau ein Widerspruchsrecht gegen die Errichtung von Anlagen zugestanden habe, das dem nach der Genehmigung der Anlagen betriebenen Bergbau gemäß § 153 ABG. versagt sei, ist bereits in dem angeführten Urteile des erkennenden Senats dargelegt." Im einzelnen betont das Reichsgericht dann noch, es genüge nicht, daß der Verkehrsanstalt nach den vor Errichtung der Anlagen geführten Verhandlungen die bloße M ö g l i c h k e i t einer schädigenden Einwirkung des alten Bergbaus auf die geplanten Neuanlagen nicht unbekannt bleiben konnte, vielmehr könne § 150 Abs. 1 nur angewendet werden, wenn festgestellt wurde, daß die Verkehrsanstalt „von einer k o n k r e t e n G e f a h r, die mindestens mit W a h r s c h e i n l i c h k e i t den Eintritt des Schadens voraussehen ließ, Kenntnis gehabt hat oder bei Anwendung gewöhnlicher Aufmerksamkeit hätte Kenntnis haben müssen". Da es an dieser Feststellung im vorliegenden Fall fehle, wird das Urteil aufgehoben und die Sache an das Oberlandesgericht zurückverwiesen.

Der Revisionsbegründung andererseits tritt das Reichsgericht mit folgender Ausführung entgegen: „§ 150 ABG. erfordert allerdings zum Ausschluß des Schadensersatzanspruches des Grundeigentümers ein Verschulden, und zwar nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts ein grobes Verschulden, aber nur in der Richtung, daß ihm die den von ihm zu errichtenden Anlagen durch den bereits geführten oder noch zu führenden Bergbau drohende Gefahr bei Anwendung gewöhnlicher Aufmerksamkeit nicht unbekannt bleiben konnte. Daß die Errichtung der Anlagen ungeachtet der drohenden Gefahr sich als ein „mutwilliges" Handeln des Grundeigentümers darstellen müßte, setzt die Bestimmung nicht voraus. Es kann deshalb keinen Unterschied machen, ob ein gewöhnlicher Grundbesitzer zur Wahrnehmung seiner privaten Interessen oder eine öffentliche Verkehrsanstalt zur Wahrnehmung des Verkehrsinteresses in solcher Weise vorgeht, auch die letztere handelt dabei auf eigne Gefahr."

Schließlich folgt aber das Reichsgericht der Revision wiederum insofern, als in dieser hilfsweise geltend gemacht war, die Haftpflicht der Zeche sei in dem Vorderurteil zeitlich jedenfalls insofern zu unbestimmt begrenzt, als der Ausdruck „vor der Anlage der Strecke" zu unbestimmt sei. Es bemerkt hierzu, daß, wenn der Berufungsrichter wiederum dazu gelangen sollte, den Anspruch für die frühere Bergbauperiode zurückzuweisen, er zu erwägen haben würde: „ob als der Zeitpunkt, bis zu welchem der Schadensersatzanspruch durch diese Vorschrift als ausgeschlossen zu gelten hat, die „Anlage" der Bahnstrecke anzusehen ist, wie die Urteilsformel des Landgerichts lautet, oder nicht vielmehr (wie die Revision auszuführen sucht) ein früherer Endpunkt dafür in Betracht kommt, insbesondere der Zeitpunkt der A u s l e g u n g d e s P l a n e s der Anlage in dem Vorverfahren, da bereits von diesem Zeitpunkte ab die Beklagte mit der Errichtung der Verkehrsanlage rechnen und deshalb nach Maßgabe der aus §§ 153, 154 ABG. herzuleitenden

Rechtsgrundsätze bei ihrem Bergbaue auf sie Rücksicht habe nehmen müssen, wodurch die Berufung auf § 150 nach der mehrfach erwähnten Rechtsprechung des Reichsgerichts für den dennoch fortgesetzten Bergbau ausgeschlossen werden würde." Aus dieser Fassung der Begründung in Verbindung mit einem früheren Urteil des Reichsgerichts ist anzunehmen, daß dieses als den maßgebenden Zeitpunkt — die Grenze zwischen „alten" und „neuen" Bergbau — den der Auslegung des Planes für die Verkehrsanlage ansieht. Reg.-R. S. in E.

Bücherschau.

— **Hanomag-Nachrichten.** Das Dezemberheft dieser Zeitschrift (Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden) bringt einen Aufsatz über die an die vormals Altona-Kieler Eisenbahn (1844—1884) gelieferten Hanomag-Lokomotiven, über ihre Bauart, ihre Abmessungen, Lebensdauer und ihr Endschicksal. Die originellen Lokomotivtypen der damaligen Zeit werden in dem Hefte in Bildern vorgeführt. Im Gegensatz zu dem Aufblühen der deutschen Wirtschaftskraft jener Jahre steht der heute drohende Niedergang der Verkehrsmittel, wie er sich durch Stillegung von Straßen- und Kleinbahnen zeigt. Besonders grell wird diese Tatsache durch ein Ereignis der letzten Wochen beleuchtet, durch die Betriebseinstellung der ersten deutschen Eisenbahn, der Strecke Nürnberg-Fürth. Ein in der Festschrift zum 50jährigen Jubiläum dieser Bahn veröffentlichtes Bild der Eröffnung dieser Eisenbahnlinie am 7. Dezember 1835 schmückt das Dezemberheft der Hanomag-Nachrichten, dem dieses Mal als Sonderbeilage noch ein Kunstblatt nach einer Federzeichnung beigegeben ist.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinsdrucksachen.

Das „Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (VPÜ) sowie im internationalen Verkehr (RIC)" ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 an herausgegeben und an die Verwaltungen mit Schreiben Nr. III 3 vom 8. Januar 1923 versandt worden.

Änderung in den Abfertigungsbefugnissen.

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Der am 15. 11. 1922 eröffnete Haltepunkt Schwerte (Ruhr) Ost ist zurzeit nur für den reinen Personenverkehr eingerichtet. Das Publikum muß das Reisegepäck selbst zum Packwagen bringen oder dort abholen.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Mit Wirkung vom 1. Februar 1923 wird der Eil- und Frachtgüterdienst beim Stationsamt Friedrichsfeld (Baden) Süd aufgehoben und dem Bahnhof Friedrichsfeld (Baden) Nord der Reichsbahndirektion Mainz übertragen.

Schließung von Stationen.

Bundesbahndirektionsbezirk Innsbruck. Vom 1. Februar 1923 ab werden die Personen-Haltestellen Heilbad-Burgwies, Rettenbach und Dorf Paß-Thurn der Lokalbahn Zell am See-Kriml bis auf weiteres in beiden Richtungen gänzlich gesperrt.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Mit sofortiger Gültigkeit wird die bisherige Schreibweise des Haltepunktes Raiersdorf an der Nebenbahnstrecke Glatz-Seitenberg in „Reyersdorf" abgeändert. Der an der Strecke Königszelt-Dittersbach gelegene Personenbahnhof 1. Klasse Waldenburg Hbf. erhält eine Zusatzbezeichnung und die Schreibweise „Waldenburg (Schlesien) Hbf.". Die Güterbahnhofbezeichnung bleibt „Altwasser-Waldenburg".

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Die Bezeichnung des Bahnhofs „Rheinfelden Reichsb." ist in „Rheinfelden (Baden)" umgeändert worden.

Rundschreiben der Geschäftsf. Verw. sind erlassen worden:

Nr. III 262 vom 28. Dezember 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Einführung des neuen Vereinspersonenwagenübereinkommens;

Nr. I 161 vom 31. Dezember 1922 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend: Zweckmäßige und wirtschaftliche Ausgestaltung des Oberbaues auf Holzquerschwellen;

Nr. III 285 vom 3. Januar 1923 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend: Antrag des Eisenbahn-Zentralamtes Berlin namens der Reichsbahndirektion Osten in Berlin auf Änderung der Anmerkung I zu § 4 des VWÜ;

Nr. I 1 vom 6. Januar 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Technisches Vereinsorgan Jahrgang 1923;

Nr. I 3 vom 6. Januar 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Radstandsverzeichnis;

Nr. III 4 vom 6. Januar 1923 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend: Einheitliche Herstellung der Formblätter für die Meldung F zu den §§ 14⁵ und 16² VWÜ in gleicher Größe und mit gleichem Inhalt;

Nr. V 17 vom 8. Januar 1923 an die Vereinsverwaltungen und vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend: Kosten für gelieferte Drucksachen des Vereins;

Nr. III 276 vom 11. Januar 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Vereinsmitgliedschaft;

Nr. IX 711 vom 12. Januar 1923 an die Mitglieder des Satzungsausschusses und abschriftlich an sämtliche an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend: Abrundung der Abrechnungsergebnisse in Mark und österreichischen Kronen;

Nr. III 1 vom 17. Januar 1923 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend: Zurechnung der Strecke Oschweier-Ettenheimmünster zu den Vereinsbahnstrecken der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft;

Nr. IV 14 vom 18. Januar 1923 an die Deutschen Privatbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, betreffend: Die Befreiung des Geldverkehrs aus der Vereinsabrechnung von der Devisenspekulationsverordnung, § 2;

Nr. V 40 vom 19. Januar 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Alphabetisches Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen;

Nr. I 11 vom 20. Januar 1923 an die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend: Die Niederschrift Nr. 61 über die Sitzung am 10./11. Januar 1923 in Ulm.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Am 1. Februar 1923 wird der an der Bahnstrecke Mühlhausen-Treffurt in km 29,45 zwischen den Stationen Wendehausen und Treffurt neuerrichtete Haltepunkt Feldmühle für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Wendehausen und Feldmühle 5,08 km,
zwischen Feldmühle und Treffurt 2,34 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden die in den veröffentlichten Fahrplänen vorgesehenen Züge anhalten.

Gleichzeitig wird der in km 26,25 gelegene Haltepunkt Normannstein für den Personenverkehr geschlossen. (128)

Erfurt, den 19. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. ab wird die Stationsbezeichnung Essen „Hgbf" in **Essen „Ost"** geändert. (105)

Essen, den 15. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Vom 1. März 1923 an werden die Stationen „Buch Bez. Potsdam" und „Karow" in „Berlin-Buch" und „Berlin-Karow" umbenannt. (104)

Berlin, den 16. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

3. Gebühren.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b.
Die zum 1. Februar 1923 veröffentlichte Erhöhung der Umlade- und Rollbockgebührensätze der Schmalspurbahnen des Direktionsbezirks Erfurt tritt nicht in Kraft. Statt dessen werden die auf S. 35 des Tarif-Heftes unter lfd. Nr. 77 aufgeführten Umlade- und Rollbockgebühren mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 wie folgt erhöht:
für die Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 3,30 auf 10 ℳ,
für die Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren usw.) von 16 auf 50 M.,
für die Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) von 13 auf 40 ℳ.

Die alsbaldige Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). (100)

Erfurt, den 17. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Teil II, Heft C I b.
Am 1. Februar d. J. werden die Überfuhrgebühren zwischen Magdeburg Elbbf. und der Ladestelle „Am Kranstrange" auf 1348 ℳ für abgabefreie und 1442 ℳ

für abgabepflichtige Güter erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. von 1914, S. 455). Falls am 1. Februar d. J. eine allgemeine Tariferhöhung durchgeführt wird, ändern sich die neuen Sätze in gleichem Maße. (121)
Magdeburg, den 19. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Zu § 10 VWÜ/RIV. Namens der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn und zugleich im Namen der deutschen Privatbahnen bringen wir hiermit zur Kenntnis, daß wegen der unter Bruch des Versailler Vertrages und des Völkerrechts vollzogenen Besetzung des Ruhrgebietes durch französische und belgische Truppen der regelmäßige Betrieb auf den davon betroffenen Strecken und den angrenzenden Strecken vom 13. Januar 1923 erste Tageshälfte bis auf weiteres behindert ist.
Berlin, den 20. Januar 1923. (114)
Eisenbahn-Zentralamt.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen Entgleisung infolge Schneeverwehung mußte der Verkehr auf der Linie Zeltweg-Unterdrauburg am 13. Januar 1923 von 10 Uhr vorm. bis 19 Uhr eingestellt werden.
Villach, den 15. Januar 1923. (108)
Bundesbahndirektion Villach.

Zu § 10, Ziff. 1 a VWÜ./RJV.
Wegen Schneeverwehung mußte der Verkehr auf der Strecke Eisenerz-Vordernberg Markt vom 16. Januar 1923 ab bis auf weiteres eingestellt werden.
Villach, den 20. Januar 1923. (125)
Bundesbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Die Strecke Tilsit-Memel-Bajohren ist vom 19. d. Mts. ab wieder fahrbar.
Königsberg (Pr.), 19. Januar 1923.
Reichsbahndirektion. (109)

Zu § 10, Ziff. 1 a VWÜ./RJV.
Wegen Schneeverwehungen wurden vom 16. Januar 1923 an folgende Strecken gesperrt:
Waldkirchen (Niederbayern) - Haidmühle, Kempten-Jsny, Kempten-Pfronten Steinach, Marktoberdorf-Füssen, Sonthofen-Oberstdorf, Zwiesel-Grafenau.
München, den 18. Januar 1923. (122)
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des VWÜ. Auf der Strecke Schwarzenau-Martinsberg ist der Güterverkehr am 16. Januar 1923 infolge Schneeverwehung auf unbestimmte Zeit eingestellt worden.
Wien, den 16. Januar 1923. (107)
Bundesbahndirektion Wien-West.

Zu § 10, Ziff. 1 a VWÜ./RJV.
Infolge Schneeverwehung sind die Strecken Parndorf - Kittsee, Deutsch Kreutz - Rattersdorf-Liebing, Neusiedl am See-Wolkenprodersdorf und Neusiedl am See-Pamhagen seit dem 18. Januar 1923 unfahrbar.
Wien, den 19. Januar 1923. (124)
Bundesbahndirektion Wien-Nordost.

Zu § 10, Ziff. 1 a VWÜ./RJV.
Infolge Schneeverwehung war der Güterverkehr auf der Strecke Oberlaa-Simmering Überg. vom 18. bis 19. Januar 1923 eingestellt.
Wien, den 19. Januar 1923. (123)
Bundesbahndirektion Wien-West.

Zu § 10 1a VWUe/RJV. Die Strecke Kaufering-Landsberg (Lech) war am 10. und 11. Januar 1923 wegen Betriebsunfalles gesperrt. (94)
München, den 13. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Zu § 10 Ziff. 1a VWÜ/RIV. Infolge andauernden Schneefalles ist der Gesamtverkehr auf der Teilstrecke St. Ägyd a. Neuw.-Kernhof am 17. Januar 1923 auf unbestimmte Dauer eingestellt worden.
Wien, den 17. Januar 1923. (115)
Bundesbahndirektion Wien-West.

Zu § 10 Ziff. 1a VWÜ. Die Strecke Bruck a. d. Leitha-Petronell der Bundesbahndirektion Wien Nordost ist infolge Schneeverwehung seit 17. Januar 1923 unfahrbar. (133)
Wien, am 18. Januar 1923.
Bundesbahndirektion Wien Nordost.

5. Güterverkehr.

a) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4 —,
b) Reichsbahn-Tiertarif — Tfv. 1504 —.
Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Dahme-Uckroer Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschlagsätze infolge Abrundung auf volle Markbeträge zum Teil erhöht.
Näheres enthält die am 25. Januar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (132)
Berlin, den 21. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).
Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1923 werden die Zuschlagsfrachten der Dahme-Uckroer Eisenbahn erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz. (129)
Berlin, den 22. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien. Heft 2 des Bezirks der Reichsbahndirektion Dresden.
Vom 1. März 1923 an wird der Frachtstückgutverkehr in Dresden König Albert-Hafen und Dresden Elbufer Neustadt auf Umschlaggüter beschränkt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung.
Dresden, am 17. Januar 1923. (95)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom 1. Februar 1922.
In Übereinstimmung mit Tfv. 4, Heft C 1b vom Reichsbahn-Gütertarif wird mit sofortiger Wirkung der Zuschlag für Kohlensendungen usw. nach Oderberg auf 15 ℳ für 100 kg auch für den Kohlenausnahmetarif 6 festgesetzt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.
Essen, den 16. Januar 1923. (106)
Reichsbahn-Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A. Tfv. 2.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 werden die Zuschlagsfristen für Frachtgut bei dem Übergangsverkehr zur Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn auf 3 Tage erhöht. Die Erhöhung sowie auch die Abkürzung der Bekanntmachungsfrist sind genehmigt.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 2. Januar 1923. (120)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Stationsfrachtsätze) Tfv. 4.
Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1923 wird der Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln auf die Farge-Vegesacker und Neuhaldensleber Eisenbahn ausgedehnt. Für letztere werden Ausgleichszuschläge gleichzeitig im Heft C I b eingeführt.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 17. Januar 1923.
Reichsbahndirektion. (98)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit vom 22. Januar 1923 tritt für den Verkehr zwischen den Stationen der deutschen Reichsbahn an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs 11 (Düngemittel) ein neuer Ausnahmetarif, der weitere Frachtermäßigungen für Kalisalze usw., Kalk und Mergel gewährt, und außerdem die verschiedene Tarifierung der Güter für die einzelnen Monate beseitigt. Ferner sind in dem neuen Ausnahmetarif die stickstoffhaltigen Düngemittel mit einem Frachtnachlaß von 10 v. H. und Superphosphat mit einem Frachtnachlaß von 20 v. H. aufgenommen worden. Für den Verkehr mit den Stationen der Privateisenbahnen bleibt der bisherige Ausnahmetarif 11 noch bis zum 31. Januar 1923 einschl. in Kraft. Welche Privatbahnen von diesem Zeitpunkt ab dem neuen Ausnahmetarif beitreten, wird noch bekanntgegeben.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Aukunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 20. Januar 1923. (118)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ib und D.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 an werden gestrichen:
a) auf Seite 86 des Hefts C Ib die Bestimmungen für Sondelfingen;
b) auf Seite 275 des Hefts D bei Sondelfingen in Spalte 2 die Ziffer „2“ nebst zugehöriger Anmerkung am Fuße der Seite und in Spalte 4 das Zeichen „St“. Durch die Änderung treten für Wagenladungen Frachtermäßigungen, zum Teil auch Frachterhöhungen ein. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.
Stuttgart, den 15. Januar 1923.
Reichsbahndirektion. (99)

Südharz-Eisenbahn.
Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1923 ab werden mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde die Zuschlagsfristen zur Lieferfrist (§ 75 EVO.) durch einen Zusatz verschärft. Näheres durch die Dienststellen. Die abgekürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.
Berlin, den 19. Januar 1923. (101)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 1500).

Mit Gültigkeit ab 1. Februar 1923 wird die Telegrammgebühr für die Vormeldung von Tiersendungen (Abschnitt VIa des Nebengebührentarifs) von 120 ℳ auf 240 ℳ erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Berlin, den 18. Januar 1923. (103)

Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 24. Januar 1923 werden die Frachtsätze der Ausnahmetarife 10 und 13 für frische Kartoffeln um 50 % ermäßigt. Beide Ausnahmetarife gelten vom genannten Zeitpunkt ab nur noch für den Verkehr zwischen den Stationen der deutschen Reichsbahn. Welche Privatbahnen der Tarifmaßnahme beitreten, wird noch bekanntgemacht. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Januar 1923. (117)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 tritt die Königsberg-Cranzer Eisenbahn dem Ausnahmetarif 12 für Wagen mit Schaustellungen usw. bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Januar 1923. (119)

Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b).

Am 1. Februar 1923 tritt der Nachtrag I in Kraft, der u. a. auch einige Tariferhöhungen enthält. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. Druckabzüge des Nachtrags können ab Ende Januar d. J. von den deutschen Eisenbahnverwaltungen (in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 22. Januar 1923. (126)

Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Direktion.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 1500).

Am 1. Februar 1923 tritt der Nachtrag V in Kraft, der Erhöhungen einiger Nebengebühren enthält. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. Druckabzüge des Nachtrags können ab Ende Januar d. J. von den deutschen Eisenbahnverwaltungen (in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 22. Januar 1923. (127)

Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1923 ab werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn die Gebühren für die in Gernrode (Harz) erforderliche Umladung erhöht. Näheres enthält die am 25. Januar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz. (131)

Berlin, den 20. Januar 1923.

Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien des Bezirks der Reichsbahndirektion Dresden.

Am 31. März 1923 wird die an der schmalspurigen Linie Mosel-Ortmannsdorf gelegene Güteragentur Stangendorf eingezogen.

Dresden, am 17. Januar 1923.

Reichsbahndirektion. (96)

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden einige Tarifentfernungen berichtigt. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. usw. Netz) und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 18. Januar 1923. (97)

Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 2000).

Am 1. Februar 1923 tritt der Nachtrag V in Kraft, der Änderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Ausführungsbestimmungen sowie der Anlagen des Tarifs — insbesondere Tariferhöhungen — enthält. Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 EVO. genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. R. G. Bl. 1914, S. 455). Druckabzüge des Nachtrages können ab Ende Januar von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 18. Januar 1923. (102)

Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Direktion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Februar 1923 werden die in Mark angegebenen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze des Heftes 2 erhöht. Die in tschechoslowakischen Kronen angegebenen Beträge bleiben unverändert. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden-A., Strehlener Straße 1. (130)

Dresden, am 20. Januar 1923.

Reichsbahndirektion.

Neubrandenburg - Friedländer Eisenbahn.

Ab 1. Februar 1923 werden die Beförderungspreise im Personenverkehr, wie bei der Reichsbahn, um 100 % erhöht.

Berlin, den 20. Januar 1923.

Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein. (116)

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife. Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 werden die Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze erhöht. Die Erhöhung beträgt im allgemeinen 100 v. H. der jetzigen Fahrpreise und Frachtsätze. Sie erstreckt sich auch auf die sonstigen Gebührensätze des Personen- und Gepäckverkehrs. Die Erhöhungen werden durch Neuausgabe der Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt.

Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914 Seite 455) genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Berlin, den 19. Januar 1923.

Reichsbahndirektion (111)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Vorläufiger Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle. Gültig vom 1. Februar 1923.

Die Einrechnungssätze (Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze) der Deutschen Reichsbahn werden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 um 100 v. H. erhöht. Von der Herstellung eines Nachtrages oder Berichtigungsblattes zum Tarif wird abgesehen. Am Kopfe der Seiten 3, 4 und 5 des am 1. Januar 1923 in Kraft getretenen Berichtigungsblattes zum Tarif ist in auffälliger Weise zu vermerken:

„Die nachstehenden Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze werden vom 1. Februar 1923 an verdoppelt."

Auf den Seiten 7 und 8 des Tarifs (Seite 4 des Berichtigungsblattes vom 1. Januar 1923) ist mit Geltung vom 1. Februar 1923 ab die am Fuße angegebene Mindestfracht von 100 ℳ auf 200 ℳ zu ändern.

Auf den Fahrkarten und Gepäckscheinen ist auch vom 1. Februar 1923 an der wirkliche Erhebungsbetrag anzugeben.

München, den 18. Januar 1923. (110)

Verkehrsamt beim RVM., Z. B.

Tfv. Nr. 2540 a und b. Vorläufiger Tarif für den deutsch-österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über süddeutsch-österreichische Grenzstationen, Heft A, gültig vom 1. Dezember 1921, und Heft B, gültig vom 1. Mai 1922.

Infolge der am 1. Februar 1923 bei der Deutschen Reichsbahn eintretenden Tariferhöhung sind die Schnittsätze für die deutschen Strecken — Personenfahrgeld, Schnellzugzuschläge und Gepäckfrachtsätze — des Nachtrags VII zum Heft A und des Nachtrags VI zum Heft B vom gleichen Zeitpunkt an zu verdoppeln.

München, den 20. Januar 1923. (112)

Verkehrsamt beim RVM., Z. B.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 5. | Berlin, den 1. Februar 1923. | LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Berliner Nordsüdbahn.

1. Allgemeines.

Die gegenwärtig vorhandenen Schnellbahnlinien der Hochbahngesellschaft sowie die Stadtbahn vermitteln den Personenverkehr der Reichshauptstadt im wesentlichen nur in westöstlicher Richtung, während die dringend notwendigen Schnellbahnverbindungen der volkreichen nördlichen und südlichen Vorstädte mit dem Zentrum bisher vollkommen fehlten. Mit Entwürfen für eine Nordsüdbahn im Zuge der Friedrichstraße haben sich schon 1880 Werner Siemens und in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die A.E.G. beschäftigt. Siemens plante zwei Hochgleise auf einsäuligen Viadukten an den beiden Bordsteigkanten der Straße. Von den Vorstudien und Vorversuchen der A.E.G., die unter der Friedrichstraße als Teil eines umfangreichen Schnellbahnnetzes einen Doppelröhrentunnel nach Londoner und Newyorker Vorbild plante, ist ein Probetunnel, der 582 m lange Röhrentunnel unter der Spree bei Treptow, übriggeblieben. Der auf Ersuchen der städtischen Verkehrsdeputation in den Jahren 1901 und 1902 von der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen aufgestellte Entwurf einer nicht mehr in Röhrenform, sondern in der heutigen Bauweise der Unterpflasterbahn geplanten städtischen Nordsüdbahn, die von der Seestraße durch die Chauseestraße zur Friedrichstraße, aus dieser durch die Prinz Louis-Ferdinand-Straße zur Charlottenstraße führen, dann der Markgrafen- und Lindenstraße folgen, am Halleschen Tor südwärts bis zum Blücherplatz und durch verschiedene Straßenzüge nach Schöneberg vordringen sollte, und deren Kosten auf 56 Millionen Mark veranschlagt waren, bezeichnet die Grundlage, auf der sich das jetzige Unternehmen entwickelt hat.

Die Friedrichstraßen-Schnellbahn stellt die erste Nordsüdschnellbahn Berlins und die einzige Bahn in dieser Richtung dar, die auf absehbare Zeit vorhanden sein wird. Die ihr annähernd parallel laufende Nordsüdschnellbahn der A.E.G., die die Gegend um den Alexanderplatz mit den Stadtgebieten von Gesundbrunnen und Neukölln in Beziehung setzen soll, ist im Bau steckengeblieben, nachdem die ungeheuren Steigerungen der Baustoffpreise und der Löhne den Weiterbau illusorisch machten. Bekanntlich hat das Reichsgericht letzthin entschieden, daß auf Grund der abgeschlossenen Verträge die Fertigstellung dieser Bahn im Laufe der langen Genehmigungsdauer doch einmal zu erfolgen habe. Von einer dritten Nordsüdbahn, die ebenfalls ein dringendes Bedürfnis ist, nämlich der unterirdischen Verbindung zwischen dem Wannseebahnhof und dem Stettiner Bahnhof, ist schon lange kaum mehr die Rede gewesen. Eine andere von der Stadt Berlin ebenfalls schon vor dem Kriege geplante Untergrundbahn, die den abgelegenen Stadtteil Moabit mit dem Zentrum und Südosten Berlins verbinden sollte, ist gleichfalls ad calendas graecas vertagt. So hat einstweilen nur das Unternehmen der städtischen Nordsüdbahn Gestaltung gewonnen.

Nach der zu Anfang 1912 erfolgten landespolizeilichen Prüfung wurde nach zwölfjährigen mühseligen Vorbereitungen Ende 1912 endlich mit dem Bau dieser Bahn begonnen, in der Hoffnung, sie etwa 1916 dem Betrieb übergeben zu können. Der Krieg machte diese Hoffnung zunichte. Er wirkte auf den Arbeitsfortgang lähmend ein, bis die Arbeiten schließlich ganz eingestellt werden mußten. Nach dem Kriege sind sie unter den ungünstigsten Verhältnissen wieder aufgenommen und mit zäher

Beharrlichkeit weitergeführt worden. Die Bahn ist nunmehr soweit fertiggestellt, daß die Eröffnung des wichtigsten Abschnittes von der Seestraße bis zum Halleschen Tor am 30. Januar 1923 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte, nachdem am 20. Januar die behördliche Abnahme erfolgt war.

2. Linienführung.

Die Nordsüdbahn durchfährt, an der Kreuzung der Seestraße mit der Müllerstraße beginnend, die Müller-, Chausee-, Friedrich- und Belle-Alliance-Straße, biegt dann in die Gneisenaustraße ein, durchfährt diese und die Hasenheide, um im Zuge der Berliner und Bergstraße am Bahnhof Südring zu enden. Am Hermannplatz zweigt eine Nebenlinie nach der Hermannstraße ab, die vorläufig bis zur Münchener Straße geführt ist. Die Gesamtlänge der Hauptlinie beträgt rd. 12,5 km, die der Nebenlinie etwa 1 km. Es sind im ganzen 20 Haltestellen vorgesehen; die Entfernung der einzelnen Stationen voneinander beträgt im Durchschnitt etwa 700 m, gegenüber 1100 m bei der Stadtbahn und 900 m bei der Hochbahn. Die wichtigsten Haltestellen, an denen zugleich ein Übergang zu anderen Verkehrsmitteln möglich ist, sind: Wedding (Übergang zum Ringbahnhof Wedding), Friedrichstraße (am Stadtbahnhof Friedrichstraße), Hallesches Tor (Übergang zum Hochbahnhof Hallesches Tor), Leipziger Straße (am Untergrundbahnhof Friedrichstraße), Hermannplatz (Umsteigeverkehr zur AEG.-Schnellbahn) und schließlich Südring am Ringbahnhof Neukölln. Die übrigen Stationen sind: Seestraße, Leopoldplatz, Reinickendorfer Straße, Schwartzkopffstraße, Stettiner Bahnhof, Oranienburger Tor, Französische-, Koch-, Belle-Alliance-, Gneisenaustraße, Kaiser-Friedrich-Platz, Rathaus Neukölln, Steinmetzstraße und Münchener Straße. Die Züge werden die zunächst in Betrieb zu nehmende Strecke Seestraße-Hallesches Tor in 16 Minuten durchfahren, während ein Fußgänger unter Berücksichtigung der unvermeidlichen Aufenthalte an den zahlreichen Straßenübergängen und in den belebten Straßenzügen dieselbe Strecke in etwa 1½ Stunden zurücklegen würde.

3. Bauausführung.

Die Nordsüdbahn ist auf ihrer ganzen Länge als Unterpflasterbahn ausgeführt, um den Straßenverkehr der durchfahrenen, fast durchweg schmalen und sehr verkehrsreichen Straßen nicht zu beeinträchtigen. Nur für die noch nicht in Angriff genommene Strecke Kaiser-Friedrichplatz-Hermannplatz kommt vielleicht aus Gründen der Kostenersparnis eine Ausführung als offene Einschnittbahn auf dem südlich der Straße an der Hasenheide belegenen, im wesentlichen unbebauten Gelände in Frage.

Die Hauptschwierigkeit bei der Bauausführung war einmal die Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs in den zu durchfahrenden Straßen, sodann die Kreuzung mit den verschiedenartigen unter- und oberirdischen Hindernissen, die sich dem Bahnbau entgegenstellten: Wasserläufe, andere Untergrund- und Hochbahnen, die Staatsbahnen sowie die zahlreichen Leitungsanlagen der städtischen und staatlichen Behörden, schließlich zwei sehr tiefe Moorstrecken.



Für die Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs mußte die Tunnelbaugrube alsbald nach Herstellung der seitlichen Absteifungen mit Bohlen überdeckt werden, deren Unterhaltung bei der Verzögerung des Baues durch den Krieg außerordentliche Schwierigkeiten und Kosten bereitete. Die Entwässerungsleitungen wurden zumeist „gedükert", d. h. nach Art der kommunizierenden Röhren unter dem Bahnkörper hindurchgeführt, während die übrigen Leitungen zwischen dem Bahnkörper und dem Straßenpflaster überführt werden konnten.

An Wasserläufen waren zu unterfahren: Die Spree an der Weidendammer Brücke, der Landwehrkanal am Halleschen Tor sowie die beiden Pankearme — der Schönhauser Graben und die Stadtpanke — in der Chausseestraße. Die Unterfahrung der Spree — zugleich wohl die bemerkenswerteste Bauausführung des ganzen Unternehmens — war in Rücksicht auf die Sicherheit des Straßenverkehrs erst nach Abbruch der Weidendammer Brücke möglich, deren Eisenkonstruktion zum späteren Wiedereinbau beiseite gelegt wurde; zur Überleitung des Verkehrs über

die Spree mußten daher, und zwar unterhalb der bisherigen Brücke, zwei eiserne Notbrücken erbaut werden. Die Ausführung des Tunnels im Spreebett erfolgte nach einem neuartigen Verfahren: Es wurde zunächst im Schutze von Fangedämmen eine provisorische Decke eingebracht, dann unter dieser der eigentliche Tunnelkörper hergestellt. Besondere Schwierigkeiten verursachte hierbei die gleichzeitige Aufrechterhaltung des Schiffahrtverkehrs sowie die Weiterleitung des Flußwassers; die Ausführung konnte daher nur in drei Teilen erfolgen, so daß stets eine entsprechende Fläche des Flußquerschnitts von Einbauten frei blieb. Etwas einfacher lagen in dieser Hinsicht die Verhältnisse bei der Unterfahrung des Landwehrkanals am Halleschen Tor, da hier der Schiffahrtverkehr zeitweise gesperrt werden konnte, so daß lediglich für die Weiterleitung der geringen Durchflußwassermenge des Landwehrkanals Sorge zu tragen war. Die Ausführung des Tunnels erfolgte hier in folgender Form: Die endgültige Decke wurde provisorisch an eisernen Spundwänden aufgehängt, so daß sich hier der Einbau einer besonderen provisorischen Decke ersparen ließ, im übrigen erfolgte die Ausführung ähnlich wie bei der Spreeunterfahrung, jedoch in e i n e m Bauabschnitt. Für die Kreuzung der beiden im Sommer nur sehr wenig Wasser führenden Arme der Panke in der Chausseestraße waren derartige umständliche Bauausführungen nicht notwendig; hier wurden die Wasserläufe vielmehr, ähnlich wie die erwähnten Entwässerungsleitungen, mit röhrenförmigen Dükern unter dem Tunnelkörper hindurchgeführt.

An der Kreuzung der Nordsüdbahn mit der hochliegenden Staatsbahn am Bahnhof Wedding waren die Fundamente der Brückenwiderlager in Rücksicht auf den Tunnelbau tiefer hinabzuführen, und zwar unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes, während an der Hochbahnstation Hallesches Tor der Viadukt der Hochbahn umgebaut werden mußte, da ein Pfeiler der Eisenkonstruktion zu beseitigen war. Am Schnittpunkt mit der vorhandenen Untergrundbahn an der Mohrenstraße in der Friedrichstraße war deren Bahnkörper bereits bei seiner Ausführung mit eisernen Trägern so stark armiert worden, daß er gefahrlos unterfahren werden konnte. In ähnlicher Weise mußte bei der Nordsüdbahn für etwaige spätere Kreuzungen mit neu zu erbauenden Untergrundbahnen an den hierfür in Frage kommenden Straßenkreuzungen der Tunnel bereits entsprechend verstärkt werden, um die Unterführung dieser späteren Untergrundbahnen ohne Betriebsunterbrechungen der Nordsüdbahn zu ermöglichen.

Die beiden erwähnten Moorstrecken lagen südlich der Weidendammer Brücke und südlich der Besselstraße in der Friedrichstraße und waren bis zu 20 bzw. 16 m tief; über der Moorstrecke an der Besselstraße ruht der Tunnelkörper auf einem Pfahlrost aus Eisenbetonpfählen, während er auf der Strecke südlich der Weidendammer Brücke gewissermaßen im Moor schwimmt.

Auf Neuköllner Gebiet war eine eigenartige Bauausführung bei Unterfahrung des Jacobikirchhofs am Hermannplatz erforderlich, um die Begräbnisstätten nicht zu stören. Der Tunnel wurde dort bergmännisch als Stollen hergestellt.

Die Bahnhöfe der gegenwärtig in Betrieb zu nehmenden Nordsüdbahnstrecke haben sämtlich Mittelbahnsteige mit Zugängen von beiden Bahnhofsenden erhalten; bei den kleineren Stationen ist nur eine einzige Treppe an jedem Ende vorhanden, während auf den größeren Stationen an jedem Ende gesonderte Treppen für den Zu- und Abgang angeordnet sind. Die an den Kreuzungspunkten mit der Staatsbahn und den vorhandenen Schnellbahnen liegenden Bahnhöfe haben direkte unterirdische Verbindungsgänge zu diesen erhalten, von denen derjenige an der Leipziger Straße infolge des Umstands, daß b e i d e Bahnhöfe an diesem Kreuzungspunkt unmittelbar unter der Straßenfläche liegen, eine sehr beträchtliche Länge erhalten hat.

4. Betriebseinrichtungen.

Die Betriebskraft wird von zwei unmittelbar neben dem Bahntunnel unter der Erde angelegten Umformerwerken geliefert, von denen sich das eine in der Nähe des Bahnhofs Wedding an der Dankeskirche, das andere unter dem Belle-Allianceplatz befindet. Das erstere wird von dem 6000-V-Netz des Kraftwerks Moabit (Südufer), das letztere vom Kraftwerk Oberspree über die Unterstation Zossener Straße mit Drehstrom von 10 000 Volt gespeist. In den Umformerwerken wird der Drehstrom in den für den Zugbetrieb erforderlichen Gleichstrom von 800 Volt Spannung umgeformt. Sie liefern ferner den Strom für die Beleuchtung (220 Volt Drehstrom) und für den Signalbetrieb (500 Volt Wechselstrom). Für besondere Gebrauchszwecke — Stellwerkbetrieb, Telephon, Uhrenanlage — sind Speicherbatterien in Anwendung.

Die Betriebseinrichtungen weichen von denen der Berliner Hoch- und Untergrundbahn wenig ab. Die S t r o m s c h i e n e n a n l a g e zeigt gegenüber der Hochbahn eine Änderung insofern, als die Stromabnahme von der Unterseite, statt wie bisher von der Oberseite der Stromschiene erfolgt, deren Kopf zu diesem Zwecke nach unten gekehrt ist. Die Abstützung der durch Glaskörper isolierten Schiene ist entsprechend geändert.

Die Zugsicherungsanlage ist der der Hoch- und Untergrundbahn nachgebildet, d. h. sie arbeitet auf der freien Strecke vollkommen selbsttätig, in den Stellwerkbezirken halbselbsttätig. Die selbsttätigen Signale werden durch Gleis- und Signalstromkreise gesteuert. Sie bewirken auf freier Strecke, daß die Signale, die in der Grundstellung, d. h. bei unbesetztem Gleise „Fahrt frei“ (grünes Licht) zeigen, von dem Zuge selbst durch Kurzschließen des Gleisstromkreises mittels der Zugachsen zur Deckung gegen den Folgezug auf „Halt“ (rotes Licht) gestellt und nach Vorüberfahrt des Zuges selbsttätig wieder in die Grundstellung zurückgeführt werden. Auch in den Stellwerkbezirken, in denen „Halt“ die Grundstellung der Signale ist, aus der sie vom Stellwerkwärter auf „Fahrt frei“ gestellt werden müssen, spielen die Gleisstromkreise eine maßgebende Rolle. Der Lauf der Züge kann vom Stellwerkwärter auf einer oberhalb des Stellpultes angebrachten Fahrschautafel sichtbar verfolgt werden, so daß er lediglich nach dieser Anzeige seine Handhabungen einrichten kann, ohne sich noch um den Zug selbst kümmern zu müssen, wie das bei den sonst im Eisenbahnwesen üblichen Stellwerken Vorschrift ist. Mit den Signalen sind Fahrsperren verbunden, die den Zug durch Eingriff in die Bremse und durch Abstellen des Triebstroms selbsttätig zum Stehen bringen, falls der Fahrer vorschriftswidrig ein auf Halt stehendes Signal überfahren sollte. Während bei der Hochbahn der Angriff der Fahrsperren oberhalb des Wagens erfolgt, findet bei der Nordsüdbahn die Einwirkung unterhalb desselben statt. Zu bemerken ist noch, daß auf der Nordsüdbahn Vorsignale nur an Stellen angewendet sind, an denen eine vorzeitige Anzeige der Stellung des Hauptsignals von Wichtigkeit ist. Nachrücksignale werden einstweilen nicht erforderlich.

Die Beförderung auf der Nordsüdbahn erfolgt vorläufig mit einem Wagenpark, der aus dem Bestande der Hochbahngesellschaft überwiesen ist. Zunächst sind 12 Vierwagenzüge bereitgestellt. Die Wagen sind dem etwas breiteren Lichtraum des Nordsüdbahntunnels durch Ansetzen eines schmalen Ausgleichbords angepaßt, das sich in Fußbodenhöhe an den beiden Wagenseiten entlangzieht und den Zwischenraum zwischen dem Wagen und den Bahnsteigen ausfüllt. Für die Folge werden den Raumverhältnissen der Nordsüdbahn genau angepaßte Wagen beschafft, deren Entwürfe den besten Londoner Vorbildern nachgebildet sind. Sie werden durch Kurzkupplungen miteinander verbunden, um in Anbetracht der nur für Sechswagenzüge ausreichenden Bahnsteige möglichst an Länge zu sparen. Die Wagen werden drei Doppelschiebetüren an jeder Seite erhalten und mit der bei der Hochbahn üblichen Art von Langsitzen ausgerüstet sein.

Zur Aufnahme, Reinigung und Ausbesserung der nicht im Betriebe befindlichen Wagen dient ein am nördlichen Ende der Bahn, an der Türkenstraße, erbauter Betriebsbahnhof; er besteht aus einer Wagenhalle, einer Werkstatthalle nebst den erforderlichen Werkstätten sowie Aufenthalt- und Büroräumen.

5. Wirtschaftliches.

Die Baukosten des Unternehmens waren im Frieden für die Berliner Strecke, die jetzt größtenteils dem Betrieb übergeben wird, zu rd. 80 Millionen Mark veranschlagt; sie werden für diese Strecke jetzt etwa 3 Milliarden, also nur etwa das Vierzigfache des ziffernmäßigen Friedensbetrages erreichen. Diese verhältnismäßig geringe Überteuerung, die in keinem Verhältnis zu der tatsächlichen Geldentwertung steht, ist dadurch zu erklären, daß schon vor dem Kriege und während des Krieges erhebliche Teile des Baues fertiggestellt waren, ferner durch frühzeitige Materialkäufe schon lange Zeit vor deren Verwendung vorgesorgt war. Schließlich trug die außerordentliche Beschleunigung der Bauarbeiten in den letzten Jahren dazu bei, daß sich die Kosten nicht zu ziffernmäßig noch höheren Beträgen auswuchsen; beträgt doch gegenwärtig schon die Steigerung des Lohnes der Erdarbeiter zahlenmäßig das 1200fache der Friedenslöhne. Die gesamte Bausumme, aus dem als Papier gedachten nominellen Gesamtbetrage umgerechnet in Goldmark, entspricht noch nicht 2 % der Friedensanschlagsumme. Man wird in Anbetracht der heute herrschenden Preis- und Lohnverhältnisse trotzdem gewiß nicht auf eine nach früheren Begriffen auskömmliche Verzinsung des ganzen Anlageaufwandes rechnen; indessen wird sie bei angemessener Tarifstellung den Erwartungen entsprechen. Es ist zu berücksichtigen, daß bisher, um beispielsweise aus dem Stadtinnern zum Stettiner Bahnhof zu gelangen, der Reisende auf das Auto oder den Omnibus als einziges Verkehrmittel angewiesen war. Aus diesem Grunde können die Fahrpreise der Nordsüdbahn unbedenklich höher gestellt werden als die der Hochbahn, sobald dies im wirtschaftlichen Interesse erwünscht erscheinen sollte. Für den Anfang jedoch werden die Fahrpreise der Hochbahn auch für die Nordsüdbahn im Binnen- wie Übergangsverkehr gelten, bis über Umfang und Verteilung des Verkehrs Ergebnisse vorliegen werden. Aber auch bei ungleicher Tarifhöhe wird der Verkehr zwischen der Hochbahn und der Nordsüdbahn vollkommen freizügig gestaltet, so daß die Fahrgäste an den Übergangsstellen (Bahnhöfe Friedrichstraße und Hallesches Tor) keine Fahrkartensperren zu passieren brauchen, wie dies im Übergangsverkehr von und zur Stadt- und Ringbahn nötig wird; hier hat der Fahrgast jedesmal eine neue Fahrkarte zu lösen.

Die Tarifgemeinschaft zwischen Hochbahn und Nordsüdbahn sowie die Benutzung von Hochbahnwagen zum Betrieb der letzteren ist dadurch erreicht worden, daß der Hochbahngesellschaft die gesamte Betriebführung der Nordsüdbahn, zunächst auf die Dauer von 12 Jahren, übertragen wurde. Auf diese Weise sind nicht nur die Erfahrungen der Hochbahngesellschaft für die Wirtschaftsführung der Nordsüdbahn sichergestellt: es ist auch vermieden, daß durch eine parteipolitisch eingestellte Lohn- und Arbeitspolitik die kaum ins Leben getretene Nordsüdbahn in derselben Weise gefährdet wird, wie dies bei der Straßenbahn geschehen ist. Dadurch, daß die Hochbahngesellschaft für die Betriebsführung der Nordsüdbahn auch ihr eigenes Personal bereitstellt, ist gewährleistet, daß eine gesundere Arbeitspolitik durchgeführt werden kann.

Um das Unternehmen auch formell von der städtischen Verwaltung zu trennen, ist ihm die Rechtsform einer Aktiengesellschaft gegeben worden, an der die Stadtverwaltung allerdings in erheblichem Maße beteiligt ist.

Mit der Nordsüdbahn werden dem bisher von der Hochbahngesellschaft betriebenen Schnellbahnnetz, das 37,5 km Streckenlänge umfaßt — die Nordsüdbahn in ihrer demnächstigen Gesamtausdehnung gerechnet — 13,5 km Betriebslänge hinzuwachsen, so daß dann im ganzen 51 km elektrische Hoch- und Untergrundbahnen vorhanden sein werden; das entspricht annähernd der Länge der Stadt- und Ringbahn (56,5 km).

Entwurf zum Haushalt der Reichsbahnverwaltung für das Rechnungsjahr 1923.

Der Haushaltsplan der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn für das Rechnungsjahr 1923 ist in formeller Beziehung in gleicher Weise wie der Haushalt des Vorjahres aufgestellt worden; nur bei den Besoldungstiteln ist, wie bei den übrigen Reichsverwaltungen, zur Vereinfachung der Drucklegung von der Aufführung der Haushaltsansätze nach Besoldungsgruppen abgesehen. Ferner sind zur Ermöglichung einer einfacheren Rechnungslegung die Titel der Teuerungszuschläge und Wirtschaftsbeihilfen mit den Besoldungstiteln zusammengefaßt worden. Der Haushaltsplan veranschlagt die Ausgaben für Besoldung nach Maßgabe der Bezüge, die vom 1. November 1922 ab zu zahlen waren. Er berücksichtigt nicht die Erhöhung der Bezüge, die vom 16. November ab und weiterhin für den Monat Dezember zugestanden werden mußten. Ferner ist ein Teil der Erhöhung der Einnahmen und Ausgaben, die sich aus der Erhöhung der Eisenbahntarife ergeben muß, unberücksichtigt geblieben. Der Haushaltsplan liefert daher nur ein höchst unvollkommenes Bild der Finanzwirtschaft des Reiches für 1923. Seine Ansätze können angesichts der dauernden Schwankung des Wertes der Mark einen zuverlässigen Anhalt für den voraussichtlichen Bedarf nicht geben. Wenn auch die Ausbringung von Ausgleichfonds im Haushalt der allgemeinen Reichsverwaltung wie auch in dem der Betriebsverwaltungen bis zu einem gewissen Grade die Möglichkeit eröffnet, den Schwankungen Rechnung zu tragen, so war sich der Reichsrat doch bewußt, daß der Haushaltsplan in seinen Ansätzen dem Erfordernis, einen einigermaßen zuverlässigen Anhalt für die voraussichtliche Finanzgebarung im Rechnungsjahre 1923 abzugeben, nach Lage der Verhältnisse nicht zu entsprechen vermag. Wenn der Reichsrat gleichwohl sich hat bereitfinden lassen, den Haushaltsplan für 1923 in der vorliegenden Form zu verabschieden, so ist dies lediglich deshalb geschehen, weil auch eine Umarbeitung der Vorlage nach dem gegenwärtigen Stande der Dinge das Ziel, eine bessere Grundlage für die Finanzgebarung zu gewinnen, nicht hätte erreichen können.

Das in Vorbereitung befindliche Reichsfinanzgesetz ist bei Aufstellung des Haushaltsplans noch nicht berücksichtigt worden.

Ebenso wie der Haushalt des Vorjahres schließt auch der vorliegende Haushalt für 1923 mit dem Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben im ordentlichen Haushalt ab. Der Haushalt enthält alle Einnahmen und Ausgaben des Reichsbahnnetzes einschließlich seiner Nebenbetriebe, ferner, entsprechend dem Art. 92 der Reichsverfassung, auch die Kosten der Verzinsung, Tilgung und Verwaltung der Eisenbahnschulden. Der ordentliche Haushalt schließt ab in Einnahme und Ausgabe mit 1 461,286 Milliarden ℳ, das sind 879,397 Milliarden ℳ mehr als im Vorjahre veranschlagt war. In diesen Summen sind 1 Million Einnahmen und 507 Millionen Ausgaben der Hauptverwaltung enthalten. Der außerordentliche Haushalt schließt ab mit 284,226 Milliarden ℳ, das sind 152,240 Milliarden ℳ mehr als im Vorjahre. Die Mehreinnahme im ordentlichen Haushalt ist in der Hauptsache eine Folge der veranschlagten, zum Ausgleich der Mehrausgabe notwendigen Tariferhöhung, ferner der vorgesehenen Verkehrssteigerung und der scharfer Erfassung der sonstigen Einnahmequellen. Die Mehrausgabe im ordentlichen Haushalt wird hauptsächlich durch die gewaltige Geldentwertung begründet und beruht auf der Erhöhung der Bezüge der Beamten, Pensionäre und Hinterbliebenen, ferner auf der großen Preissteigerung bei den sächlichen Betriebsausgaben. Besonders die Steigerung der Kohlen-, Eisen- und Fahrzeugpreise erfordert gewaltige Mehraufwendungen.

Bei der Veranschlagung der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sowie aus dem Güterverkehr im Haushaltsjahre 1923 ist zunächst von der Annahme ausgegangen, daß weiterhin mit einer gesteigerten Beanspruchung der Verkehrsleistungen gerechnet werden kann, so daß die umfassenden Maßnahmen zur Hebung der Leistungsfähigkeit der Reichsbahn voll und ganz zur Auswirkung kommen können. Demgemäß erscheint es vertretbar, eine Verkehrssteigerung im Personen- und Gepäckverkehr von 5 % und im Güterverkehr eine solche von 4 % gegenüber 1922 vorzusehen.

Die Geldentwertung hat trotz schärfster Maßnahmen zur Einschränkung des persönlichen und sachlichen Aufwandes eine starke Steigerung der Ausgaben unvermeidlich gemacht. Zum Ausgleich hierfür waren bereits im Rechnungsjahre 1922 erhebliche Erhöhungen sämtlicher Tarife unerläßlich, die für das Haushaltsjahr 1923 mit ihrem vollen Jahresertrágnis angesetzt worden sind. Unter Berücksichtigung dieser Erhöhun-

gen und der erwarteten Verkehrszunahme ergibt sich für das Rechnungsjahr 1923 eine Jahreseinnahme beim:

Tit. 1. Personen- und Gepäckverkehr von 71 Milliarden Mark
Tit. 2. Güterverkehr von . . . . 1378 Milliarden Mark
Zusammen 1449 Milliarden Mark

Die Einnahmen aus den Tit. 3—6 Kap. 2, d. s. Überlassung von Bahnanlagen und Leistungen für Dritte, Überlassung von Fahrzeugen, Erträge aus Veräußerungen und verschiedene Einnahmen, sind zusammen mit 12,278 Milliarden veranschlagt. Die Bahn- (Eigentums-) Länge der Reichsbahn wird Ende 1923 51 949,90 km Vollspur aufweisen, wozu noch 966,18 km Schmalspurbahnen hinzutreten. Die Betriebslänge, d. h. abzüglich der verpachteten und zuzüglich der gepachteten Strecken, weist 53 115,53 km auf.

Für persönliche Ausgaben sind bei der Hauptverwaltung 469,65 Millionen und bei der Betriebsverwaltung 244 Milliarden vorgesehen, d. s. rd. 209 Milliarden mehr als für das Jahr 1922 veranschlagt waren. Dies erhebliche Mehr der Ausgaben findet darin seine Erklärung, daß, wie eingangs bereits bemerkt, zur Ermöglichung einer einfacheren Rechnungslegung die Titel der Teuerungszuschläge und Wirtschaftsbeihilfen mit den Besoldungstiteln zusammengefaßt sind. An Personal sind einschließlich der Hauptverwaltung 971 960 Köpfe veranschlagt, d. h. 25 072 Köpfe weniger als für das Jahr 1922 vorgesehen waren, trotz der Zunahme der Betriebs- und Verkehrsleistungen.

Im Haushalt der Hauptverwaltung werden 62 planmäßige Stellen abgesetzt. Im Haushalt der Betriebsverwaltung steht einem Zugang von 4141 planmäßigen Stellen ein Abgang von 17 589 Köpfen bei den außerplanmäßigen Beamten, Angestellten, Hilfskräften und Betriebsarbeitern gegenüber. Der Zugang an Planstellen erklärt sich dadurch, daß für außerplanmäßige Beamte, die schon eine lange Reihe von Jahren ständig Beamtendienst verrichten, in Ausführung des Besoldungsgesetzes und des Staatsvertrags, betreffend den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich, planmäßige Stellen vorgesehen werden mußten. Im ganzen wird jedoch die Zahl der Beamten um 9468 vermindert. Bei den Bahnunterhaltungsarbeitern ließ sich eine Einschränkung der Kopfzahl um 11 562 Köpfe veranschlagen. Bei den Werkstättenarbeitern hingegen ist die im Vorjahr veranschlagte Kopfzahl auch weiter erforderlich, da die Fahrzeugunterhaltung in Privatwerken abgebaut wird.

Gegenüber dem Stande im Jahre 1919 beträgt die Personalverminderung 150 545 Köpfe. Der Abbau wird mit Nachdruck fortgesetzt werden.

Bei der Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie Beschaffung der Betriebsstoffe (Tit. 13) sind rd. 254 Milliarden veranschlagt, darunter für Kohlen, Koks und Preßkohlen allein 211 Milliarden. Für den Kohlenverbrauch ist von einer Dampflokomotivleistung von 877 Millionen Kilometer ausgegangen und erwartet, daß es den scharfen Maßnahmen für Einschränkung des Brennstoffverbrauchs gelingen werde, den Durchschnittsverbrauch für 1000 Lokomotivkilometer auf 18 t herabzumindern. Für die Beschaffung der Kohle ist mit einem Durchschnittspreis von 12 250 ℳ (Haushalt 1922: 960 ℳ) gerechnet.

142 Milliarden beträgt bei der Betriebsverwaltung der Ansatz für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen. (Tit. 14.) Zur Durchführung der gesamten Gleisunterhaltung, einschließlich des Gleisumbaues im Zusammenhange, ist eine Kopfzahl von 115 800 Bahnunterhaltungsarbeitern veranschlagt, 329 Köpfe weniger als die Wirklichkeit des Jahres 1921 betragen hat. Die Mehrausgabe an Löhnen gegenüber dem Haushalt 1922 von rund 27,868 Milliarden entfällt auf die Lohnerhöhung. Die für die gewöhnliche Unterhaltung der baulichen Anlagen erforderliche Arbeiterkopfzahl beziffert sich für 1 km durchschnittliche Länge der zu unterhaltenden Bahnstrecken auf 2,19 gegenüber 2,38 im Haushalt 1922.

Für das Jahr 1923 ist der Gleisumbau mit neuen Stoffen auf 2400 km (im Vorjahre 2000 km) veranschlagt. Hiervon sollen 1100 km mit Holzschwellen und 1300 km mit Eisenschwellen ausgeführt werden. Die Kosten für den Gleisumbau einschließlich der Bettungserneuerung betragen insgesamt 55,9 Milliarden ℳ. Für Gleisausbau und Einzelauswechselung sind erforderlich 242 000 t Schienen, 108 000 t Kleineisen, 50 000 t Weichen und Zubehör, 5 680 000 Stück hölzerne Bahnschwellen, 740 000 Stück hölzerne Weichenschwellen, 188 000 t Eisenschwellen zu Gleisen und Weichen und 3 450 000 cbm Bettungsstoff. Für die sonstigen Ausgaben Ziffer 1 Unterziffer 3 sind wegen der anhaltenden und erheblichen Steigerung der Stoffpreise und Unternehmerlöhne 16 Milliarden mehr vorgesehen. Die Ausgaben verteilen sich auf die Unterhaltung des Bahnkörpers mit allen Bauwerken und Nebenanlagen, der Weichen und Kreuzungen, der Gebäude, der Stellwerke, der elektrischen Leitungen, der Block- und Sicherungseinrichtungen, der Zufuhrwege, Vorplätze, Ladestraßen usw.

Besonders reich ist der Titel 15 für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen mit rd. 299 Milliarden ℳ ausgestattet, davon entfallen auf Löhne 50,956 Milliarden, wobei noch 1,797 Milliarden Löhne hinzutreten, die bei Titel 13 und 14 veranschlagt sind, so daß im ganzen für Werkstättenarbeiter eine Lohnausgabe von 52,753 Milliarden ℳ vorgesehen ist. Gegen den Haushalt von 1922 ergibt sich eine Mehrforderung von rd. 45,197 Milliarden ℳ. Für Werkstoffe sind 91,6 Milliarden ℳ veranschlagt, wobei 87,9 Milliarden auf Titel 15 entfallen. Gegen den Ansatz für 1922 sind infolge der starken Preiserhöhungen 83,441 Milliarden mehr erforderlich. Für sonstige Ausgaben sind gegenüber dem Etat 1922 52,9 Milliarden mehr vorgesehen. Aus den Mitteln des ordentlichen Etats sollen 1500 Lokomotiven und Triebwagen, 1500 Personenwagen, 300 Gepäckwagen, 15 000 Güterwagen im Gesamtwerte von 96,5 Milliarden ℳ als Ersatz für ordnungsmäßige Ausmusterung beschafft worden. Außerdem sind im außerordentlichen Haushalt zur Beschaffung von Fahrzeugen als Vermehrung 16,8 Milliarden ℳ vorgesehen, wobei in erster Linie die Vermehrung des Güterwagenparks berücksichtigt werden soll, dessen Auffüllung nach den bisherigen Erfahrungen zur Bedienung des Verkehrs am dringlichsten erscheint. Aus Anlaß der Einführung der elektrischen Zugbeförderung sind daselbst weitere 2,325 Milliarden ℳ für Fahrzeuge vorgesehen.

Für Benutzung fremder Bahnanlagen und Dienstleistungen Dritter (Titel 16) sind veranschlagt 840 Millionen, für die Benutzung fremder Fahrzeuge (Titel 17) 751 Millionen, für Steuern, Haftpflichtentschädigungen und Ersatzleistungen (Titel 18) 2,38 Milliarden und für verschiedene Ausgaben (Titel 19) 1,244 Milliarden. Dazu treten noch 48 Millionen für sonstige fortlaufende Ausgaben (Geldpreise für nützliche Erfindungen, Kosten der Verbände, der Eisenbahnräte, der Vorlesungen, Vorarbeiten u. a.). Für den Schuldendienst sind 9,57 Milliarden veranschlagt. Endlich sind zur Deckung des Mehrbedarfs bei den persönlichen Ausgaben infolge Erhöhung der Bezüge der Beamten, Angestellten und Arbeiter usw. Mehrbeträge von 97 Milliarden und infolge Erhöhung der sächlichen Kosten Mehrbeträge von 410 Milliarden ℳ vorgesehen, über die dem Reichsverkehrsminister die Verfügung im Einvernehmen mit dem Finanzminister zusteht.

Für den außerordentlichen Haushalt sind rd. 284,233 Milliarden ℳ, darunter ein Anleihevortrag von 284,226 Milliarden ℳ als Einnahme veranschlagt.

Unter den Ausgaben finden sich außer einer großen Anzahl von Fortsetzungen bereits in Angriff genommener Bauten, sowie Neuforderungen für notwendig gewordene weitere Ausführungen unter anderen 2,4 Milliarden ℳ zur Vermehrung der Wohngelegenheiten für Reichsbahnbedienstete und 10 Millionen Mark für Unterstützung des Baues von Kleinbahnen.

Zu Artikel 31 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

In Nr. 1, Jahrg. 1923 d. Ztg. nimmt Dr. A. v. der Leyen zu meinen Ausführungen über den Artikel 31 Stellung. Mein Aufsatz sollte nur dazu dienen, Klarheit darüber zu schaffen, wie weit die Haftbefreiung im Falle des Art. 31 J. Ü., insbesondere des Abs. (1) 10 geht. Diese Frage ist zweifellos streitig, und während das Reichsgericht auch die Diebstahlsgefahr zu den Gefahren zählt, die mit der Beförderung auf offenen Wagen verbunden sind, wird von den ausländischen Verwaltungen die Haftbefreiung nur auf den Fall der Beschädigung angewendet. Wenn also Dr. A. v. der Leyen sagt, daß volle Übereinstimmung zwischen dem deutschen und französischen Text des Art. 31 herrscht, wie kommen denn die ausländischen Verwaltungen zu anderen Entscheidungen als das Reichsgericht?

Ehe ich mit meinem Aufsatze an die Fachzeitschrift herantrat, habe ich die grundsätzliche Stellungnahme zu Art. 31 (1)[1] von den Verwaltungen der Französischen Nordbahn, der Belgischen Staatsbahn und der Niederländischen Staatsbahnen erbeten und erhalten. Diese Bahnen haben übereinstimmend mitgeteilt, daß sie im Falle des Diebstahls oder Verlustes von Gütern beim Transport auf offenen Wagen, falls es sich um

internationale Transporte handelt, die Haftpflicht anerkennen, da die Haftbefreiung sich nur auf Beschädigungen „avaries" beziehen könne.

Meines Erachtens kann nur die Verschiedenheit der Auslegung des Wortes „avarie" zu einer derartig zwiespältigen Beurteilung der Haftpflichtfrage Anlaß geben, oder worauf sollte diese sonst zurückzuführen sein? Wie weit sich die Worte „avarie" und „Schaden" decken, habe ich im vorletzten Absatz meines Aufsatzes dahingestellt gelassen.

Nach Art. 4 des Übereinkommens über die Güterübergabe und -übernahme sowie die Verteilung der Entschädigungen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr erfolgt die Verhandlung der Entschädigungsansprüche sowie die eventuelle Befriedigung des Fordernden ausschließlich durch die Verwaltung, bei der der Anspruch erhoben ist. Die Deutsche Reichsbahn hat also auf die Entscheidungen anderer Bahnen keinen Einfluß, obgleich sie am Entschädigungsbetrage partizipiert.

Es erscheint somit doch erforderlich, daß die Sachkenner sich mit der Bedeutung des Wortes „avarie" und seiner Rechtsauffassung in den verschiedenen Staaten gelegentlich beschäftigen. Es ist ja nicht das erste Mal, daß hier Verschiedenheiten bestehen, wie das Gutachten des Verkehrsrechtsausschusses vom 15. 9. 1922 in seinen Ausführungen über den Begriff „höhere Gewalt" beweist. Bernhard Krimer.

Ostpreußens Wirtschaft und Verkehr vor und nach dem Kriege.

Die Reichsbahndirektion Königsberg Pr. hat eine Denkschrift über Wirtschaft und Verkehr Ostpreußens vor und nach dem Kriege herausgegeben, in der zunächst der Verkehr und die Wagenstellung in Ostpreußen, dann der Durchgangsverkehr (durch den polnischen Korridor) zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland und endlich der Güterverkehr mit dem Auslande besprochen wird. Die Ausführungen werden durch zahlreiche, leicht übersichtliche Schaubilder erläutert. Der jetzige Umfang Ostpreußens und seines Eisenbahnnetzes habe gegenüber der Friedenszeit eine doppelte Veränderung erlitten, indem einmal das Memelgebiet mit 133 km Streckenlänge und 17 Güterstationen losgelöst, andererseits aber der östliche Teil der ehemaligen Provinz Westpreußen und sein Eisenbahnnetz der Direktion Königsberg zugeschlagen sei, so daß nunmehr der Bezirk 3158 km Streckenlänge mit 433 Güterstationen umfaßt, also einen Zuwachs von 325 km Streckenlänge und 49 Güterstationen erhalten habe. Bei den in der Denkschrift enthaltenen Vergleichszahlen zwischen den Jahren 1913 und 1921 sei dieser Zuwachs berücksichtigt, der Abgang des Bezirks Memel jedoch außer acht gelassen, da die Bahnen des Memelgebietes noch durch die Reichsbahndirektion Königsberg betrieben würden.

Im einzelnen wird ausgeführt, daß die Zahl der im Jahre 1921 bewegten Tonnen (rund 13½ Millionen) sogar die Menge des Jahres 1913 (rund 13 Millionen) übersteige, die Wagengestellung jedoch noch hinter der Friedensleistung zurückbleibe, also 1921 eine größere Tonnenmenge mit weniger Wagen bewegt worden sei. Im Versande seien 590 000 gegen 1913 734 000 Wagen gestellt, so daß 1921 durchschnittlich auf den Wagen 11 t gegen 7 t im Jahre 1913 entfielen. Die Erklärung liege darin, daß die infolge des Krieges eingetretene Veränderung der volkswirtschaftlichen Verhältnisse eine völlige Umwälzung der Verkehrsbeziehungen, insbesondere eine bedeutende Vergrößerung der allgemeinen Transportentfernung (von etwa 100 auf 172 bis 200 km) mit sich gebracht habe, die von der Eisenbahn gewaltige Mehrleistungen verlangte.

Vor dem Kriege habe sich nur ein geringer Teil des Massenverkehrs auf dem Bahnwege vollzogen. Wegen der günstigen Lage Ostpreußens zum Seewege habe ein Massenverkehr im wesentlichen nur mit Oberschlesien und Rußland stattgefunden, während eine Wagengestellung für landwirtschaftliche Erzeugnisse wegen der näher gelegenen und reicheren Überschußprovinzen Posen und Westpreußen nur in geringerem Maße eingetreten sei. Da außerdem der stärkere Düngemittelbezug Ostpreußen größere Wagenmengen zuführte, so waren vor dem Kriege die Beförderungs- und Wagengestellungsverhältnisse günstig und ein eigentlicher Wagenmangel unbekannt. Dies änderte sich nach dem Kriege mit der Unterbindung des Seeverkehrs und dem Verluste der ausländischen Bezugsquellen völlig, da nunmehr Ostpreußen auch einen wesentlichen Teil der Lebensmittelversorgung des Westens übernehmen mußte. So entstand ein ständiger starker Massenverkehr an Vieh, Getreide und Kartoffeln nach dem Westen, der die Gestellung vieler Wagen erforderte, aber mangels Rückladung keine Wagen zurückbrachte. Ferner habe eine Verschiebung des Spurwechsels um mehrere hundert Kilometer von der Reichsgrenze nach Osten zwar den Verkehr gehoben, aber andererseits die Wagengestellung nachteilig beeinflußt, da die Wagen nicht mehr an der Grenze entladen würden und außerdem die Notwendigkeit eingetreten sei, die östlichen Nachbarn durch Hergabe von Wagen verkehrswerbend zu unterstützen. Dadurch sei der starke Wagenmangel im Herbst zu erklären, der insbesondere den Kartoffeltransport wegen der im Osten zeitig eintretenden Nachtfröste gefährdete. Auch wurde der Wagenbedarf noch durch den Umstand erhöht, daß die im Herbst eintretenden Umzüge der Landarbeiter tausende von Wagen beanspruchten. Der D u r c h g a n g s v e r k e h r (durch den Korridor) zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich sei bei der geographischen Lage der Provinz anfangs fast völlig unterbunden gewesen; erst allmählich habe er sich wieder eingespielt; es könne mit Befriedigung festgestellt werden, daß es den Bemühungen der Deutschen Reichsbahn gelungen sei, durch die Eisenbahn e i n e B r ü c k e ü b e r d a s p o l n i s c h e D u r c h g a n g s g e b i e t z u s c h l a g e n u n d d i e E n k l a v e s t e l l u n g O s t p r e u ß e n s z u b e s e i t i g e n. Dies sei keine leichte Aufgabe gewesen, da der Durchgangsverkehr zunächst auf wenig leistungsfähige Linien abgedrängt worden sei. Seit über Jahresfrist vollziehe sich der Durchgangsverkehr jedoch reibungslos. Beschlagnahmen und widerrechtliche Eingriffe gehörten der Vergangenheit an. Durch den in Paris geschlossenen Staatsvertrag sei eine sichere Rechtsgrundlage und der Reichsbahn die erforderlichen Handhaben gegen Schikanen der polnischen Bahnverwaltung gegeben. Für den Verkehrtreibenden trete eine Verteuerung der Beförderung durch den Korridor nicht ein, da die Frachtsätze der deutschen Binnentarife durchgerechnet werden gerade so, als ob das dazwischen liegende polnische Gebiet noch deutsch wäre. Wohl aber ergeben sich für die Reichsbahn zahlreiche Erschwerungen und Belastungen gegenüber der Friedenszeit. Die Reichsbahn habe sich jedoch bei der Regelung dieses Verkehrs von dem richtigen Bestreben leiten lassen, die unvermeidlichen Erschwerungen lieber selbst auf sich zu nehmen, als sie den Verkehrtreibenden fühlbar zu machen. Daß dies nur durch gewaltige Mehrleistungen und eine sehr verkehrsfreundliche Politik der Reichsbahn erreicht werden konnte, die hier im Verborgenen eine Arbeit leiste, von der sich die Verkehrtreibenden keine Vorstellung machen werden, müßte besonders hervorgehoben und anerkannt werden.

Infolge dieser Entwickelung des Eisenbahnbetriebes habe auch die Frage, ob es möglich oder zweckmäßig sei, den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich auf den Seeweg abzulenken, zurzeit an Bedeutung verloren. Schwieriger seien die Verhältnisse für den Durchgangsverkehr der Binnenschiffahrt zwischen Ostpreußen und dem Reich; doch sei auf Grund der abgeschlossenen Verhandlungen damit zu rechnen, daß im kommenden Jahre auch die Binnenschiffahrt im Durchgang durch polnisches Gebiet einsetzen werde.

Bezüglich des Güterverkehrs Ostpreußens m i t d e m A u s l a n d e komme in Betracht, daß durch den Krieg und die Abtrennung vom Reich die ostpreußischen Grenzübergänge stark vermehrt seien (14 gegen 2 vor dem Kriege), daß aber andererseits die Grenze zwischen dem normalspurigen und dem breitspurigen Eisenbahnnetz, die sich früher mit der Landesgrenze deckte, weit hinausgeschoben sei. Dieser Vorteil werde jedoch erst wirksam werden, wenn die Wirtschaft der östlichen Länder, insbesondere Rußlands, wieder erstarkt sei; ungünstig sei es, daß Rußland keinen direkten Anschluß mehr an das deutsche Bahnnetz habe. Der Hafen Königsberg habe dadurch sein natürliches Hinterland verloren und müsse unter erschwerten Bedingungen um den Wettbewerb ausländischer Häfen kämpfen. Bei dieser Sachlage sei es Aufgabe der deutschen Reichsbahn, zur Hebung des Auslandsverkehrs alles zu tun, was in ihren Kräften stehe. Sie habe diese Aufgabe frühzeitig erkannt und so der litauischen Staatsbahn und der polnischen Staatsbahndirektion Wilna gegenüber eine großzügige und entgegenkommende Wagenpolitik verfolgt, die einstweilen wegen des Fehlens direkter Tarife das wirksamste Mittel zur Pflege des Auslandsverkehrs bilde. Als Erfolg dieser Wagenpolitik sei der erfreuliche Aufschwung des Holzverkehrs über Prostken zu bewerten. Hoffentlich werde auch die Tarifpolitik bald in der Lage sein, zur Belebung des östlichen Verkehrs beizutragen, und es dem Zusammenwirken aller maßgebenden Kreise gelingen, die Schwierigkeiten, die einer günstigen Entwickelung der ostpreußischen Wirtschaft entgegenstehen, zu überwinden.

Kein Streikrecht der Reichsbeamten. Anwendung strafrechtlicher Ausnahmebestimmungen.

In einer ganzen Reihe von Strafverfahren gegen deutsche Reichsbahnbeamte, die aus Anlaß des Eisenbahnbeamtenstreiks im Februar 1922 eingeleitet worden sind, hat das Reichsgericht in einem Urteil des 6. Strafsenats vom 19. Oktober 1922 eingehend zu der Frage Stellung genommen, ob den Reichsbeamten ein Streikrecht zustehe, und diese Frage verneint. Es hat ferner die Frage, ob strafrechtliche Ausnahmebestimmungen vorübergehender Art, wie die Verordnung des Reichspräsidenten betreffend Verbot der Arbeitsniederlegung durch Beamte der Reichsbahn vom 1. Februar 1922, auch nach ihrer Aufhebung trotz § 2 Abs. 2 des Strafgesetzbuchs auf die während ihrer Geltung begangenen Zuwiderhandlungen anzuwenden sind, in bejahendem Sinne entschieden.

Das Reichsgericht hat in dem Urteil folgendes ausgeführt:

„Die Angriffe der Beschwerdeführer gegen die Anwendung der Verordnung des Reichspräsidenten, betreffend Verbot der Arbeitsniederlegung durch Beamte der Reichsbahn, vom 1. Februar 1922 (RGBl. S. 187) gehen fehl.

Die formelle Berechtigung des Reichspräsidenten zum Erlaß dieser Verordnung ergibt sich aus Art. 48 Abs. 2 der Reichsverfassung vom 11. August 1919. Danach kann der Reichspräsident, wenn im Deutschen Reiche die öffentliche Sicherheit und Ordnung erheblich gestört oder gefährdet wird, die zur Wiederherstellung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nötigen Maßnahmen treffen. Zu diesem Zwecke darf er auch einige der in der Reichsverfassung festgesetzten Grundrechte ganz oder zum Teil außer Kraft setzen. Zu diesen Artikeln der Verfassung gehört der Art. 159 nicht. Das steht aber der Gültigkeit der Verordnung um deswillen nicht entgegen, weil deren Bestimmungen nicht dem Art. 159 zuwiderlaufen, wie noch dargelegt werden wird.

Die Verordnung stellt in § 1 Abs. 1 den Grundsatz auf: „Den Beamten der Reichsbahn ist ebenso wie allen übrigen Beamten nach dem geltenden Beamtenrechte die Einstellung oder Verweigerung der ihnen obliegenden Arbeit verboten.“ Ob hier oder in dem Abs. 2 selbständig ein Verbot der Arbeitseinstellung oder -verweigerung ausgesprochen wird, ist unerheblich, weil das geltende Beamtenrecht tatsächlich, wie es der Abs. 1 voraussetzt, den Beamten dieses Recht, das sogenannte Streikrecht, nicht zugesteht. Das Reichsbeamtengesetz vom 31. März 1873 in der Fassung vom 18. Mai 1907 (RGBl. S. 245), das neben der Reichsverfassung (Art. 128 fge.) die Grundlage für das Recht der Reichsbeamten bildet, bestimmt in § 2, daß die Reichsbeamten, soweit ihre Anstellung nicht unter dem ausdrücklichen Vorbehalte des Widerrufs oder der Kündigung erfolgt, als auf Lebenszeit angestellt gelten, und in § 10, daß jeder Reichsbeamte die Verpflichtung hat, das ihm übertragene Amt der Verfassung und den Gesetzen entsprechend gewissenhaft wahrzunehmen. Ein Recht, einseitig ohne Genehmigung der vorgesetzten Stelle die Erfüllung der Amtspflichten auszusetzen oder einzustellen, ist im Reichsbeamtengesetz nirgends dem Beamten eingeräumt, im Gegenteil wird in § 14 Abs. 3 ein Beamter, der sich ohne den vorschriftsmäßigen Urlaub von seinem Amte entfernt hält oder den erteilten Urlaub überschreitet, wenn ihm nicht besondere Entschuldigungsgründe zur Seite stehen, für die Zeit seiner unerlaubten Entfernung seines Diensteinkommens für verlustig erklärt, und in § 72 heißt es: „Ein Reichsbeamter, welcher die ihm obliegenden Pflichten (§ 10) verletzt, begeht ein Dienstvergehen und hat die Disziplinarbestrafung verwirkt.“ Hierin ist ein Verbot einseitiger Arbeitsniederlegung oder -verweigerung ausgesprochen. Daß § 152 Gewerbeordnung auf Beamte keine Anwendung findet, ergibt sich ohne weiteres aus seinem Wortlaut; aber auch diese Bestimmung gibt den in ihr genannten Personen zum Behufe der Erlangung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen kein Recht, die Arbeit ohne Einhaltung der gesetzlich oder vertragsmäßig geltenden Kündigungsfrist einzustellen. Eine solche vorzeitige Arbeitseinstellung ist, wie unbestritten ist, widerrechtlich, die Koalitionsfreiheit entbindet nicht von den privatrechtlich übernommenen Verpflichtungen.

Die Begründung des Beamtenverhältnisses beruht ebenso wie seine Aufhebung auf einem hoheitsrechtlichen Akte der Anstellungsbehörde. Wie die Gültigkeit der Anstellung als eines Willensaktes der Staatsgewalt durch die Einwilligung des Angestellten bedingt ist, so bildet auch in der Regel das Gesuch des Beamten die Voraussetzung für die Entlassung, aber der Beamte kann das Anstellungsverhältnis nicht einseitig durch eine fristlose oder an eine Frist gebundene Kündigung lösen, er ist auch in den Fällen, in denen er ein Recht auf die Gewährung der Entlassung hat, bis zu dem Augenblicke, zu dem sie erfolgte, zur Erfüllung aller Dienstobliegenheiten verpflichtet. Hiernach ist es den Beamten nicht gestattet, durch einseitige Lösung des Anstellungsverhältnisses ein Recht auf Einstellung oder Verweigerung der ihnen obliegenden Arbeit herbeizuführen. Während der Dauer des Anstellungsverhältnisses aber verbietet der § 10 des Reichsbeamtengesetzes jede einseitige Einstellung oder Verweigerung der Arbeit. Das besondere Gewaltverhältnis öffentlichrechtlicher Art legt dem Beamten eine besondere Gehorsam-, Treue- und Dienstpflicht auf, die sich von den Pflichten des vertragsmäßig Angestellten unterscheidet, was sich schon in seiner eidlichen Verpflichtung auf die Erfüllung aller Obliegenheiten des ihm übertragenen Amtes (§ 3 des RBG.) kundgibt. Als „Diener der Gesamtheit“ (Art. 130 R.Verf.) stellt er seine ganzen Kräfte, solange er dazu fähig ist, in den Dienst des Staats zur Förderung und Durchführung von dessen Aufgaben und hat in den Grenzen, die die Verfassung und die Gesetze bieten, das ihm übertragene Amt gewissenhaft wahrzunehmen, und darf deshalb die Erfüllung gesetzmäßiger Dienstbefehle der vorgesetzten Behörde nicht verweigern.

An der Rechtslage, daß den Beamten kein Recht auf Einstellung oder Verweigerung der ihnen dienstlich obliegenden Arbeit zustand, ist auch durch den Aufruf des Rates der Volksbeauftragten an das deutsche Volk vom 12. November 1918 (RGBl. S. 1303) und durch die Reichsverfassung vom 11. August 1919 keine Änderung eingetreten.

Ein Recht auf Arbeitseinstellung ist keineswegs in dem Vereins- und Versammlungsrecht ohne weiteres enthalten. Wollte der Rat der Volksbeauftragten den Beamten ein solches Recht einräumen, so hat jedenfalls ein solcher Wille in ihrer Kundgebung keinen Ausdruck gefunden und kann deshalb nicht berücksichtigt werden.

Zu Unrecht berufen sich ferner die Beschwerdeführer auf Art. 159 der Reichsverfassung, in dem die Vereinigungsfreiheit zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen für jedermann und für alle Berufe, und damit auch für die Beamten, für die überdies die Sonderbestimmung in Art. 130 Abs. 2 gegeben ist, gewährleistet wird, die Bestimmung geht über die Gewährung voller Vereins- und Versammlungsfreiheit, über die Art. 124 handelt, hinaus, sie schließt sich an § 152 der Gewerbeordnung an und erweitert den darin zum Ausdruck gekommenen Grundsatz sowohl in bezug auf den Personenkreis, für den sie gilt, als auch in bezug auf die Zwecke, denen die Vereinigungen oder Verabredungen dienen sollen. Aber Art. 159 läßt die Frage offen, welche Mittel zur Erreichung der geschützten Zwecke angewendet werden dürfen. Die sich hieraus ergebende Folgerung, daß die in Art. 159 allen Berufen und damit auch den Beamten gewährleistete Vereinigungsfreiheit zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen nicht auch das Streikrecht in sich schließt, wird auch dadurch bestätigt, daß im Einklang mit den Verhandlungen in dem Ausschusse der Verfassunggebenden Deutschen Nationalversammlung (Aktenstück Nr. 391 S. 389 f.) in der Sitzung der Nationalversammlung vom 21. Juli 1919 (B. 148 S. 1749), der Berichterstatter, ohne Widerspruch zu finden, erklärte, daß durch die Anerkennung der wirtschaftlichen und sozialen Vereinigungsfreiheit nicht auch verfassungsmäßig die sogenannte Streikfreiheit konstituiert sei. Deshalb braucht zu der Streitfrage, ob Art. 159 zu den Bestimmungen der Reichsverfassung gehört, die unmittelbar Recht schaffen, keine Stellung genommen zu werden.

Es ist also durch die Reichsverfassung an dem früheren Rechtszustande, das den Beamten ein Recht auf Einstellung oder Verweigerung der ihnen obliegenden Arbeit aus wirtschaftlichen oder sozialen Gründen nicht zukomme, nichts geändert worden.

Auch die Reichsregierung hat sich bisher stets auf den gleichen Standpunkt gestellt. Demgegenüber kann nicht auf den Aufruf der Reichsregierung vom 13. März 1919 verwiesen werden, in dem sie die gesamte Bevölkerung zum Generalstreik aufforderte, weil sie, insoweit sie diese Aufforderung auch an die Reichsbeamten richtete, diese von der Dienstpflicht entband, wozu sie als oberste Dienstbehörde befugt war.

Der Anwendung der Verordnung vom 1. Februar 1922 steht auch nicht, wie die Beschwerdeführer meinen, die Bestimmung in § 2 Abs. 2 Strafgesetzbuch entgegen. Zwar ist diese Verordnung bereits vor der Aburteilung, nämlich mit Wirkung vom 9. Februar 1922, 12 Uhr mittags, durch die Verordnung des Reichspräsidenten vom 9. Februar 1922 (RGBl. S. 205) außer Kraft gesetzt worden. Nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGSt. Bd. 50 S. 398 (401), Bd. 55 S. 172, Bd. 56 S. 286), von der abzugehen keine Veranlassung vorliegt, entfällt die Anwendung des § 2 Abs. 2 Strafgesetzbuch dort, wo eine Änderung der Rechtsanschauung des Gesetzgebers über die Strafbarkeit oder deren Maß nicht eingetreten ist. Diese inneren Voraussetzungen liegen insbesondere dann nicht vor, wenn von vornherein nur für eine gewisse Zeitdauer gegebene, auf vorübergehende Ausnahmeverhältnisse berechnete Strafvorschriften in Frage kommen, die den Zweck verfolgen, vorübergehend die Rechtsordnung, die öffentliche Sicherheit oder das Gemeinwohl

bedrohende Gefahren durch Erlaß besonderer Gebote oder Verbote und durch Strafandrohungen für deren Übertretungen zu bekämpfen. Die Verordnung vom 1. Februar 1922 war ein solches, von vornherein zeitlich beschränktes Strafgesetz. Sie ist erlassen auf Grund des Art. 48 Abs. 2 der Reichsverfassung vom 11. August 1919. Danach ist der Reichspräsident ermächtigt, wenn im Deutschen Reiche die öffentliche Sicherheit und Ordnung erheblich gestört oder gefährdet wird, die zur Wiederherstellung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nötigen Maßnahmen zu treffen. Daraus folgt ohne weiteres, daß diese Maßnahmen nur auf so lange angeordnet werden dürfen, bis der Zweck der Wiederherstellung oder der Beseitigung der Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erreicht worden ist. Dann müssen sie wieder aufgehoben werden. Hiernach liegt ein Fall vor, in dem die Anwendung des § 2 Abs. 2 Strafgesetzbuch wegen des Fehlens der inneren Voraussetzungen entfällt.

Nun ist es zwar nicht ausgeschlossen, daß der Wille des Gesetzgebers dahin gehen kann, trotzdem eine Bestrafung auf Grund der Verordnung nach ihrer Außerkraftsetzung auszuschließen. Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer ergibt sich aus dem Inhalt der beiden Verordnungen vom 1. und 9. Februar unzweideutig, daß der Reichspräsident weder beim Erlasse noch bei der Aufhebung der Strafvorschrift einen solchen Willen gehabt hat. Wenn der Wille des Reichspräsidenten dahin gegangen wäre, die Anwendung der Strafdrohung auch für die in der Geltungszeit der Verordnung begangenen Zuwiderhandlungen auszuschließen, also von einer anerkannten Rechtsregel abzuweichen, mag diese Rechtsregel auch eine Ausnahme von einer anderen Rechtsregel sein, so hätte dieser Wille irgendwie in der Verordnung selbst erkennbar gemacht werden müssen. Selbst wenn bei den der Aufhebung vorangegangenen Verhandlungen zwischen der Reichsregierung und den Vertretern der streikenden Eisenbahnbeamten Vereinbarungen getroffen oder Versprechungen gemacht sein sollten — was übrigens selbst aus den tatsächlichen Ausführungen der Beschwerdeführer zu diesem Punkte nicht hervorgeht, weil danach nur von den Disziplinarmaßregeln gesprochen und von den Vertretern der Gewerkschaft nur angenommen worden ist, daß damit auch eine weitergehende strafrechtliche Verfolgung ausgeschlossen sei —, so würde dies zur Auslegung des Gesetzesinhalts doch nur insoweit herangezogen werden dürfen, als die beabsichtigte Anordnung in dem veröffentlichten Gesetzestext einen auch sonst verständlichen Ausdruck gefunden hätte (RGZ. Bd. 100 S. 181). Das ist aber hier nicht der Fall. In keiner der beiden Verordnungen ist auch nur der geringste Anhalt für einen von der sonst bei auf Zeit erlassenen Strafgesetzen geltenden Rechtsregel abweichenden Willen des Gesetzgebers zu erkennen. Im Gegenteil ist mit Sicherheit auf das Fehlen dieses Willens zu schließen. Für die Richtigkeit dieser dem Gesetze selbst entnommenen Auslegung spricht auch die Tatsache, daß in dem Erlasse des Reichsverkehrsministers vom 16. Februar 1922, in dem die vereinbarten Grundsätze über Disziplinarmaßnahmen der Eisenbahngeneraldirektion und den Eisenbahndirektionen mitgeteilt werden, unter B. nicht etwa auf eine Unzulässigkeit weiterer Strafverfolgungen hingewiesen, vielmehr nur empfohlen wird, nur besonders schwerliegende Fälle den zuständigen Staatsanwaltschaften zur Verfolgung zu übergeben. Eine Vereinbarung mit Beteiligten, nach der unter gewissen Voraussetzungen ein Verzicht auf Strafverfolgung erfolgen solle, würde für sich allein die erforderliche Staatshandlung weder enthalten, noch ersetzen, sondern sie nur etwa verheißen (RG. St. Bd. 53, S. 65 (68), Bd. 55, S. 231). Deshalb bedarf es auch keiner Prüfung, ob mit Rücksicht auf Art. 49, Abs. 2 Reichsverfassung zu einem solchen Verzicht ein Gesetz notwendig gewesen wäre, eine Verordnung des Reichspräsidenten nicht genügt hätte. Die Anträge auf Erhebungen über den Inhalt der getroffenen Vereinbarungen waren keine Beweisanträge im Sinne des § 243 Strafprozeßordnung. Wie sich das Gericht die Unterlagen für die Gesetzauslegung verschaffen will, steht in seinem Ermessen. Bei der klaren Rechtslage besteht auch für das Revisionsgericht keine Veranlassung zur Anstellung der von ihm beantragten Ermittelungen.

Für die Strafbarkeit der Angeklagten nach der Verordnung des Reichspräsidenten ist es ohne Bedeutung, ob sie der irrigen Ansicht waren, den Reichsbeamten stünde ein durch die Reichsverfassung begründetes Recht auf Einstellung oder Weigerung der Arbeit zu. Bestände dieses Recht, so würde allerdings der Einwand erhoben werden können, daß der Reichspräsident nicht zum Erlasse von Verboten befugt sei, die darauf abzielen, die Ausübung jenes Rechts zu verhindern und zu erschweren, und daß die Verordnung vom 1. Februar 1922 insoweit ungültig sei. Dies würde nur ein Irrtum über den Umfang der Befugnisse des Gesetzgebers, des Reichspräsidenten sein. Ein solcher Irrtum ist strafrechtlich unbeachtlich. Daß das Verbot der Einstellung oder Verweigerung der Arbeit den Beamten gegenüber durch nicht strafrechtliche gesetzliche Bestimmungen ausgesprochen ist, ist unerheblich, denn es handelt sich hier nicht um eine Übertretung dieses Verbotes, sondern um eine Zuwiderhandlung gegen die Verbote, die in der Verordnung vom 1. Februar 1922 in § 1 Abs. 2 und Abs. 3 enthalten sind. Diese Verbote, Beamte zu einer Einstellung oder Verweigerung der ihnen obliegenden Arbeit aufzufordern oder anzureizen, oder zur Durchführung einer Niederlegung oder Verweigerung der Arbeit die in Abs. 3 angeführten Handlungen vorzunehmen, sind selbständige Strafbestimmungen, die zwar an geltende nicht strafrechtliche Vorschriften anknüpfen, sie aber nicht zu einem Teil ihres Inhalts gemacht haben.

Ebensowenig greifen die Einwendungen durch, die dahin gehen, daß die Angeklagten bei Begehung ihrer Handlungen vom Erlasse der Verordnung vom 1. Februar oder von ihrem Inhalte keine Kenntnis gehabt hätten. Diese Verordnung ist im RGBl. vom 1. Februar veröffentlicht, das an diesem Tage mittags 12 Uhr in Berlin ausgegeben ist. Die Verordnung ist damit den §§ 71 und 72 der Reichsverfassung vom 11. August 1919 entsprechend verkündet und in diesem Augenblicke in Kraft getreten. Alle den Angeklagten zur Last gelegten Handlungen sind erst nach diesem Zeitpunkte begangen. Sie können sich deshalb nicht auf die Unkenntnis der Verordnung berufen, weil sie die Strafandrohung enthält, also selbst das Strafgesetz darstellt (RGSt. Bd. 55 S. 115 [121, 122]). Ob dieser Satz dann eine Einschränkung erleiden müßte, wenn einem Angeklagten eine Kenntnis des Strafgesetzes unmöglich gewesen wäre, bedarf keiner Prüfung, weil eine solche Unmöglichkeit in keinem Falle behauptet war und auch sonst kein Anlaß vorlag, mit ihr zu rechnen. Soweit in einigen der angefochtenen Urteile festgestellt worden ist, daß die Verordnung auf eine telegraphische Mitteilung hin von den örtlichen Eisenbahnbehörden noch im Laufe des Nachmittags des 1. Februar durch Aushang in den einzelnen Bezirksstellen bekanntgemacht worden ist und soweit vor Begehung der Taten Zeitungen mit der Nachricht über den Erlaß am Orte der Tat ausgegeben waren, würde überdies eine solche Unmöglichkeit der Kenntnis nicht in Frage kommen.

Die Verordnung vom 18. Januar 1917 (RGBl. S. 58), deren Nichtberücksichtigung von einer Anzahl der Beschwerdeführer gerügt wird, findet nach ihrem Wortlaute nur auf solche Vorschriften Anwendung, die auf Grund des § 3 des Gesetzes über die Ermächtigung des Bundesrats zu wirtschaftlichen Maßnahmen usw. vom 4. August 1914 ergangen sind. Die Verordnung vom 1. Februar 1922 ist aber auf Grund des Art. 48 Abs. 2 der Reichsverfassung erlassen worden. Obwohl der in der Verordnung vom 18. Januar 1917 zum Ausdruck gebrachte Rechtsgedanke auch in anderen Gesetzen zum Ausdruck gekommen ist, so handelt es sich doch nur um eine Ausnahmevorschrift gegenüber den allgemeinen Grundsätzen des Strafrechts. Deshalb kann er nur dort, wo er ausdrücklich festgelegt ist, zur Anwendung gebracht werden, eine weitere Ausdehnung ist nicht zulässig.

In allen diesen Richtungen ist mithin in den angefochtenen Urteilen kein Rechtsverstoß zu erkennen. Auch sonst ergeben sich keine durchgreifenden rechtlichen Bedenken." N.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verbot der Befolgung von Anordnungen der besetzenden Mächte.** Die Reichsregierung und die Landesregierungen Preußens, Bayerns, Hessens und Oldenburgs haben am 19. Januar d. J. folgende Anweisung erlassen:

Die Aktion der französischen und belgischen Regierung im Ruhrgebiet stellt eine schwere Verletzung des Völkerrechts und des Vertrags von Versailles dar. Infolgedessen sind Befehle und Anordnungen, die in Verfolg dieser Aktion an deutsche Beamte ergehen, rechtsunwirksam. Es ergeht daher seitens der Regierungen des Reiches, Preußens, Bayerns, Hessens und Oldenburgs die Anweisung, Anordnungen der besetzenden Mächte keinerlei Folge zu geben, sondern sich ausschließlich an die Anweisungen ihrer eigenen Regierung zu halten.

Dies gilt auch für die Beamten des altbesetzten Gebiets allen Maßnahmen gegenüber, die im Widerspruch zu den Bestimmungen des Rheinlandabkommens stehen.

— **Die Reichsbahn im Jahre 1922 ohne Fehlbetrag.** Ebenso wie für die Monate April bis Oktober 1922 werden auch für die

Zeit von Oktober 1922 bis Januar 1923 die Ausgaben der Reichsbahn im ordentlichen Haushalt durch die Einnahmen gedeckt. Es betrugen für die Zeit vom 1. April 1922 bis 31. Dezember 1922:

die Einnahmen	in Millionen Mark
Personen- und Gepäckverkehr	30 280
Güterverkehr	442 468
sonstige Quellen	12 483
im ganzen	485 231
die Ausgaben	
Hauptverwaltung	290
Betriebsverwaltung	472 395
sonstige Zwecke	56
Schuldendienst	9 600
im ganzen	482 341

Mithin Überschuß 2,89 Millionen Mark.

In dem Abschluß sind sämtliche Kosten, auch der Schuldendienst, berücksichtigt.

Da der ordentliche Haushalt der Reichsbahn auch bereits für die ersten drei Monate des Jahres 1922 balancierte, hat die Reichsbahn sich im Kalenderjahr 1922 trotz der großen Erschwernisse des Wirtschaftslebens aus eigener Kraft und ohne Zuschüsse aus allgemeinen Reichsmitteln erhalten. Außer den Tariferhöhungen haben dies die Ersparnismaßnahmen auf allen Gebieten der Verwaltung zuwege gebracht.

Bekanntlich hatte die Reichsregierung der Reparationskommission gegenüber die Verpflichtung der Haushaltsbalance seinerzeit übernommen, und der Erfolg zeigt, wie ernst es der Regierung in ihren Versprechungen gewesen ist. Der Einbruch der Franzosen und Belgier ins Ruhrgebiet wirft natürlich, wie alle Aufbauarbeit, so auch das Gleichgewicht im Haushalt der Reichsbahn aller Voraussicht nach über den Haufen.

— **Einschränkung des Personenverkehrs.** Der Personenzugverkehr der Reichsbahn soll um insgesamt rd. 10 bis 20 % eingeschränkt werden. Die Einschränkungen erfolgten z. T. Ende voriger Woche, z. T. von Mitte dieser Woche ab. Wenn auch die Dienstkohlenlage der Reichsbahn am 26. Januar noch günstig war (Vorrat für etwa 40 Tage), so muß doch bei der Ungewißheit der Weiterlieferung von Kohlen in das nichtbesetzte Gebiet die Ersparnismaßnahme sofort einsetzen.

Die Einschränkungen erfolgen auf Grund von Plänen, die die Reichsbahndirektionen nach den örtlichen Verhältnissen aufgestellt haben. Dabei ist auf die Bedienung des Berufs-, Arbeiter- und des übrigen lebensnotwendigen Verkehrs, besonders auch der Post, sowie von Milch in Personenzügen, Rücksicht genommen. Die Unbequemlichkeiten, die aus den Einschränkungen bei dem zurzeit sehr starken Personenverkehr entstehen sollten, müssen in Kauf genommen werden.

Im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr tritt eine Einschränkung nicht ein.

— **Erhöhung der Bettkartenpreise.** Vom 15. Februar d. J. ab werden die Bettkartenpreise auf 10 000 ℳ in erster, 5000 ℳ in zweiter und 2500 ℳ in dritter Klasse festgesetzt. Die Vormerkgebühr beträgt 1000, 500 und 250 ℳ. Die Fahrpreiszuschläge von 8000 ℳ in erster, 4000 ℳ in zweiter und 2000 ℳ in dritter Klasse bleiben bis auf weiteres bestehen.

— **Beschleunigte Erledigung der Entschädigungsforderungen.** Um Schädigungen der Ersatzberechtigten infolge der Geldentwertung in der Zeit zwischen der Einreichung der Entschädigungsanträge und der Ersatzleistung nach Möglichkeit zu vermeiden, hat der Reichsverkehrsminister die mit der Bearbeitung solcher Ansprüche betrauten Stellen erneut angewiesen, der raschen Erledigung der Anträge ihr besonderes Augenmerk zuzuwenden und da, wo die Entschädigungspflicht feststeht und nur noch Ermittlungen über die Höhe des Ersatzbetrages erforderlich sind, Abschlagszahlungen in angemessenem Umfange zu leisten.

— **Keine Gütertariferhöhung.** Eine Gütertariferhöhung tritt bei der Reichsbahn am 1. Februar d. J. nicht ein; ob und wann später, kann bei den unsicheren Verhältnissen nicht gesagt werden.

— **Festlegung einer Mindestentfernung für die Preisbildung im Personenverkehr.** Eine im Reichstage in dieser Angelegenheit gestellte Anfrage des Abgeordneten Korell hat der Reichsverkehrsminister wie folgt beantwortet: Die Festlegung einer Mindestentfernung für die Fahrpreisbildung verfolgt einmal den Zweck, die sogenannten festen Kosten abzugelten, die der Reichsbahn bei jeder Beförderung von Personen ohne Rücksicht auf die Entfernung in gleichem Umfang entstehen, also z. B. die Kosten für den Druck, die Verwaltung und den Verkauf der Karten, für die Kontrolle der Fahrkarten an der Sperre, für Abrechnung des Erlöses usw., und sodann einen Ausgleich für die höheren Selbstkosten zu bieten, die ein Verkehr auf nur kurze Entfernungen infolge nicht genügender Ausnutzung der Wagen im weiteren Zuglauf, infolge Verstärkung der Züge oder Einlegung besonderer Züge für den sogenannten Spitzenverkehr und dergleichen mit sich bringt. Die bisher auf kürzere Entfernungen erhobenen Fahrpreise boten diesen Ausgleich nicht. Es war daher eine entsprechende Erhöhung derselben erforderlich, die zunächst in Gestalt einer besonderen Abfertigungsgebühr neben den eigentlichen Kilometersätzen eingehoben werden sollte, wie dies z.B. im Güterverkehr geschieht. Da dies Verfahren aber zu einer Verteuerung im Falle einer Umlösung von Karten geführt hätte, schien es richtiger, zu dem bisher schon angewandten Verfahren, der Festsetzung von Mindestfahrpreisen für kurze Entfernungen, zurückzukehren, die Entfernungsgrenze aber angemessen hinaufzusetzen. Daneben verfolgt der Mindestfahrpreis noch den Zweck, die bisherige starke Unterbietung der Preise der Straßen- und Kleinbahnen durch die Fahrpreise der Reichsbahn auf Entfernungen, wo beide Verkehrsmittel im Wettbewerb miteinander stehen, zu vermindern. Dies ist auch vom allgemeinen volkswirtschaftlichen Standpunkt aus erwünscht, damit nicht noch weitere dieser Unternehmungen zum Erliegen kommen, wodurch der Berufs- und Siedlungsverkehr selbst wieder empfindlich getroffen werden würde. Die Reichsbahn wäre nicht in der Lage, ihrerseits für die Bewältigung dieses Verkehrs zu sorgen. Die Mindestpreise sowohl der Einzelkarten wie namentlich auch der Monatskarten sind, auch nach ihrer kürzlichen Neufestsetzung auf 11 km, verglichen mit der Verteuerung aller übrigen Lebensbedürfnisse, noch niedrig. Eine Herabsetzung würde mit dem Grundsatze, daß die Deckung der Selbstkosten angestrebt werden muß, nicht im Einklang stehen. Ich kann sie daher nicht in Aussicht stellen.

Die Sonntagsfahrkarten sollen das Ergehen in freier Natur erleichtern. Einer solchen Unterstützung bedürfen die Bewohner von Kleinstädten und ländlichen Orten nicht, da sie leicht und schnell aus dem bebauten Gebiet ins Freie gelangen können, wohl aber der Großstädter, der hierzu meist einen längeren Anmarsch zurückzulegen hat.

Die Ausgabe von Sonntagsfahrkarten auch in Kleinstädten und Landorten würde zudem eine allgemeine Steigerung des Sonntagspersonenverkehrs in solchem Umfange zur Folge haben, daß die Reichsbahn bei ihrer immer noch gespannten Betriebslage und noch nicht gesicherten Kohlenversorgung gar nicht in der Lage wäre, ihn zu bewältigen. Aus diesem Grunde muß von einer weiteren Ausdehnung abgesehen werden und die Vergünstigung auf die Bewohner der größeren Städte beschränkt bleiben, die ihrer aus gesundheitlichen Rücksichten am meisten bedürfen. Einzelne kleinere Orte können im Hinblick auf die sonst zu erwartenden unabsehbaren Berufungen von der allgemeinen Regelung nicht ausgenommen werden.

— **Stückguttarife.** Wie die Deutsche Wirtschafts-Ztg. mitteilt, ist der Ausschuß der gesamten Spediteurverbände Deutschlands in einer Eingabe vom 27. Dezember v. J. an die zuständigen Regierungsstellen gegen die von der Ständigen Tarifkommission in ihrer letzten Sitzung vom 13. bis 15. Dezember v. J. vorgeschlagene 17prozentige Ermäßigung der Stückguttarife eingetreten, weil durch die Ermäßigung der Stückguttarife angeblich der Sammelladungsverkehr der Spediteure gefährdet würde.

— **Die Eröffnung der Nordsüdbahn in Berlin.** Diese Untergrundbahn wurde am Montag nachmittag durch eine Fahrt auf der bisher fertigen Strecke vom Halleschen Tor bis zur Seestraße in Gegenwart von zahlreichen Vertretern der staatlichen und städtischen Behörden, der Verkehrsgesellschaften und der Presse offiziell eröffnet. Auf dem Rückweg vereinigten sich sämtliche Teilnehmer auf dem neuen Bahnhof Friedrichstraße, der bekanntlich mit dem Fernbahnhof unmittelbar in Verbindung steht. Hier übergab Baurat Hahn in einer Rede, in der er die Vorgeschichte dieses gewaltigen Verkehrswerkes schilderte, die Nord-Südbahn der Stadt Berlin. Namens der Stadtbehörde ergriff Oberbürgermeister Böß das Wort. Unter großem Beifall betonte er u. a., daß dieses Werk ein Zeichen dafür sei, daß die Stadt Berlin selbst in der schwersten Zeit des Reiches den Unternehmungsgeist sich bewahrt habe. Namens der Hochbahngesellschaft übernahm Geheimrat Wittig das Verkehrsunternehmen in die Verwaltung der Gesellschaft.

Über die Bauführung und die Einrichtung dieser Bahn haben wir an anderer Stelle dieser Nummer (S. 77) eingehend berichtet.

— **Merkblatt für die Abfertigung des Verkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland.** Bei Bearbeitung des Rechnungsmaterials des direkten Verkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland hatte sich die Not-

wendigkeit herausgestellt, ein Merkblatt für die Abfertigungen herauszugeben. Es ist seinerzeit als Anlage zum Gemeinsamen Tarif- und Verkehrs-Anzeiger (Nr. 116 vom 21. Dezember 1922) erschienen. Da von der Beachtung der darin den Güterabfertigungen gegebenen Anweisungen die spätere richtige Ermittelung der Frachtanteile für die in Polen und dem Gebiet der Freien Stadt Danzig gelegenen Bahnen abhängt, erhielten die Güterabfertigungen Auftrag, sich mit seinem Inhalt genau vertraut zu machen. Jetzt ist als Anlage zum Allg. Tarif- und Verkehrs-Anzeiger Nr. 10, Jahrg. 1923, ein zweites Merkblatt erschienen, das die im ersten Merkblatt gegebenen Anweisungen vervollständigt.

— **Verschlechterte Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die Verkehrslage im Ruhrrevier zeigt unter dem Einfluß der zunehmenden Verwirrung und Stockung im Eisenbahnverkehr ein wesentlich ungünstigeres Bild. Während noch am Mittwoch (24. 1.) für den Kohlenversand 17 203 Wagen gestellt werden konnten, betrug am Donnerstag (25. 1.) der Gesamtbestand an leeren Wagen im Ruhrrevier nur rund 15 000. Infolgedessen können die Wagenanforderungen der Zechen nicht erfüllt werden.

— **Sonderzüge zur Leipziger Frühjahrsmesse 1923.** In diesen Tagen fand in Leipzig, unter dem Vorsitz der Reichsbahndirektion Halle, über die Einlegung von Sonderzügen zur Leipziger Frühjahrsmesse 1923 eine Besprechung statt, an der außer den Vertretern sämtlicher deutscher Reichsbahndirektionen auch Abgeordnete der Eisenbahnverwaltungen Deutsch-Österreichs, der tschechoslowakischen Republik, Hollands und Schwedens teilnahmen. Innerhalb Deutschlands werden zur Messe nach Leipzig 35 Gesellschaftssonderzüge fahren, für die die Verkehrsabteilung des Meßamts Leipzig (Internationales Reisebüro G. m. b. H.) den Fahrkartenverkauf übernehmen wird. Die Zahl der von der Eisenbahnverwaltung gestellten Verwaltungssonderzüge wird gegenüber den früheren Messen wesentlich erhöht, besonders werden die näheren Entfernungen wie Berlin, Dresden, Vogtland, Thüringen durch Sondereilzüge bevorzugt berücksichtigt. Aus dem Auslande werden 9 Sonderzüge direkt nach Leipzig fahren.

— **Schnellbahn Köln-Dortmund.** Über das in dieser Zeitung bereits mehrfach erörterte Projekt einer Rheinisch-westfälischen Städtebahn von Köln über Düsseldorf-Essen nach Dortmund sprach am 19. d. M. in einer Sitzung des Reichsverkehrsministeriums Geheimrat Grunow. Die Bahn wird in ihren Grundzügen ein Privatunternehmen darstellen, soll aber nach 99 Jahren ohne Vergütung in das Eigentum des Reichs übergehen. Man glaubt, auf der geplanten Strecke einen Kilometerfahrpreis von 3 Goldpfennig für die II. und 2 Goldpfennig für die III. Klasse zugrunde legen zu können, während insgesamt 240 Millionen Goldmark für die Durchführung des Projekts erforderlich sein dürften.

— **Millionenreiseverkehr in München.** Einen Millionenverkehr hatte, wie aus München gemeldet wird, der Hauptbahnhof München im letzten Herbst zu bewältigen. An einem einzigen Tage betrug die Zahl der Ankommenden und Abreisenden insgesamt 421 000 Menschen; eine Tagesleistung, wie sie bisher kein Bahnhof zu verzeichnen hatte. Während des letzten Sommerhalbjahrs wurden im ganzen fast 6 Millionen Fahrkarten ausgegeben oder 75 % mehr als im Jahre 1913.

— **Eine neue Kleinbahn in Thüringen.** Die Stadt Erfurt beabsichtigte bereits seit Jahren, die nähere Umgebung durch eine Kleinbahn zu erschließen; trotz der ungewissen Wirtschaftslage soll nun versucht werden, die Vorarbeiten für die Kleinbahnstrecken Bindersleben und Nottleben einzuleiten; wenn irgend möglich, soll die Linie über Tieftal geführt werden.

— **Der größte und verkehrsreichste Hafen der Welt.** Der verkehrsreichste Hafen der Welt liegt nicht an der See. Es ist weder London mit seinem jährlichen Gesamtumschlag von 19,7 Millionen Tonnen oder Hongkong mit seinen 23 Mill. Tonnen und auch nicht Neuyork mit seinen 24 Mill. Tonnen. Der verkehrsreichste Hafen der Welt liegt am Rhein. Es ist der Verkehrsmittelpunkt Duisburg-Ruhrort-Düsseldorf, der einen jährlichen Güterumschlag von rund 25,5 Mill. Tonnen aufweist.

Österreich.

— **Ermäßigung der Eisenbahntarife.** In der Sitzung des außerordentlichen Kabinettsrates am 25. Januar wurde folgender Antrag angenommen: „Der Bundesminister für Verkehrswesen wird mit Wirksamkeit bis 31. Dezember 1923 ermächtigt, die Grundlagen für die Tarife der österreichischen Bundesbahnen und der vom Bunde für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse und der Belastungsfähigkeit des Verkehrs mit der Maßgabe selbständig festzusetzen, daß das Erträgnis dieser Tarife die unter jeweiliger Bedachtnahme auf das finanzielle Ergebnis der Ersparungsaktion zu ermittelnden Selbstkosten des Bundesbahnbetriebes nicht überschreitet.“

Hierzu gab der Bundesminister für Verkehrswesen folgende Erklärung ab:

Er betonte, daß die gegenwärtig für den Personenverkehr geltenden Tarife hinter der Geldentwertung weit zurückgeblieben sind. Trotzdem ist seit der letzten Tariferhöhung ein nicht unerheblicher Rückgang im Reiseverkehr eingetreten, teils wegen der geschwächten finanziellen Leistungsfähigkeit des Publikums und teils deshalb, weil sich die Fahrpreise über Auslandswege vielfach bereits wesentlich billiger stellen als über die österreichischen Strecken.

Ab 15. Februar d. J. wird ein neuer Personen- und Gepäcktarif eingeführt, der nicht unwesentliche Verbilligungen bringt. Der neue Tarif wird auf geänderten Grundlagen aufgebaut, um eine mit der Entfernung fortschreitende verhältnismäßige Verbilligung zu erzielen. Auch für den Nahverkehr wird eine Preisermäßigung eintreten, die sich mit der Herabsetzung des Index annähernd deckt. Für Entfernungen von 1 bis 11 km wurden besondere Fahrpreise erstellt. Eine Erhöhung der Fahrpreise ist in dem neuen Tarif nur für Entfernungen von 1 bis 6 km, und zwar in der 3. Klasse auf 1200 K. vorgesehen, da die Bundesbahnverwaltung mit dem bisherigen 1000-K.-Fahrpreis die Beförderungskosten der Reise nicht decken konnte.

Die neuen Fahrpreise 3. Klasse Personenzug werden bis 50 km um 12 % herabgesetzt, bei 100 km um 13 %, bei 300 km um 14 %, bei 500 km um 17 % und bei 800 km um 31 %. Das Spannungsverhältnis für die erste Klasse wird noch weiter vermindert, indem für die 1. Klasse statt der vierfachen nunmehr die dreifachen Fahrpreise 3. Klasse berechnet werden. Die Schnellzugsfahrpreise werden nicht wie bisher das Anderthalbfache der Personenzugspreise betragen, sondern es werden gestaffelte Schnellzugszuschläge zu den Personenfahrpreisen eingehoben, die z. B. in der 3. Klasse bis zu 100 km 3000 K. betragen. Die Gesamtfahrpreise sollen bei Benutzung von Schnellzügen stärker ermäßigt werden als die Personenzugpreise, wodurch die für die Bahnverwaltung bedeutend billigere Schnellzugsbenutzung gefördert wird.

Die Sonn- und Feiertagsrückfahrkarten werden mit gleichbleibendem 20prozentigem Nachlaß gegenüber den einfachen Fahrpreisen beibehalten. Bei den ermäßigten Rückfahrkarten wird bis 100 km ein 8- bis 10prozentiger Nachlaß gewährt. Die Rückfahrkarten auf Entfernungen über 570 km werden aufgelassen. Die Monatsstreckenkarten werden gleichfalls nicht unwesentlich verbilligt. Die prozentuelle Ermäßigung der Streckenkarten für Arbeiter und Angestellte bleibt aufrecht. Die Preise der Schülermonatskarten bleiben unverändert, werden jedoch auf Hunderter abgerundet. Einschneidende Änderungen bringt der neue Personentarif bezüglich der Kilometerhefte, deren Preis auf einer verschiedenen Berechnungsgrundlage beruhen wird, je nachdem sie zu Fahrten unter 250 km oder zu solchen auf weitere Entfernung benutzt werden. Für die Kilometerhefte werden Schnellzugszuschlagkarten eingeführt.

Im Gepäckverkehr werden für Schnell- und Personenzüge einheitliche Gebühren festgesetzt, die den gegenwärtigen Personenzugssätzen (auf Tausend aufgerundet) entsprechen. Auch ein sehr einschneidender Abbau der Fahrbegünstigungen wird erfolgen, wozu bereits Verhandlungen mit den Organisationen der Bediensteten eingeleitet sind. Schließlich verweist der Minister darauf, daß die ungestörte Anwendung des neuen Tarifes davon abhängig sein wird, ob die im Zuge befindliche Sanierungsaktion den Erwartungen entsprechend fortschreite.

Infolge der eingetretenen Besserung der österreichischen Währungsverhältnisse stehen die gegenwärtigen Gütertarife über der Goldparität. Die Erfahrungen seit 1. Oktober haben gezeigt, daß die österreichischen Bundesbahnen in einigen Transitverkehren nicht mehr wettbewerbsfähig sind und sich Ablenkungen von Durchzugssendungen auf die ausländischen Verkehrswege ergeben haben. Außerdem hat Italien ermäßigte Durchfuhrtarife eingeführt und der Sturz der Mark den Verkehr auf den deutschen Bahnen sehr begünstigt. Im internen Verkehr hatte die letzte Tariferhöhung aber auch für einige österreichische Industrien sehr schwere Belastungen im Gefolge. Es ist daher unerläßlich, eine schrittweise Herabsetzung der Gütertarife durchzuführen, da der Verkehrsrückgang die Einnahmen der Bundesbahnen sehr ungünstig beeinflußt.

Der Minister erwähnt dann die Maßnahmen, welche von den Bundesbahnen bereits getroffen wurden, um einzelne Härten

des Tarifes zu mildern. Schon vor geraumer Zeit wurde auch eine Revision der Güterklassifikation in Angriff genommen. Die fertiggestellten neuen Entwürfe werden bereits Mitte Februar den Interessenten zur Begutachtung vorgelegt. In ungefähr zwei Monaten dürfte die neue Güterklassifikation in Kraft treten. Als weitere Folge wird dann eine Revision der in den Binnentarifen der einzelnen Bahnen enthaltenen Tarifgrundlagen durchgeführt. Es ist zu hoffen, daß die bis Mitte Juli d. J. befristeten einseitigen Verpflichtungen des Friedensvertrages gemäß dem Versprechen der Siegerstaaten nicht weiter verlängert werden. Bis zur vollständigen Neuordnung der Gütertarife sollen die Härten des gegenwärtigen Tarifes durch Einzelverfügungen auch weiter tunlichst gemildert werden.

Um der heimischen Volkswirtschaft aber schon so rasch als möglich eine wirksame Erleichterung zu bieten, werden die Kohlentarife ab 15. Februar um 10 % und die Kokstarife um 20 % herabgesetzt. Das wird umso wirksamer sein, als es gelungen ist, die tschechische Regierung zu bestimmen, nicht nur eine vorläufige 15 prozentige Tarifermäßigung für Regiekohle, sondern auch eine 10 prozentige Frachtermäßigung für Hausbrand- und Industriekohle zu gewähren. Diese Maßnahmen wurden von den tschechischen Staatsbahnen bereits am 20. Januar verlautbart.

— **Der Fahrpark der Bundesbahnen.** Bald nach dem Umsturz mußte der Fahrpark der ehemaligen Monarchie, welcher nach den Angaben der Kriegszentralwagendirigierung im Jahre 1918 noch 28 001 Personenwagen, 9559 Post- und Dienstwagen, 132 722 gedeckte Güterwagen, 140 911 offene Güterwagen, 11 655 Kesselwagen, somit zusammen 372 880 Wagen umfaßte, auf die Nachfolgestaaten aufgeteilt werden. Auf Österreich entfielen 10 681 Güterwagen durchwegs älterer Bauart, von welchen erst 7553 Wagen bisher endgültig eingereiht sind. Den Bemühungen der österreichischen Vertretung ist es freilich gelungen, bei den Verhandlungen in Portorose im November 1921 eine vorläufige Aufteilung der übrigen Gemeinschaftswagen durchzusetzen, was dem Bunde 20 190 Güterwagen und 55 933 Personenwagen einbrachte.

In ähnlicher Weise wurde auch der Lokomotivpark, welcher im Jahre 1918 noch 14 787 vollspurige Maschinen betrug, aufgeteilt; Österreich erhielt 908 Lokomotiven.

Die Reparaturstände, welche im Kriege naturgemäß sehr hohe waren, haben sich seitdem gebessert. Im Jahre 1921 betrugen sie allerdings noch 44,5 % für Lokomotiven, 1919 45,8 % für Personen-, Post- und Dienstwagen, 1921 29,7 % für Güterwagen, sanken Ende 1922 aber auf 32,3 % für Lokomotiven, 24,2 % für Dienstwagen, 14,7 % für Güterwagen.

— **Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen.** Die schon vor einiger Zeit in Aussicht genommene Verlautbarung der Verkehrseinnahmen auf den Bundesbahnen wird, da nunmehr die Ergebnisse der im Oktober 1922 eingeführten Tarife sowohl für diesen Monat als auch für November 1922 vorliegen, von jetzt an regelmäßig allmonatlich erfolgen. Nach den vorläufigen Ergebnissen des Monats November 1922 belaufen sich die Verkehrseinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf 27 677 419 600 K., aus dem Güterverkehr auf 89 105 339 800 K., insgesamt auf 116 782 759 400 K. Im Vergleich zu den entsprechenden Zahlen des Oktober ergibt sich beim Personen- und Gepäckverkehr eine Zunahme von 463 949 K. und beim Güterverkehr eine solche von 3 291 437 K., somit insgesamt eine Mehreinnahme von 3 755 386 K. Gegenüber den endgültigen Einnahmen des November 1921 in der Höhe von 457 827 K. bzw. 1 486 201 Kronen, weisen die Novembereinnahmen des Jahres 1922 einen Zuwachs von 27 676 981 174 K. im Personen- und Gepäckverkehr und von 89 103 853 599 K. im Güterverkehr, somit insgesamt von 116 780 834 722 K. auf.

— **Kahlenbergbahn.** Der Betrieb der Zahnradbahn, die auf den Kahlenberg führt, ist seit 15. Oktober 1921 eingestellt. Nun hat das Ministerium für Verkehrswesen von der Leitung dieser Eisenbahngesellschaft verlangt, daß sofort alles vorgekehrt werde, damit längstens bis 15. April 1923 der Betrieb aufgenommen werden kann. Eine Nichtbeachtung dieser Aufforderung hätte zur Folge, daß die Konzession erlöschen und das Unternehmen an den Bund fallen würde.

— **Anlagen für die Donauschiffahrt bei Wien.** Aus einem vom Ausschusse für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten dem Nationalrate vorgelegten Berichte über die Ausgestaltung des Donauschiffahrtsweges ist zu entnehmen, daß bei Wien folgende Einrichtungen für den internationalen Donauverkehr bestehen: Für den Umschlagsverkehr bei Wien sind Landeplätze in einer Länge von rund 8000 m vorhanden; eine eigene, ausschließlich für Zwecke des Umschlages bestimmte und mit den entsprechenden Rangieranlagen ausgestattete Donauuferbahn läuft an diesen Umschlagsplätzen entlang und ermöglicht den unmittelbaren Anschluß zu den Hauptverkehrsbahnnetzen. In der Wiener Lände stehen 21 Hebekräne neuester Bauart, 7 Schiffselevatoren und Kohlenverladeanlagen zur Verfügung, wobei das Kennzeichnende dieser Umschlagseinrichtungen darin besteht, daß sie nicht nur den Getreide- und Kohlenumschlag, sondern im besonderen auch den Umschlag von Endprodukten und wertvollen Kaufmannsgütern ermöglichen. Außerdem besteht in Wien eine große Hafenanlage, der sogenannte Freudenauer Hafen, der schon jetzt befähigt ist, 500 Schiffen Aufenthalt zu gewähren. Während des Krieges wurden im Freudenauer Hafen Speicheranlagen geschaffen, die sofort von der Gemeinde Wien in Benutzung genommen wurden. Im Vorhafengebiete besteht eine Mineralöllageranlage mit einer Lagermöglichkeit von 5000 t. Drei weitere Anlagen mit einer Ausbaugröße von insgesamt 45 000 t Lagerraum sind im Ausbau begriffen.

Ungarn.

— **Erhöhung der ungarischen Eisenbahntarife.** Die am 1. Dezember v. J. in Kraft getretenen Tarife haben gegenüber den Tarifen vom 19. August 1922 Erhöhungen erfahren, und zwar:

1. im Personen- und Gepäckverkehr:

die Fahrgeldsätze	um 100 %
„ Sätze für Beförderung von Gepäck und Hunden	„ 200 %
„ Expreßgutsätze	„ 300 %

2. im Güterverkehr:

die Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter	um 250 %
„ „ „ ermäßigte Eilgüter	„ 230 %
„ „ „ Güter der Klasse I	„ 175 %
„ „ „ „ „ „ II	„ 150 %
„ „ „ sperrige Güter	„ 200 %
„ „ „ Güter der Klasse A	„ 150 %
„ „ „ „ „ „ B	„ 100 %
„ „ „ „ „ „ C	„ 75 %
„ „ „ „ des Spezialtarifs 1	„ 150 %
„ „ „ „ „ „ 3	„ 60 %
„ „ „ „ „ Ausnahmetarifs II	„ 30 %
„ „ „ „ „ „ III	„ 175 %
„ „ „ „ „ „ V	„ 60 %
„ „ „ „ der Ausnahmetarife VI—IX	„ 150 %
„ „ „ „ des Ausnahmetarifs X	„ 80 %

— **Einlegung von Schnellzügen.** Nach einer Mitteilung der Staatsbahndirektion wurden die am 20. November 1922 aufgelassenen Schnellzüge Nr. 5001 und 5002 am 9. Januar auf der Strecke Szeged-Hódmezövásárhely wieder in Betrieb gesetzt.

— **Güterverkehr auf den Staatsbahnen.** Im Monat Dezember 1922 wurden auf den Staatsbahnen und den in ihrer Verwaltung stehenden Vizinalbahnen insgesamt 125 581 Wagenladungen befördert, das sind 14,4 % mehr als im gleichen Monat des Vorjahres. Von den zur Aufgabe gelangten Gütern sind zu erwähnen: 3975 Wagen Getreide, 1901 Wagen Mehl, 1228 Wagen Erdäpfel, 9279 Wagen Zuckerrüben, 38 370 Wagen Kohle, 15 589 Wagen Holz, 15 797 Wagen Stückgüter und 12 897 Wagen Baumaterialien.

— **Eröffnung der Hidasd-Bonyháder Eisenbahn.** Die Hidasd-Bonyháder Eisenbahnlinie, mit deren Bau man im Jahre 1911 begonnen hatte, wurde kürzlich in Betrieb gesetzt. Auf dieser Strecke findet einstweilen nur Güterverkehr statt. Es ist jedoch beabsichtigt, später auf ihr auch den Personenverkehr einzuführen.

— **Verwaltung der ungarischen Linien der Arader und Csanáder Vereinigten Eisenbahnen.** Die Verwaltung dieser Eisenbahnen wurde laut Mitteilung der ungarischen Staatsbahndirektion auf die Györ-Sopron-Ebenfurter (Raab-Ödenburg-Ebenfurter) Eisenbahn übertragen. Der Sitz der Direktion dieser Eisenbahnlinien befindet sich in Budapest.

— **Annahme beschädigter Güter auf den ungarischen Südbahnstationen.** Die ungarische Direktion der Südbahngesellschaft hat angeordnet, daß bei Annahme beschädigter Güter das Ausmaß der Beschädigung und die äußerlichen Merkmale im Frachtbriefe genau anzugeben sind.

— **Ermäßigte Eisenbahnfahrkarten für öffentliche Beamte.** Nach einer Verordnung der Staatsbahndirektion können vom 1. Februar an die für die Umgebung von Budapest eingeführten Fahrscheinhefte nur von denjenigen Beamten in Anspruch genommen werden, die in der Umgebung der Hauptstadt wohnen und die täglich nach der Hauptstadt fahren, um sich ins Amt zu begeben. Die Begünstigung wird Pensionären und deren Familien-

angehörigen, ferner solchen Beamten, die in dem Orte, wo sie wohnen, auch ihr Amt haben, nicht gewährt.

— **Die Szentendreer elektrische Eisenbahn.** Der Weiterbau dieser Eisenbahn wurde bereits vor acht Jahren angeregt, konnte aber infolge des Weltkrieges und der darauffolgenden ungünstigen Wirtschaftsverhältnisse nicht durchgeführt werden. Eine Abordnung ersuchte den Handelsminister, den Weiterbau dieser Eisenbahn schon im Interesse der Linderung der Arbeitslosigkeit veranlassen zu wollen. Der Minister versprach, dem Wunsche der Abordnung womöglich schon im Frühjahre nachzukommen.

— **Ungarischer Eisenbahn-Gütertarif.** Der österreichische, ungarische und bosnisch-herzegowinische Eisenbahngütertarif, Teil I, Abt. A, und Teil I, Abt. B, führt seit 20. November 1922 die Bezeichnung „Ungarischer Eisenbahn-Gütertarif“.

— **Güterbeförderung mit Kraftwagen.** Aus Anlaß der weitgehenden Erhöhung der Eisenbahnfrachtgebühren sind jüngst zur Ersparung von Frachtkosten in Budapest über 40 Unternehmungen gegründet worden, die mittels Kraftwagen den Güterverkehr zwischen der Hauptstadt und den Nachbarstädten abwickeln. In letzter Zeit haben auch sämtliche größeren Speditionsfirmen der Hauptstadt einen ordentlichen Kraftwagenverkehr eingeführt. Insbesondere werden Leder, Möbel, Wein, Spezereien, Lebensmittel und sonstige Stückgüter von Budapest nach Kecskemet, Félegyháza, Miskolcz, Szeged und in umgekehrter Richtung befördert.

— **Erleichterung der Ausfolgung von Reisepässen.** Der Minister für Inneres hat eine Verordnung erlassen, die erhebliche Erleichterungen für die Ausfolgung von Reisepässen enthält. Nach dieser Verordnung haben die amtlichen Organe die Gesuche zur Ausfolgung von Reisepässen binnen 8 Tagen zu erledigen.

— **Luftverkehr London-Berlin-Budapest.** Die Verhandlungen über den Flugverkehr London-Berlin-Budapest zwischen der ungarischen Regierung und dem Leiter der englischen Wirtschaftszentrale in Budapest sind zum Abschluß gelangt. Die Hauptlinie wird über Berlin und Brünn nach Budapest führen. Die Strecke soll innerhalb 12 Stunden zurückgelegt werden.

— **Ausfuhrgebühren für Pferde.** Die Ausfuhrgebühren betragen für Rennpferde 1. Klasse 80 000 K., 2. Klasse 40 000 K., 3. Klasse 25 000 K. für das Stück; für sonstige Pferde 80 % vom Werte, wenn ein warmblütiges und 50 %, wenn ein kaltblütiges Pferd zur Ausfuhr gelangt.

Übrige europäische Länder.

— **Revision der Bestimmungen über Reiseaufenthalte in Schweden.** Die derzeitigen schwedischen Vorschriften über die Berechtigung des Reisenden, während einer Reise auf den Staatsbahnen Aufenthalte zu machen, gehen dahin, daß bei Abständen, die ein gewisses Maß, gegenwärtig 144 km (15 Zonen), überschreiten, Aufenthalte ohne Erlegung einer im Tarif festgesetzten besonderen Aufenthaltsabgabe nur soweit gemacht werden dürfen, als die Unterbrechung eine Folge der Zugverbindungen ist. Inwieweit eine Unterbrechung als durch die Zugverbindungen veranlaßt gelten kann, kann indes verschieden beurteilt werden. Die Eisenbahndirektion hat daher ins einzelne gehende Bestimmungen für das Eisenbahnpersonal und die Reisenden erlassen. Diese Bestimmungen gehen teils dahin, daß eine Reise mit dem letzten möglichen Zug in Rücksicht auf die Ankunft in der Bestimmungsstation mit einem bestimmten Zug angetreten werden soll, teils daß eine Verlängerung der Reisezeit über eine Zwischenstrecke nicht erfolgen darf, auch wenn die Reisezeit im ganzen von der Ausgangs- zur Bestimmungsstation dadurch verlängert wird. Diese Bestimmungen sind für das Eisenbahnpersonal verwickelt und schwer verständlich, da viele Grenzfälle vorkommen. Für die Reisenden sind sie in den meisten Fällen unbegreiflich, und es entstehen sehr oft Meinungsverschiedenheiten zwischen Eisenbahnpersonal und Reisenden, welch letztere die Erlegung von Aufenthaltsabgaben für unbegründet halten. Es besteht daher längst beiderseits der Wunsch, die Aufenthaltsbestimmungen umzuarbeiten, teils um den Reisenden größere Bewegungsfreiheit in der Wahl der Züge zu lassen, teils um die Bestimmungen nach Möglichkeit zu vereinfachen und sie dadurch bei vorkommenden Reiseunterbrechungen leichter handhabbar zu gestalten. Die Untersuchung der Eisenbahndirektion über eine Umänderung der Bestimmungen unter Wahrung der Interessen der Bahn hat zu zwei Wahlvorschlägen geführt. Beide gehen von dem Grundsatze aus, daß eine Reise in möglichst kurzer Zeit, vom Reiseantritt ab gerechnet, erfolgen soll, wobei der Reisende die Reise mit beliebigem Zug antreten darf. Nach dem einen Wahlvorschlag würde der Reisende eine sehr große Bewegungsfreiheit in der Frage des Überganges von einem Zug auf einen anderen erhalten. Ein solcher Übergang würde sonach in gewissen Fällen so gut wie unbegrenzt oft während einer Reise abgabenfrei erfolgen können. Die Reiseunterbrechung würde nämlich ohne Abstempelung der Fahrkarte oder Erlegung einer Abgabe stattfinden können, wenn die Unterbrechung, ob sie jetzt auf der Schlußstation des Zuges oder anderswo erfolgt, keine Verlängerung der Gesamtreisezeit herbeiführt — gerechnet von der Abgangszeit für den Staatsbahnzug, mit dem die Reise angetreten wurde —, in der die Reise zwischen der Ausgangs- und Bestimmungsstation auf der Staatsbahn am schnellsten zurückgelegt werden kann. Der Aufenthalt würde nach diesem Wahlvorschlag auch dann abgabenfrei erfolgen können, wenn der Aufenthalt nicht durch die Zugverbindungen bedingt ist. Nach dem zweiten Wahlvorschlag dagegen muß eine Reise nach ihrem Antritt in einer gewissen Ordnung abgewickelt werden, so daß der Übergang von einem Zug zu einem anderen in der Regel auf Stationen geschehen würde, wo die Züge ihre Schluß- oder Anfangsstationen haben. Ein durch Zugverbindungen nicht bedingter Aufenthalt würde sonach nach diesem Wahlvorschlag in der Regel mit Abgaben belegt werden. Dieses Verfahren könnte auch als das meist berechtigte angesehen werden. Nach beiden Wahlvorschlägen würden gewisse Erleichterungen für Reisende im Wechselverkehr zwischen Staats- und Privatbahnen durchgeführt werden.

Die Eisenbahndirektion hat einen Entschluß in dieser Frage noch nicht gefaßt. Vor diesem Entschluß werden die äußeren Dienststellen gehört. Daß eine Änderung der bestehenden Bestimmungen wünschenswert ist, darüber dürfte kein Zweifel bestehen. Dr. S.

— **Trälleborg Transit.** Die eigens für Umexpedierungssendungen nach bzw. von Deutschland bei der Dampffährenstation in Trälleborg neueingerichtete Abfertigungsstelle hat dieser Tage weitere Umexpedierungsmöglichkeiten erhalten, indem das Recht zur Neueinlassung von aus Deutschland kommenden Sendungen, die im Frachtschein für Trälleborg Transit als Empfangsstation ausgestellt sind, auch auf die Sendungen ausgedehnt wurde, die von Trälleborg Transit aufgeteilt weitergesandt werden. Als Bedingung für eine solche Neueinlassung gilt indes, daß die Einlassung sämtlicher Teilsendungen gleichzeitig geschehen soll. Die Ausdehnung dieses Zugeständnisses wird vom Frachtkostenstandpunkt von großer Bedeutung werden, besonders für sogenannte Stückgutsammelladungen.

— **Der Arbeiterstand im russischen Verkehrswesen und die nötigen Voraussetzungen zu seiner Einschränkung.** In letzter Zeit wird der Frage der Einschränkung des Arbeiter- und Bedienstetenstandes im russischen Verkehrswesen große Aufmerksamkeit zugewendet. Diese Einschränkung begann Ende 1921 und wiederholte sich im letzten Betriebsjahre mehrmals. Das Endziel dieser Maßnahmen war, die Vorkriegsstände zu erreichen, und nach dieser Richtung ist es schon gelungen, tatsächliche Ergebnisse zu erzielen und die Vorkriegszahlen nicht nur herbeizuführen, sondern in manchen Fällen unter ihnen zu bleiben. Der Transportarbeiterbestand betrug im Jahre 1913 etwa 815 000 Mann; jetzt hat er die Zahl von 813 000 erreicht, wie aus folgender Zusammenstellung hervorgeht:

	Anzahl der Bediensteten und Arbeiter
Jahr 1913	815 000
1. Mai 1921	1 279 991
1. Oktober 1921	1 065 825
1. April 1922	866 107
1. Oktober 1922	813 662

Vom 1. Januar 1923 ab tritt eine weitere Einschränkung auf 709 000 Mann ein. Doch allein mit diesen Zahlen ist die ganze Frage noch keineswegs gelöst, denn der Betrieb der russischen Bahnen war in der Vorkriegszeit dreimal so stark wie jetzt. Um also einen richtigen Vergleich zu ziehen, muß man auf die Voraussetzungen zurückgehen, von denen die Produktivität der Arbeit im allgemeinen und des Transportwesens im besonderen abhängt. Als solche Voraussetzungen sind zu nennen: 1. die tägliche Arbeitsdauer, 2. die Beschaffenheit der Materialien, 3. die Klassifikation der Arbeiter, 4. der Grad der Abnutzung der Geräte und Instrumente, 5. die Arbeiten, die aus der nicht normalen Abnutzung des Fahrmaterials hervorgehen, und 6. die Höhe des Arbeitslohnes. Wenn wir diesen einzelnen Voraussetzungen nachgehen und die Arbeitsbedingungen in der Vorkriegszeit und jetzt danach vergleichen, so finden wir, daß sich diese Bedingungen wesentlich im Sinne der Abnahme der Produktivität der Arbeit verändert haben. Der Arbeitstag hat sich verkürzt, die Eigenschaften der Materialien haben sich verschlechtert, die Klassifikation der Arbeiter ist zurückgegangen, der Arbeitslohn ist

stark gefallen usw. Man kann zu einer Einschätzung der Höhe des Einflusses der oben angegebenen Ursachen wie folgt kommen, wenn man in Erwägung zieht, daß die Verkürzung des Arbeitstages für die Produktivität in den einzelnen Arbeitszweigen eine Herabsetzung um 11 bis 25 % zur Folge hatte, daß das Bedürfnis an Materialien bisher nur bis zu 30 % befriedigt wurde, daß der Arbeitslohn im Vergleich mit der Vorkriegszeit sich fünffach verminderte und daß die Klassifikation mancher Kategorien von Transportarbeitern auf das 1½- bis 2fache zurückging, besonders bei den Werkstättenarbeitern wie Kesselarbeitern, Schmieden, Schlossern u. a. Es ergibt sich bei Annahme von annähernden Mindestwerten:

	Prozente des Einflusses auf die Produktivität der Arbeit*)	Prozente der Arbeitskräfte auf die sich dieser Einfluß im Transportwesen erstreckt*)	Mittlere Prozente des Einflusses auf die Transportarbeit im ganzen*)
1. Auf Abkürzung des Arbeitstages*)	11	90	10
2. Auf Abnutzung der Geräte und dadurch hervorgerufenen Aufenthalt in der Arbeit*). .	20	25	5
3. Auf den Mangel und die Geringwertigkeit der Materialien und auf Ersatzarbeiten*) . . .	20	50	10
4. Auf den Rückgang der Klassifikation der Arbeiter*)	10	50	5
5. Auf die Arbeitszunahme infolge der nichtnormalen großen Abnutzung der Fahrzeuge*) . . .	20	40	8
6. Auf den Rückgang des Arbeitslohnes*)	15	100	15
im ganzen . .	—	—	53

Die Zusammenstellung aller oben aufgezählten Bedingungen äußert sich an der Produktivität im Sinne einer Verminderung um 53 %. Diese Zahl kann vielleicht noch etwas herabgesetzt werden, wenn man die in den letzten Jahren eingetretene Anpassung an die geänderten Verhältnisse in Betracht zieht, aber das ist schwer einzuschätzen. Um daher an die Frage der Herabsetzung der Arbeiterbestände im Verkehrswesen richtig heranzutreten, muß man nicht nur das Ausmaß des Eisenbahnbetriebes ins Auge fassen, sondern auch diejenigen Grundlagen, die auf die Produktivität der Arbeit, besonders nach der Seite der Transportarbeit, einwirken. Unter diesem Gesichtswinkel erscheint die für den 1. Januar 1923 vorgesehene Zahl der Arbeiter im Eisenbahntransportwesen zu 709 000 nicht übertrieben gering. Im Jahre 1913 trafen auf 1 Werst 13 Mann, aber am 1. Januar 1923 sind es 11, bei Annahme der Korrektionszahl auf Grund der die Produktivität der Arbeit herabsetzenden Ursachen 7 Mann auf das Werst, d. i. fast zweimal weniger als in der Vorkriegszeit. Eine solche Verringerung ist bedingt durch die Abnahme des Eisenbahnverkehrs, die sich in der Zahl der Arbeiter und Bediensteten äußern muß, deren Arbeit sich in unmittelbarer Abhängigkeit vom Betriebe befindet. Die Anzahl der Lokomotivwerste war 1913 gleich 540 000 000 und im Jahre 1922 nur 185 000 000, das ist also fast dreimal weniger. Wenn man die im Betriebe beschäftigten Bediensteten und Arbeiter zu 60 % der gesamten Zahl der Verkehrsbediensteten und -arbeiter annimmt, und wenn man demgemäß den Stand der im Betriebe beschäftigten Bediensteten vom Jahre 1913 auf ein Drittel verkleinert, die übrigen 40 % aber unverändert beläßt, so kommt man auf 490 000 Mann, und bei Annahme des Korrektionskoeffizienten für die Verschlechterung der auf die Arbeitsleistung einwirkenden Grundlagen auf 750 000 Mann, d. i. um 6 % mehr als die für den 1. Januar 1923 vorgesehenen 709 000, wobei die fehlenden 41 000 Mann auf Rechnung der eingetretenen Anpassung genommen werden können. Eine weitere Einschränkung könnte also nur in Abhängigkeit von einer Verbesserung der Arbeitsleistung erfolgen. Die Ursachen, welche zurzeit die Arbeitsleistungen herabsetzen, liegen in der von Rußland durchgemachten Zerrüttung; nach Maßgabe der Wiederherstellung der Volkswirtschaft werden diese Ursachen allmählich entfallen, aber Hand in Hand damit wird unausbleiblich eine Zunahme des Umfanges der Beförderungen aller Art und insbesondere des Ausmaßes der Eisenbahntransportarbeit gehen. In dieser Beziehung sind zwei Dinge bemerkenswert, die dazu bestimmt sind, in Zukunft entscheidende Bedeutung in der Frage der normalen Einstellung der Arbeiterbestände zu bekommen, und zwar 1. die allmähliche Verbesserung des Koeffizienten der Arbeitsleistung, der auf eine Abminderung der Arbeiterbestände hinwirken wird, und 2. die Betriebszunahme in Verbindung mit einem Wiederaufblühen des Landes, die eine Vergrößerung der den Transport bedienenden Arbeiterzahl bedingen würden. Die Komponente dieser beiden Größen wird zur Festsetzung der festen Arbeiterbestände führen, die den tatsächlichen Bedürfnisen des Transportes entsprechen. Dr. S.

*) Die Prozente sind geschätzt und können angefochten werden, sind aber eher zu niedrig als zu hoch gegriffen.

— **„Westinghouse" in Rußland.** Die englisch-amerikanische Gesellschaft „Westinghouse", die vor dem Kriege die alleinige Herstellerin automatischer Eisenbahnbremsen in Rußland war, hat als vereinzelte Ausnahme trotz der Nationalisierung der Industrie ihre Fabrik in Jaroslaw behalten. Als kürzlich eine staatliche Fabrik zur Herstellung selbsttätiger Bremsen in Moskau eröffnet wurde, machte die Westinghouse-Gesellschaft den Versuch, den neuen Betrieb zu pachten oder in Konzession zu erhalten, doch wurden ihre Vorschläge abgelehnt. Jetzt hat ein scharfer Wettbewerbskampf zwischen den beiden Betrieben begonnen, wobei die staatliche Fabrik die Lieferung der Bremsvorrichtungen für die Eisenbahn zum halben Preise im Vergleich zur Gesellschaft Westinghouse anbot. Die „Prawda", das Zentralorgan der kommunistischen Partei, richtet heftige Angriffe gegen die Behörden, welche die staatlichen Bestellungen dennoch zu gleichen Teilen zwischen den beiden Betrieben verteilt und dem staatlichen Betriebe vorgeschrieben hätten, den gleichen Preis wie die private Gesellschaft in Rechnung zu stellen.

— **Wagenausbesserungswerkstätten in Rumänien.** Rumänien hat eine große Anzahl Lokomotiven und Wagen zur Ausbesserung an die Skodawerke nach Pilsen gesandt. Da das Eisenbahnmaterial, besonders die Wagen, sehr abgenutzt sind — von den den Wagenpark bildenden 85 000 Wagen sind bloß 40 000 in brauchbarem Zustande —, soll die Errichtung von Wagenausbesserungswerkstätten in der Nähe des Erdgasgebietes geplant werden.

— **Italienisch-deutsche Handelskammer in Mailand.** Im November 1922 ist in Mailand, Via Goito 7, eine italienisch-deutsche Handelskammer begründet worden. Sie unterhält noch außerdem Zweiganstalten in einzelnen größeren Städten Italiens und soll sich mit der Förderung der deutsch-italienischen Handelsbeziehungen befassen, ferner bei der freundschaftlichen Schlichtung auftauchender geschäftlicher Streitigkeiten behilflich sein und insbesondere die Gewinnung tüchtiger Handelsvertretungen erleichtern. Anderseits sind die Vorbereitungen für die Errichtung einer italienischen Handelskammer in München, die sich ähnlich betätigen soll wie die genannte Mailänder Kammer, bereits weit vorgeschritten.

— **Der italienische Außenhandel im ersten Halbjahr 1922.** Nach der soeben veröffentlichten Handelsstatistik des italienischen Finanzministeriums beläuft sich der Wert der italienischen Gütereinfuhr im ersten Halbjahr 1922 auf 7746 Millionen Franken gegen 8745 Millionen in der gleichen Zeit 1921 und der Wert der ausgeführten Güter auf 4198 Millionen Franken gegen 3961 Millionen in der ersten Hälfte des Vorjahres. Die Einfuhr hat also um rund eine Milliarde ab- und die Ausfuhr um etwa 240 Millionen zugenommen. Was den Handel Italiens mit den einzelnen Ländern anbelangt, so gibt hierüber die folgende Zusammenstellung Auskunft:

	Einfuhr Italiens Millionen Tonnen		Ausfuhr Italiens Millionen Tonnen	
Frankreich	557	(— 64)	633	(+ 263)
Deutschland	609	(— 64)	508	(+ 173)
Großbritannien	970	(— 115)	544	(+ 177)
Vereinigte Staaten . .	2105	(— 1236)	378	(— 163)
Schweiz	134	(— 9)	532	(— 67)

Die in Klammern stehenden Zahlen geben den Unterschied an zwischen den Einfuhr- und Ausfuhrmengen im gleichen Zeitraum des Jahres 1921.

— **Hafenbauten in Straßburg.** Vor dem Ingenieur- und Architekten-Verein von Elsaß-Lothringen hat Ing. Weirich, Direktor der Gemeindehäfen von Straßburg, einen Vortrag über die Erweiterungsbauten der Straßburger Häfen gehalten. Das Hauptelement des Straßburger Verkehrs sind brennbare Mineralstoffe. Man schätzt die Kohlenmenge, die künftig über Straßburg gehen wird, auf 3 Millionen Tonnen. Die hierfür bestehenden Einrichtungen mit ihren 1800 m Kailänge genügen für eine Million Tonnen. Bei einem richtigen Ausbau der Umschlagseinrichtungen werden noch etwa 1500 m Kailänge erstellt werden müssen. Für das Petroleum benötigt man 1000 m Kailänge, die für 150 000 t

genügen werden. Was das Getreide anbelangt, so genügen die bestehenden Anlagen, die übrigens noch erweitert werden können. Für den Umschlag der übrigen Güter müssen noch etwa 1500 m Kailänge beschafft werden, da die bestehenden Einrichtungen, die sich bereits über 1500 m erstrecken, für die erwartete Menge von einer Million Tonnen nicht genügen werden. Für das Kali ist ein besonderer Platz vorgesehen. Man erwartet etwa 1 Million Tonnen, die über Straßburg zur Ausfuhr gelangen sollen. Im ganzen werden also 6500 m neue Kais verlangt, Petroleumhafen inbegriffen, die zusammen mit den bereits bestehenden Kais einen Verkehr von 6 Millionen Tonnen werden bewältigen können. Man schätzt die Kosten, welche der Ausbau erfordern wird, auf 200 Millionen Franken, wovon 80 Millionen zu Lasten des elsässisch-lothringischen Bahnnetzes gehen werden.

— **Der Hafenverkehr von Marseille, 1922.** Im Laufe des Jahres 1922 sind im Hafen von Marseille 5712 Schiffe eingelaufen von einem Gesamtgehalt von 8 755 552 t, und es sind dabei an Gütern 4 171 815 t eingeführt worden, darunter 845 864 t Getreide und Mehl sowie 1 126 572 t Kohle. Ausgefahren sind 5745 Schiffe mit 1 652 572 t Gütern. Der Hafen hat also einen Gesamtumschlag von 5 824 785 t zu verzeichnen oder 1 025 818 t mehr als 1921, woraus hervorgeht, daß sich die Weltkrisis einigermaßen gelegt hat. Vergleicht man aber die gegebenen Zahlen mit den Verkehrszahlen von 1913, wo sich der Gesamtumschlag im Hafen auf 8 938 652 t belief, wovon 5 886 217 t auf die Einfuhr und 3 052 435 t auf die Ausfuhr entfielen, so wird man erkennen, daß der regsame Handelsverkehr der Vorkriegszeit noch lange nicht erreicht ist. Aus dem Umstand, daß der Schiffsraum der aus dem Hafen im Jahre 1922 ausgefahrenen Schiffe sich auf 8 804 178 t belief, während nur 1 652 970 t Güter ausgeführt wurden, ergibt sich von neuem die Tatsache, daß der Hafen von Marseille unter ständigem Mangel an Rückfracht leidet. Was den Personenverkehr anbelangt, so brachten die Dampfer im Jahre 1922 im ganzen 357 038 Reisende nach Marseille und 272 570 schifften sich zur Abfahrt ein. Daß sich 70 891 weniger Personen zur Abfahrt eingeschifft haben als im Vorjahre 1921, mag darauf hinweisen, daß die Auswanderung im Zurückgehen begriffen ist.

— **Der Ausbau des Antwerpener Hafens.** Die Antwerpener Hafenverwaltung hat nunmehr den endgültigen Plan für ein neues Hafenbecken im Westen des für das künftige Kanalnetz bestimmten Geländes fertiggestellt. Das neue Hafenbecken wird demjenigen in Rotterdam ähnlich sein. In seiner Mitte werden etwa 15 große Seeschiffe Raum finden und längs seiner Kais etwa 150 Binnenkähne. Grundsätzlich soll das neue Hafenbecken dem Umschlag von Getreide dienen. Man nimmt an, es im Jahre 1928 dem Betrieb übergeben zu können. Die Aufstellung der Seeschiffe in der Mitte erfordert eine Anzahl schwimmende Umschlagseinrichtungen zur Beladung der um die Seeschiffe sich aufstellenden Binnenschiffe. Aus dieser ganzen Anlage geht hervor, daß die Hafenverwaltung sich bemüht, den Antwerpener Hafen mehr mit Rheingütern zu versorgen, um auch hierin mit Rotterdam in schärferen Wettbewerb treten zu können.

— **„Pullmann im Nahverkehr.“** Wenn man unter Vorortverkehr einen Verkehr versteht, schreibt die „D. A. Ztg.“, bei dem die Fahrgäste den Weg zwischen Wohnung und Geschäft täglich mit der Eisenbahn zurücklegen, so ist das Gebiet, auf das sich der Londoner Vorortverkehr erstreckt, erheblich größer als die entsprechende Fläche anderer Bahnstädte. Es ist z. B. nichts Ungewöhnliches, von Brighton, 80 km von London entfernt, täglich oder doch mindestens mehrmals in der Woche dorthin und zurück zu fahren. Der Engländer steht bekanntlich nicht gern zeitig auf, so legt er namentlich bei großen Entfernungen besonderen Wert darauf, schnell befördert zu werden. Die Südküstenbahn, die den Verkehr London-Brighton bedient, tat sich daher darauf etwas zugute, daß sie auf dieser Strecke eine Anzahl Züge verkehren läßt, die die Fahrt in genau einer Stunde zurücklegen. Um auch die Zeit zu sparen, die auf die Einnahme des Frühstücks, bekanntlich in England eine wirkliche Mahlzeit, verwendet werden muß, kann man in diesen Zügen in Wagen, die besondere Bequemlichkeit bieten, frühstücken. Auf manchen derartigen Strecken haben sich die Inhaber von Dauerkarten zu teilweise losen Vereinigungen zusammengeschlossen, und die Eisenbahngesellschaften stellen für sie besondere Pullmanwagen, die innerlich saalartig gebaut und mit Tischen ausgestattet sind. Hier wird das Frühstück gruppenweise nacheinander aufgetragen. Solche Züge verkehren zwischen London und einer Anzahl Orten an der Süd- und Ostküste von England, die zum Teil, wie z. B. Clacton, bis 115 km von London entfernt sind. Der Zug von Clacton trifft täglich gegen 10 Uhr in London ein und fährt 5½ Uhr, Sonnabends schon 12½ Uhr wieder ab. Er besteht aus acht Speisewagen, von denen vier für die Inhaber von Dauerkarten vorbehalten sind. Außer nach Clacton werden zwei von ihnen noch nach Walton durchgeführt. Ähnliche „Klubzüge“ verkehren zwischen Manchester und Blackpool einerseits und Llandudno in Wales anderseits. Die Eisenbahngesellschaften fördern diese Art des Verkehrs.

Fremde Erdteile.

— **Persisch-indische Eisenbahnverbindung.** Im Kriege ist die von Quetta in Britisch Balutschistan ausgehende, in Nuschki in Balutschistan endigende Eisenbahn erst bis in die Landschaft Dalbandin, dann bis Mirjaiva und schließlich bis Duzbad an der Grenze der Landschaft Seistan verlängert worden. Die neue Eisenbahn führt zum Teil durch weite Gegenden und ist lediglich aus strategischen Rücksichten gebaut worden; sie hat sich aber auch als ein gutes Mittel zur Förderung des Verkehrs zwischen Persien und Indien und namentlich auch des Handels der Oase Seistan erwiesen. Der Wert des Handels mit Persien hat sich bei jeder Verlängerung der Eisenbahn verdoppelt, und die Oase Seistan kann nun ihr Getreide und andere Rohstoffe, für die sonst schwer ein Absatzgebiet zu finden war, nach Quetta und Balutschistan und weiter nach Indien ausführen, und dadurch wird wiederum die Bebauung der Oase gefördert. Die Regierung hat nach Beendigung der Feindseligkeiten den Abbruch der Eisenbahn erwogen; in Kreisen, die an der Erschließung jener Gegenden beteiligt sind, hofft man jedoch, daß dieser Plan aufgegeben wird, und erwartet mit Bestimmtheit, daß die Eisenbahn in nächster Zeit Überschüsse erbringen, mindestens aber keine Zuschüsse erfordern wird.

— **Die Kassala-Eisenbahn.** Die englische Regierung hat die Bürgschaft für eine Anleihe übernommen, die zur Verlängerung der Sudan-Eisenbahn bis Kassala aufgelegt werden soll. Die 250 km lange Eisenbahn soll im Frühjahr 1925 eröffnet werden. Sie wird eine wesentliche Zunahme der Baumwollausfuhr aus dem Gebiete des Flusses Gash und überhaupt der Ausfuhr aus dem östlichen Sudan ermöglichen, wo namentlich Getreide gebaut und Viehzucht getrieben wird. Das ganze Gebiet ist fruchtbar, doch haben die Möglichkeiten, die es bietet, bis jetzt nicht ausgenutzt werden können, weil es an Beförderungsmitteln fehlte.

Allgemeines.

— **Schienenbrüche.** Nach der jetzt vorliegenden amtlichen Statistik der schwedischen Staatsbahnen für 1921 sind am 14. Januar 1921 durch flache Bremsstellen an einem Radsatz eines Erzwagens 203 Schienenbrüche auf einmal entstanden. Die flachen Bremsstellen waren vermutlich darauf zurückzuführen, daß die Bremsklötze während des Aufenthaltes in einer Station festfroren. Die Zahl von 203 Schienenbrüchen stellt, soweit dem Berichterstatter bekannt, einen europäischen Rekord dar. In der Deutschen Bauzeitung 1893 S. 155 findet sich eine Mitteilung über 81 Schienenbrüche auf einmal, die auf unrunde Bremsräder zurückzuführen waren. Die Amerikaner scheinen uns allerdings auch hier weit über zu sein. In der fachwissenschaftlichen Monatsschrift „Deutsches Eisenbahnwesen“ 1920 Heft 12 finden sich folgende amerikanische Angaben, die sich auf sehr kalte Wintermonate beziehen. Auf einer Linie in Süd-Dakota brachen 500 Schienen infolge zweier Stahlräder mit flachen Stellen an den Drehgestellen eines Reisewagens. Auf einer Linie im Staate New York zerbrach ein flach gebremstes Rad eines Beobachtungswagens 15 Schienen. Auf einer anderen Linie im Staate New York brachen unter einem flachen Rade eines Schnellzuges fast 100 Schienen. Ein Schnellzug, in dem sich ein Rad mit ausgeschlagenen Stahlreifen befand, verursachte auf einer Linie in Ohio den Bruch von 960 Schienen auf einer Strecke von 322 km; am Schlusse der Fahrt betrug die Länge der flachen Stelle 229 Millimeter. Während man bei uns derartig große Bremsstellen an Güterwagen zu finden pflegt, beobachten die Amerikaner dergleichen an Schnellzügen und sogar an Speisewagen. Man sollte doch meinen, daß die Gäste eines Speisewagens mit ihren Beschwerden über den schlagenden Speisewagen nicht erst 500 Schienenbrüche abgewartet hätten, von dem Schnellzugwagen mit 960 Schienenbrüchen gar nicht zu reden.

Rechtspflege.

— **Milderung der Strafe im Falle der Angeschuldigte selbst ein Rechtsmittel nicht eingelegt hat.** Der Verteidiger hat in der mündlichen Verhandlung zweiter Instanz eine Milderung der Strafe erbeten. Die Frage, ob dies verfahrensrechtlich überhaupt zulässig ist, wenn die Vorentscheidung nur vom Beamten der Staatsanwaltschaft zuungunsten des Angeschuldigten angefochten ist, der selbst kein Rechtsmittel eingelegt hat, ist vom Gericht bejaht worden. Die bisherige Rechtsprechung des

Disziplinarhofs hat allerdings angenommen, dies sei unzulässig, weil das Reichsbeamtengesetz eine dem § 343 der Strafprozeßordnung entsprechende ausdrückliche Vorschrift nicht kenne (vgl. Entsch. des Kaiserl. Disziplinarhofs vom 14. November 1897 in F. 4/87, vom 5. Juli 1909 in F. 4/09 und 4. November 1918 in F. 7/18, ebenso preuß. OVG., Urteil vom 20. Dezember 1884 in OVG. XII, S. 432). Diese Rechtsauffassung hat der Reichsdisziplinarhof aus folgenden Gründen nicht mehr aufrecht erhalten:

Das förmliche Disziplinarverfahren ist kontradiktorisch und den Formen des Strafprozesses nachgebildet (Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches, 4. Aufl. S. 462). Es ist im Reichsbeamtengesetz nur unvollständig geregelt. Die Lücken sind daher aus der Strafprozeßordnung zu ergänzen. Im Disziplinarverfahren handelt es sich ebenso wie im Strafprozeß um die Durchführung eines öffentlich rechtlichen Strafanspruchs und um die Erforschung objektiver Wahrheit, weshalb zur Erreichung dieses Ziels die analoge Anwendung des das Strafgerichtsverfahren regelnden Reichsgesetzes für zulässig erachtet werden muß, wenn das Reichsbeamtengesetz auch eine diesbezügliche ausdrückliche Vorschrift nicht hat. Zutreffend führt in diesem Sinne auch das Oberlandesgericht Posen in der Entscheidung vom 14. Januar 1907 (OLG. Rechtspr. Bd. 14, S. 325) aus: „Da die Disziplinargesetze nur einige besondere, jedenfalls nicht erschöpfende Bestimmungen über das Disziplinarverfahren enthalten, muß der Gesetzgeber den Willen gehabt haben, daß die allgemeinen Bestimmungen des jeweiligen Strafverfahrens ergänzend angewendet werden, soweit sie mit dem Disziplinargesetze und dem von ihm verfolgten Zwecke in Einklang stehen. Anderenfalls würde ein Disziplinarverfahren in den weitaus meisten Fällen undurchführbar sein.“ Die analoge Anwendung der Strafprozeßordnung ist also nur da auszuschließen, wo sie mit dem abweichenden Rechtsgrund — dem auf dem Anstellungsvertrage beruhenden Disziplinarstrafanspruch — oder dem Zweck des Disziplinarverfahrens — der Reinhaltung und Ordnung des öffentlichen Dienstes — oder dem erkennbaren Inhalt des Reichsbeamtengesetzes unvereinbar ist. Diese Erwägungen rechtfertigen die Auffassung, daß § 343 Strafprozeßordnung zur Ergänzung der lückenhaften Verfahrensvorschriften des Reichsbeamtengesetzes, insbesondere auch beim Rechtsmittel der Berufung (§§ 110 ff. Gesetzes), heranzuziehen ist, daß also der höhere Richter, ohne durch den Zweck und die Richtung der von der Staatsanwaltschaft eingelegten Berufung gebunden zu sein, diejenige Entscheidung zu erlassen hat, welche er nach Lage der Sache für die richtige erachtet. In diesem Sinne läßt sich auch Schultze, Reichsbeamtengesetz 2. Aufl. Bem. 4 zu § 110 aus: „Wenn der Beamte der Staatsanwaltschaft mit der Tendenz gegen den Angeschuldigten Berufung eingelegt hat, kann die Strafe gemildert oder der Angeschuldigte freigesprochen werden“ (ebenso Arndt, das Reichsbeamtengesetz 2. Aufl. 1922, Bem. 4 zu § 110). Die Motive zum Reichsbeamtengesetz stehen dieser Rechtsauffassung keinesfalls entgegen, wenn sie sie auch nicht ausdrücklich bestätigen. (Motive S. 45 und 46.) In diesem Zusammenhange sei noch darauf hingewiesen, daß für das preußische Disziplinargesetz betreffend die nichtrichterlichen Beamten vom 21. Juli 1852 die höchste preußische Disziplinarbehörde, das Staatsministerium, in ständiger Rechtsprechung entschieden hat, daß der Grundsatz des § 343 Strafprozeßordnung auch für das Disziplinarverfahren Geltung habe, und daß das preußische Oberverwaltungsgericht sich neuerdings (Urt. vom 15. Dezember 1908, Bd. 54, S. 457) im Gegensatz zu früheren Entscheidungen auf den Standpunkt des Staatsministeriums gestellt hat (vgl. Rheinbaben, die preußischen Disziplinargesetze 2. Aufl. 1911 S. 280, 281).

Bücherschau.

— **Grundlagen der Fabrikorganisation.** Von Dr.-Ing. E. Sachsenberg. Dritte Auflage. Berlin, 1922. Verlag von Julius Springer.

Das Buch, von dem die erste Auflage im Jahre 1917 während des Krieges erschienen war, liegt in dritter verbesserter und erweiterter Auflage vor. Das erste Drittel des Buches ist dem wichtigsten Bestandteil eines Fabrikbetriebes, den Menschen gewidmet, und zwar von unten aufbauend, beginnend mit dem Arbeiter, dem Vorarbeiter und Meister, dem Betriebs- und Oberingenieur, dem kaufmännischen Büro und der Direktion. Der Verfasser gibt den beim Handwerksmeister in die Lehre gegangenen Gesellen hinsichtlich Leistung und Führung den Vorzug vor denen, die in Fabriken gelernt haben. Bei den erstklassig eingerichteten Lehrlingswerkstätten und Werkschulen unserer Großindustrie und den ernsten Bemühungen ihrer Leiter, brauchbaren Nachwuchs zu erziehen, kann das Urteil des Verfassers allgemein nicht gelten. Wichtig ist die Betonung, daß der Lehrling vor allen Dingen arbeiten lernen muß; denn „die Liebe zur Arbeit selbst erst macht ihn zum tüchtigen Handwerker“. Das heißt nichts anderes, als die Forderung: In erster Linie steht die praktische Ausbildung im Handwerk, der Schulunterricht ist nur die Ergänzung jener Ausbildung, die auf das handwerkliche Können hinstrebt; bloßes Wissen macht noch keinen guten Handwerker. Der Hinweis, daß dem Lehrling ein Begriff von der für die Anfertigung einer Arbeit aufgewendeten Zeit beigebracht wird, ist sehr zu beachten. Über die Volontäre lesen wir unter anderem: „Für die Industrie bedeuten sie ein Hindernis“. Kein Zweifel. Jeder Anfänger ist in jedem Beruf hinderlich. Und wenn diese Ansicht in einem Unternehmen den Anfängern gegenüber die vorherrschende ist, so darf es nicht erstaunt sein, wenn sich nach einigen Jahren zeigt, daß die Qualität des selbst herangezogenen Nachwuchses immer schlechter wird und die Leistungen des Unternehmens mit Riesenschritten bergab gehen. Schlimm genug, wenn die leitenden Beamten für diese wichtige Frage so wenig Verständnis haben, daß das ganze Unternehmen auf den Ton abgestimmt ist, Praktikanten und Volontäre seien nur fünftes Rad am Wagen und wohlwollend geduldet. Wenn, wie der Verfasser sagt, die Firmen heute „wesentlich zufriedener mit den Leistungen der Volontäre als noch vor wenigen Jahren“ sind, so zeigt dies deutlich den Umschwung der Ansichten der Firmen in dieser Frage. Die Betonung der Notwendigkeit möglichst großer Selbständigkeit des Betriebsingenieurs, auch in Arbeiterfragen, der „vor allzu häufigen direkten Eingriffen der Direktion in den Betrieb geschützt werden“ muß, ist sehr zu begrüßen.

In dem Abschnitt „Der Weg des Geldes durch das Unternehmen“ wird das Lohnwesen, die Kalkulation, die Ermittlung der Betriebskosten und die Rechnungsüberwachung behandelt. Die Überlegenheit des Stückzeitakkords über den Geldakkord wird zu wenig herausgearbeitet. Daß der Meister die vom Akkordbüro festgestellten Akkorde selbständig unter Umständen verändern kann in „Fabriken, die nicht einwandfrei eingerichtet sind“, muß doch als so rückständig bezeichnet werden, daß es kaum noch der Erwähnung bedurft hätte.

Ein weiterer Abschnitt gilt dem Material vom Einkauf über die Lagerverwaltung bis zur Verrechnung. Die Terminkontrolle wird an mehreren Verfahren gezeigt, wobei vorher betont wird, daß sie der Eigenart des Betriebes anzupassen sei. Es gibt also kein Normalrezept. Die Statistik wird in Beispielen in ihrem Wert für ein Unternehmen gezeigt, immer in ihrer vornehmsten Eigenschaft als Selbstüberwachung auch des kleinsten Betriebsbeamten und Überwachung des ganzen Betriebes im Großen und Kleinen. Die schaubildliche Darstellung der Statistikwerte wird empfohlen, ihr Wert an mehreren Schaubildern im Vergleich zur statistischen Zusammenstellung erläutert. Vielleicht kann eine Neuauflage noch mehr die Verbrauchs- und Fertigungsstatistik in Tageswerten berücksichtigen, die für das Gedeihen eines Unternehmens so bedeutungsvoll und doch nicht überall genügend ausgebildet ist. Ein kurzer Abschnitt „Der Verkauf“ beschließt das Buch.

Die Vordrucke werden nach dem Vorgehen von Buff in seinem Buch „Werkstattbau“ nach der Zahl der Seite, auf der sie sich befinden, gezählt, was das schnelle Auffinden der Abbildungen sehr erleichtert und weitere Nachahmung verdient. Die nächste Auflage wird einige sprachliche Härten, wie Anhörung des Meisters, falschen Satzbau wie auf Seite 62 (Wichtige Antworten usw.) und auf Seite 68 (Am Ende jeden Monats usw.), das lateinisch-deutsche „derselben“ anstatt ihr und zahlreiche entbehrliche Fremdwörter zu vermeiden haben, wie: Fabrikat, Format, Kontrolle, kompliziert, Differenz, Reparaturen, direkt, graphisch, eventuell, Tendenz usw.; desgleichen einen kleinen Setzerfehler auf Seite 155. Ein gutes, lehrreiches Buch, das der Beachtung der Fachgenossen bestens empfohlen sei.

Dr. Hans A. Martens.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Am 1. Februar 1923 wird der an der Bahnstrecke Mühlhausen-Treffurt in km 29,45 zwischen den Stationen Wendehausen und Treffurt neuerrichtete Haltepunkt Feldmühle für den Personenverkehr eröffnet werden. Gleichzeitig wird der in km 26,25 gelegene Haltepunkt Normannstein für den Personenverkehr geschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektionsbezirk Wien-Nordost. Die Abfertigungsbefugnisse der Station Wien-St. Marx werden mit sofortiger Gültigkeit dahin erweitert, daß nunmehr

auch die Ab- und Aufgabe nachstehender, für die Firma „Fattinger u. Comp. A.-G., Albuminfabrik, Schlachthof, Wien St. Marx" bestimmter oder von dieser Firma zur Auflieferung gelangender Eil- und Frachtgutsendungen in Wagenladungen, wie: Albumin, min. Kohle, Brennholz, Blut (rohes Blut, Trockenblut und Blutmehl), Betriebsmaterialien, wie Öle, Fette, ferner Eisenbleche, leere Kisten und Fässer, nasse zum Dörren bestimmte Artikel: wie Obsttrester usw. sowie die gedörrten Produkte, weiters Knochen, Schlacke, Alteisen und ähnlicher Abfallmaterialien zugelassen wird.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 2 vom 26. Januar 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Erlöschen der Vereinsmitgliedschaft der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft;

Nr. V 36 vom 22. Januar 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 24. Januar dieses Jahres früh starb nach kurzem Leiden unerwartet

Herr Regierungsrat **Dr. Alfred Weil,**

Mitglied der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.),

im noch nicht vollendeten 35. Lebensjahre.

Sein vornehmes Wesen, seine Tüchtigkeit und Tatkraft haben ihm während der kurzen Zeit seines Wirkens in Königsberg nicht allein die Liebe sondern auch die Hochachtung seiner Mitarbeiter erworben.

Sein Andenken wird uns unvergeßlich bleiben. (150)

Der Präsident
im Namen aller Beamten der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.)

2. Gebühren.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden die jetzt gültigen Umlade- und Rollbockgebühren ab 1. Februar d. J. um 100 % erhöht.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft. (135)
Die Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C I b. Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn zu erhebenden Umlade- und Rollbockgebühren verdoppelt. Näheres enthält die am 29. Januar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (RGBl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Januar 1923. (156)
Reichsbahndirektion.

Umschlaggebühren in Maltsch Hafen und Pöpelwitz Umschlag.

Am 1. Februar dieses Jahres tritt für die Hafenordnungen der Umschlagstellen Pöpelwitz (Umschlag) und Maltsch Hafen ein Nachtrag 3 in Kraft. Dieser Nachtrag enthält die durch die Einrechnung der Umsatzsteuer erhöhten Sätze und außerdem für die Umschlagstelle Maltsch Hafen die bereits Anfang November 1922 bekanntgemachten Änderungen in dem eisenbahnseitigen Umschlag von Gütern und die für die Benutzung der Umschlagseinrichtungen durch die Parteien festgesetzten Gebühren. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderungen des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Über die Höhe der Gebühren geben die Umschlagstellen Auskunft.

Breslau, im Januar 1923. (179)
Reichsbahndirektion.

3. Verkehrsstörung u. Wiederaufnahme.

Güterverkehr in Österreich.

Wegen Schneeverwehung wurde der Gesamtverkehr in der Strecke Grafenschlag bis Martinsberg-Gutenbrunn auf unbestimmte Dauer eingestellt. Ferner wurde wegen ungünstiger Schneeverhältnisse bis auf weiteres die Annahme von Eil- und Frachtgütern aller Art nach Stationen der Strecke Schwarzenau (ausschließlich) bis Grafenschlag (einschließlich) gesperrt. Bereits übernommene Sendungen für Stationen der Strecke Schwarzenau bis Grafenschlag laufen aus. Rollende Sendungen für Ottenschlag und Martinsberg-Gutenbrunn werden angehalten und dem Absender zur Verfügung gestellt.

Wegen Schneeverwehung wurde ferner in der Strecke Eisenerz-Vordernberg der Gesamtgüterverkehr auf unbestimmte Dauer eingestellt. Weiter wurde die Annahme von Wagenladungsgütern aller Art nach den Stationen Langen und Danöfen wegen der dort bestehenden großen Entladeschwierigkeiten bis einschließlich 25. Januar eingestellt. Nach Stationen der Strecke Eisenerz-Vordernberg im Rollen befindliche Sendungen werden angehalten und den Absendern zur Verfügung gestellt. Nach den Stationen Langen und Danöfen können rollende Sendungen auslaufen.

Wegen Schneeverwehung mußten ferner Güterverkehrssperren in und nach folgenden Strecken verfügt werden:

1. Laubenbachmühle einschließlich bis Gußwerk. Im Rollen befindliche Sendungen werden angehalten und den Absendern zur Verfügung gestellt.
2. St. Ägyd am Neuwald ausschließlich bis Kernhof. Im Rollen befindliche Sendungen laufen aus.
3. Kienberg-Gamming ausschließlich bis Lunz ausschließlich. Von dieser Sperre betroffene Sendungen nach Lunz und darüber hinaus werden über den Hilfsweg Pöchlarn-Amstetten-Waidhofen a. Y. umgeleitet.

Aus dem gleichen Grunde wurde die Annahme von Sendungen jeder Art nach Stationen der Strecke Saalfelden einschl. bis Hochfilzen einschl. und darüber hinaus in beiden Verkehrsrichtungen eingestellt. Ebenso wurde wegen Schneeverwehungen der Gesamtgüterverkehr nach Stationen der Strecke Bruck a. d. L. ausschließlich bis Petronell gesperrt. Rollende Sendungen werden angehalten, vorläufig jedoch den Absendern nicht zur Verfügung gestellt.

Die wegen Schneeverwehungen am 19. Januar verlautbarte Sperre des Güterverkehres in beiden Richtungen nach und über die Strecke Saalfelden bis Hochfilzen wurde am 24. Januar, ausgenommen für Holz aller Art, wieder aufgehoben. (199)

Wien, den 27. Januar 1923.
Bundesministerium für Verkehrswesen.

Zu § 10 Ziffer 1a des VWÜ. Wegen Schneeverwehung sind die Strecken Scheibenberg-Elterlein und Königswalde-Annaberg ob. Bf. vom 23. bis 25. Januar 1923, Waltersdorf - Buchholz am 24. Januar 1923 zeitweise und Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal am 24. und 25. Januar 1923 unfahrbar gewesen. (193)

Dresden, den 26. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Zu § 10 Ziffer 1a des VWÜ. Der Gesamtverkehr auf den Strecken Innsbruck-Hpbhf.-Reichsgrenze bei Scharnitz und Reichsgrenze bei Grießen-Reutte der Mittenwaldbahn wurde am 20. Januar dieses Jahres wieder aufgenommen.

Infolge neuerlicher Schneeverwehungen mußte der Güterverkehr in der Teilstrecke Reichsgrenze bei Grießen-Reutte am 21. Januar wieder eingestellt werden. Die Wiederaufnahme erfolgte am 23. Januar d. J. (194)

Innsbruck, den 24. Januar 1923.
Bundesbahndirektion.

Zu § 10 Ziffer 1a des VWÜ. Infolge der durch Schneeverwehung eingetretenen Unfahrbarkeit der Strecke wurde der Verkehr auf der Linie Budapest-Nagy Kanizsa vom vom 18. Januar 1293, 12. Stunde bis 21. Januar 1923, 10. Stunde, auf der Linie Nagy Kanizsa-Barcs vom 18. Januar 1923, 21. Stunde bis 21. Januar 1923, 17. Stunde, auf der Linie Nagy Kanizsa-Agfalva vom 18. Januar 1923, 18. Stunde bis 21. Januar 1923, 6. Stunde und auf der Linie Székesféhervár-Komarom vom 19. Januar 1923, 7. Stunde bis 21. Januar 1923, 7. Stunde eingestellt. (195)

Wien, den 23. Januar 1923.
Direktion der Südbahn-Gesellschaft.

Zu § 10 Ziffer 1a des VWÜ. Wegen Schneeverwehung wurde der Verkehr auf der Linie Friesach-Bad Einöd (Strecke St. Michael-St. Veit) vom 19. bis 20. Januar 1923 eingestellt. (196)

Villach, den 22. Januar 1923.
Bundesbahndirektion.

Zu § 10 Ziffer 1a des VWÜ. Infolge Schneeverwehung war die Strecke Korneuburg-Hohenau am 25. Januar 1923 von 6 Uhr früh bis 10,30 Uhr vormittags unfahrbar. (197)

Wien, den 26. Janúar 1923.
Bundesbahndirektion Wien Nordost.

Zu § 10 Ziffer 1a VWÜ. Wegen Schneeverwehung war die Strecke Üszög-Mohács vom 19. bis 21. Januar 1923 gesperrt.

Budapest, den 24. Januar 1923.
Betriebsdirektion der Eisenbahn Mohács-Pécs.

Zu § 10 Ziffer 1a VWÜ. Infolge Schneeverwehung wurde der Gesamtverkehr auf der Strecke Gmünd-Gr. Gerungs der ehem. Niederösterr. Landesbahnen am 24. Januar 1923 auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Der auf den Strecken Laubenbachmühle-Mariazell und St. Ägid-Kornhof wegen Schneeverwehung eingestellte Betrieb wurde am 24. Januar auf der Teilstrecke Schwarzenau-Grafenschlag der Linie Schwarzenau-Martinsberg am 23. Januar 1923 wieder aufgenommen.

Wien, den 26. Januar 1923. (198)
Bundesbahndirektion Wien-West.

---

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 wird die Stendal-Tangermünder Eisenbahn in den Reichsbahn-Gütertarif aufgenommen und der Binnen-Gütertarif dieser Bahn aufgehoben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Eisenbahnen hier, Bahnhof Alexanderplatz. (139)

Berlin, den 23. Januar 1923.
Reichsbahndirektion.

Heft B: Entfernungen für den Binnenverkehr der früheren Preußisch-Hessischen Staatsbahnen.

Vom 1. April 1923 ab treten für die Station Gevelsberg-Haufe Entfernungserhöhungen ein, die durch den nächsten Nachtrag bekanntgegeben werden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Januar 1923. (171)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv 5.
Reichsbahn-Gütertarif. Heft CIb (Stationsfrachtsätze) Tfv 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 werden die geänderten Ausnahmetarife 10 und 13 für frische Kartoffeln (vgl. unsere Bekanntmachung vom 20. Januar 1923) auf eine größere Anzahl von deutschen Privatbahnen ausgedehnt. Bei einzelnen dieser Verwaltungen treten neue Ausgleichszuschläge im Heft CIb in Kraft. Das Nähere enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Januar 1923. (185)
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in den Ausnahmetarif 6 genannten Tarifs die „Beuthener Brikettfabrik" als deutsch-oberschlesische Gewinnungsstätte aufgenommen. Abfertigungsstation „Beuthen (Oberschles.) Hbf.". Frachtberechnung ab Beuthen (Oberschles.) Hbf. unter Zuschlag von 4 km. (192)

Oppeln, den 29. Januar 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 tritt ein neuer Ausnahmetarif 5 c für gewöhnliche Ziegel, und zwar: poröse Ziegel, Pflasterziegel, Dachziegel, gewöhnliche Ziegel (nicht gebrannt) und Bauziegel (gebrannte Ziegel) im Verkehr der an der Strecke Grottau-Reichenberg gelegenen Stationen der deutschen Reichsbahn untereinander sowie im Verkehr von diesen Stationen nach anderen Stationen in der Tschechoslowakei bei Beförderung über Reichenberg in Kraft. Das Nähere enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Januar 1923. (157)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Reichsbahn-Gütertarif. Heft CIb (Stationsfrachtsätze) Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 treten dem neuen Ausnahmetarif 11 für Düngemittel eine größere Anzahl von deutschen Privatbahnen bei. Gleichzeitig werden im Heft CIb neue Ausgleichszuschläge bei einzelnen Bahnen eingeführt. Das Nähere enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Januar 1923. (186)
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen.

Der in der Sondernummer 9 des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers bekanntgegebene neue Ausnahmetarif 11 für Düngemittel wird vom 1. Februar 1923 an auch auf den Verkehr mit den Saarbahnen an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs 11 ausgedehnt. Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (Main), den 27. Jan. 1923.
Reichsbahndirektion. (190)

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Wegen geringer Benützung werden die seit 1. Juni 1922 bestehenden direkten Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Müllheim-Badenweiler Eisenbahn mit Wirkung vom 1. April 1923 wieder aufgehoben. Von diesem Tage an werden die Sendungen dieser Stationen auf die Station Müllheim (Baden) zur Umbehandlung abgefertigt.

Frankfurt (Main), den 29. Jan. 1923.
Reichsbahndirektion. (189)

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Beide Tarife werden am 1. Februar 1923 neu ausgegeben. Die bisherigen gleichnamigen Tarife vom 1. Dezember 1921 nebst Nachträgen und Einrechnungstafel treten am gleichen Tage außer Kraft. Die neuen Tarife enthalten im wesentlichen neue auf der Grundlage der deutschen Binnentarife vom 1. Januar 1923 berechnete deutsche Schnittfrachtsätze. Für die Saarbahnstrecke sind besondere Teilschnittfrachtsätze in Frankenwährung erstellt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 24. Januar 1923.
Reichsbahndirektion (152)
namens der Verbandsverwaltungen.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel-Hafen.

Die mit Gültigkeit vom 27. Dezember v. J. um 60 % erhöhten Sätze des im Nachtrag 7 enthaltenen Gebührentarifs werden vom 1. Februar d. J. ab um weitere 200 % erhöht. Vom gleichen Tage ab tritt für den Umschlag von Erzen, Abbränden, Schlacken in gefrorenem Zustande ein Zuschlag von 50 % zu den jeweiligen Gebührensätzen in Kraft. — Die vorzeitige Inkraftsetzung gründet sich auf die vorübergehende Änderung der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Oppeln, den 26. Januar 1923.
Reichsbahndirektion. (191)
(Oberschlesische Eisenbahnen.)

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Tarifheft 1.

Vom 1. Februar 1923 ab treten im Verkehr mit den Stationen der Mannheim-Weinheim - Heidelberg - Mannheimer Nebenbahn (Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft) Entfernungsänderungen ein. Ferner sind die Stationen Dossenheim (Bergstr.) (schmalspurig), Heidelberg-Handschuhsheim (schmalspurig) und Schriesheim (schmalspurig) mit allen Angaben zu streichen, desgleichen ist bei diesen unter „vollspurig" genannten Stationen die Bezeichnung „(vollspurig)" zu streichen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. usw. Netz).

Breslau, den 26. Januar 1923. (181)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 ab werden die im Verkehr mit der Südharzeisenbahn zur Berechnung gelangenden Zuschlagsfrachten für Stückgut sowie die Umlade- bzw. Rollbockgebühren und die im Verkehr mit der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn bei Tarifbildung über die Südharzeisenbahn bestehenden besonderen Zuschlagsfrachten erhöht. Die neuen Sätze können aus der am 1. Februar d. J. erscheinenden Nummer des von der Reichsbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarifanzeigers für den Güterverkehr entnommen werden.

Berlin, den 26. Januar 1923. (169)
Centralverwaltung für Secundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 werden die im Binnen- und direkten Verkehr der Buttstädt-Rastenberger, Esperstedt-Oldislebener, Greußen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Neubrandenburg-Friedländer, Osterwieck-Wasserlebener, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer und Wenigentaft-Ochsener Eisenbahn zur Berechnung kommenden besonderen Zuschlagsfrachten erhöht. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Berlin, den 27. Januar 1923. (168)
Centralverwaltung für Secundärbahnen
Herrmann Bachstein.
Die Direktion
der Osterwieck-Wasserlebener
Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde wird ab 1. Februar cr. der Zuschlag zur Lieferfrist im direkten Verkehr mit der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn für Frachtstückgut und für Frachtgut in Wagenladungen auf drei Tage erhöht.

Nordhausen-Wernigeroder
Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion. (146)

Güterverkehr mit Belgien, Frankreich und Luxemburg.

Zu den reglementarischen Bestimmungen vom 1. 10. 1920 (Nr. 644 des deutschen Tarifverzeichnisses) treten mit Wirkung vom 1. 2. 1923 folgende Änderungen der besonderen Zusatzbestimmungen in Kraft:

Artikel 3.

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

Besondere Zusatzbestimmungen.

Einzuschalten:

3. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten sind von der Beförderung mit internationalen Frachtbriefen ausgeschlossen.

Sendungen dieser Art müssen an eine Mittelsperson an der Grenze aufgegeben werden.

Artikel 6.

Inhalt des Frachtbriefs.

Besondere Zusatzbestimmungen.

Einzuschalten:

17. Der Versender kann für den ungeteilten belgischen Durchlauf die Anwendung des Tarifs Nr. 1 (Expreßgut) und für den ungeteilten Durchlauf auf den deutschen Bahnen und den Saarbahnen die Anwendung des Tarifs für beschleunigtes Eilgut vorschreiben. Die Vorschrift ist in die Frachtbriefspalte „Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift" zu setzen. Die Beförderung findet hiernach auf den belgischen, deutschen oder Saarbahnen zu den Bedingungen der vorbezeichneten Tarife statt. Die für Eilgut nach dem internationalen Übereinkommen vorgesehenen Lieferfristen gelten auch hier.

Artikel 12.

Erhebung der Fracht.

Die besondere Zusatzbestimmung 4 erhält folgenden Wortlaut:

4. Wenn die in ausländischer Währung ausgedrückten Fracht- und sonstigen Beträge in inländischer Währung zu erheben sind, so werden der Umrechnung die von der Eisenbahn festgesetzten und durch Schalteranschlag oder sonstwie veröffentlichten Kurse zugrunde gelegt.

Einzuschalten:

5. Der Umrechnungskurs wird durch die Verwaltung festgesetzt, welche die Umrechnung vorzunehmen hat.

Die besondere Zusatzbestimmung 5 (bei Teilfrankaturen usw.) erhält die Nr. 6.

Einzuschalten:

7. Bei Frankosendungen werden die Frachten bis zur Grenze des Versandlandes oder bis zu einer weitergelegenen Grenzstation, wenn ein direkter Tarif zwischen dieser und der Versandstation besteht, ferner die Nebengebühren der Versandstation sogleich bei der Aufgabe erhoben; alle übrigen Beträge werden erst nach Rückkunft der Frankaturrechnung beglichen.

Die besonderen Zusatzbestimmungen 6, 7 und 8 erhalten die Nummern 8, 9 u. 10.

Artikel 13.

Nachnahmen.

Die besonderen Zusatzbestimmungen 5 und 6 erhalten folgenden Wortlaut:

5. Als Bescheinigung über die Belastung mit Nachnahme dient der abgestempelte Frachtbrief oder das Frachtbriefduplikat. In Deutschland und im Saargebiet sowie in Belgien und Luxemburg wird außerdem auf Verlangen des Absenders durch die Versandstation ein besonderer Nachnahmeschein gebührenfrei erteilt.

6. Für die Rücksendung der Nachnahmebegleitscheine, die sich auf Sendungen von Deutschland oder dem Saargebiet nach Frankreich sowie auf solche im Durchgang durch Frankreich nach Luxemburg beziehen, wird die in den französischen Tarifen vorgesehene Gebühr berechnet. Diese Gebühr wird bei Frankosendungen vom Versender, bei Überweisungssendungen vom Empfänger erhoben.

Artikel 14.

Lieferfristen.

Besondere Zusatzbestimmung 3.

Zu den in Belgien geltenden gesetzlichen Feiertagen ist hinzuzufügen der 11. November (Nationalfest).

In der besonderen Zusatzbestimmung 5 sind die Wörter „und im Saargebiet" zu streichen.

Folgende besondere Zusatzbestimmung 6 wird eingeführt:

6. Im Saargebiet werden die Lieferfristen verlängert für Eilgut um 3 Tage und für Frachtgut um 6 Tage.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Köln, den 26. Januar 1923. (180)

Reichsbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-polnischer Wechselverkehr.

Am 1. Februar 1923 wird der Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den Wechselverkehr zwischen den Stationen der deutschen Eisenbahnen (ausgenommen die Eisenbahnen des Saargebiets und des Memelgaues) einerseits und den Stationen der polnischen (ausgenommen polnisch-oberschlesischen) Eisenbahnen einschließlich der unter polnischer Verwaltung stehenden Eisenbahnen im Gebiet der Freien Stadt Danzig andererseits eingeführt. Hiermit werden die bisher geltenden Bestimmungen für den Verkehr mit Polen (ausgenommen Polnischoberschlesien) aufgehoben. Im Verkehr mit den Danziger Stationen tritt nur insofern eine Änderung ein, als die Sendungen auf Grund des Internationalen Übereinkommens mit internationalen Frachtbriefen befördert werden. Für die Frachtberechnung gelten bis auf weiteres noch die deutschen Tarifbestimmungen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftei der deutschen Reichsbahn in Berlin, Alexanderplatz, durch die auch der Tarif zum Preise von 70 *M* zu beziehen ist.

Breslau, den 24. Januar 1923. (160)

Reichsbahndirektion namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge-Schweiz.

Auf 1. II. 1923 wird der seit 22. X. 17 vorläufig eingestellte A. T. Nr. 20 für Steinkohlen usw. durch eine Neuausgabe wieder in Kraft gesetzt. Verkaufspreis 1,10 Fr. (142)

Karlsruhe, den 24. Januar 1923.

Reichbahndirektion.

---

a) Reichsbahngütertarif, Heft C I b.
b) Reichsbahntiertarif.

Am 16. 1. 23 ist die Zuschlagsfracht für die dänischen Staatsbahnen im Güter- und Tierverkehr zwischen Deutschland über Hoyer mit Westerland (Sylt) aufgehoben worden. (143)

Altona, den 23. Januar 1923.

Reichbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Hefte B I 15 u. B II 1—64.

Am 1. Februar 1923 werden im Verkehr mit der Station Kappeln (Schlei) der Eckernförde-Kappelner Kreisbahn die Tarifentfernungen um 5 km erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (138)

Berlin, den 24. Januar 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 27. Januar 1923 bis auf weiteres, längstens bis zum 31. März 1923, tritt auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn ein neuer Ausnahmetarif 14 für frisches Obst (ausgenommen Südfrüchte und Weintrauben) zur Verwendung im Deutschen Reich in Kraft. Er gilt für Stückgut und Wagenladungen bei Aufgabe als Eilgut oder Frachtgut. Die Frachtberechnung erfolgt nach den um 50 % gekürzten Frachtsätzen der regelrechten Tarifklassen für frisches Obst (vgl. nächsten Tarifanzeiger).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Januar 1923.

Reichsbahndirektion. (145)

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien, Teil II.

1. Mit Gültigkeit vom 24. Januar 1923 wird die Fracht auf den schmalspurigen Linien für Sendungen des Ausnahmetarifs 10, für frische Kartoffeln, nach den um 80 % ermäßigten Frachtsätzen der Klasse F berechnet. 2. Der Ausnahmetarif 17 für frischen Kohl gilt auch für den Binnen- und Übergangsverkehr der schmalspurigen Linien. Die Fracht wird nach den Sätzen der Klasse F berechnet.

Dresden, am 26. Januar 1923. (163)

Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 werden die Stationen Kappelrodeck und Ottenhöfen der Nebenbahn Achern-Ottenhöfen in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 26. Januar 1923. (161)

Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Seite 5/6 des Nachtrags I ist neben Cadolzburg, Egersdorf, Fürth-Dambach, Fürth Lokalbahnhof, Fürth Westvorstadt, Weiherhof, Zirndorf statt Fürth (Bay.) [Staatsbf.] zu setzen: Fürth (Bay.) Hbf. Seite 18 des Tarifs ist nach Schellenberg zu ergänzen: Schellenberg (Landesgrenze) Übergang [Br] * ** § . . . . Bad Reichenhall | 42 | 4,5 | 6250; Fußanmerkung: § Nur Tarifpunkt zum Übergang von Bahn zu Bahn. — Seite 19 des Tarifs heißt der Vortrag bei Thannhausen b. Freystadt nicht [OK], sondern [OK, W]. — Seite 16 des Tarifs ist zu ergänzen:

Neubiberg [St 250 kg, W, OR, Bes]

Kreuzstraße . .	26	6,7	6250
München Ost .	11	6,7	7000.

Seite 6 ist nach Neuaubing zu ergänzen: Neubiberg . . . . Ausgeschlossen ist die Abfertigung von Rund- und Stammholzsendungen. (153)

München, 22. Januar 1923.

Tarifamt beim RVM, ZB.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden.

Ab 1. Februar 1923 findet die Übergabe von Eil- und Frachtstückgütern im Verkehre mit den Stationen der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (Mannheim=Weinheim=Heidelberg=Mannheimer Nebenbahn) nur noch in Heidelberg statt. Infolgedessen treten von diesem Tage ab in der Entfernungstafel I zum Tarifheft 9 B verschiedene Änderungen in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 25. Januar 1923. (162)
Reichsbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. Februar 1923 werden die Stationen Dossenheim (Bergstr.) (schmalspurig), Heidelberg-Handschuhsheim (schmalspurig) und Schriesheim (schmalspurig) der Mannheim=Weinheim=Heidelberg=Mannheimer Eisenbahn geschlossen. Vom gleichen Tage ab werden Eil- und Frachtstückgüter von und nach allen Stationen der genannten Bahn nur noch in Heidelberg übergeben, ferner gehen Wagenladungen von und nach Dossenheim (Bergstr.), Edingen (Baden), Heidelberg-Handschuhsheim, Schriesheim und Wieblingen Nb. nur in Heidelberg, solche von und nach Heddesheim (Baden) Nb., Mannheim-Käfertal Nb., Viernheim Nb. und Wallstadt (Baden) nur in Mannheim-Käfertal über.

Erfurt, den 26. Januar 1923. (173)
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif).

Mit sofortiger Gültigkeit erhält in den unter A bis C genannten Tarifen die Tarifstation „Gleiwitz Vschbf.“ die Bezeichnung „Gleiwitz“. Entfernungsänderungen treten dadurch nicht ein.

Oppeln, den 26. Januar 1923. (174)
Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahn, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 werden die Entfernungen der Stationen Edingen (Baden), Mannheim-Käfertal Nb., Seckenheim Nb. und Viernheim Nb. der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft geändert.

Außerdem ist bei den Stationen Dossenheim Bergstr., Heidelberg-Handschuhsheim und Schriesheim der Vermerk „(vollspurig)“ zu streichen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 26. Januar 1923. (175)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I B.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. treten in den Allgemeinen Tarifvorschriften und in der Gütereinteilung Änderungen und Ergänzungen ein; durch Einführung einer neuen Wagenladungsklasse ergeben sich hierbei für verschiedene Lebensmittel Ermäßigungen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 23. Januar 1923. (167)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Vom 1. März d. J. treten für Gottgau, Grölzig und Löbejün (Nauendorf=Gerlebogker Eisenbahn) und für Gerlebogk Reichsb. erhöhte Entfernungen in Kraft. Näheres durch die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 27. Januar 1923. (184)
Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, Teil II, Teil III und Teil IV.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 bis auf weiteres werden als vorübergehende Maßnahme im Verkehr von oder nach bayerischen Stationen folgende Änderungen eingeführt:

Im Verkehr zwischen bayerischen Stationen einerseits und österreichischen, čechoslovakischen oder ungarischen Stationen anderseits wird die Fracht anstatt in der Markwährung in österreichischer, čechoslovakischer bzw. ungarischer Währung (unter Anwendung der für diese Währungen gültigen Verhältniszahlen) berechnet.

Die laut der Bekanntmachung 1087 in der Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 32 vom 31. August 1922 eingeführten perzentuellen Erhöhungen der Tarifziffern werden im Verkehre

zwischen bayer. und österr. Stationen auf Grund des unter 2. für die österr. Währung angegebenen Ausmaßes,
zwischen bayer. und ungar. Stationen auf Grund des unter 3. für die ungar. Währung angegebenen Ausmaßes

angewendet.

Im Verkehr zwischen bayerischen und čechoslovakischen Stationen werden die im Tarif angegebenen Tarifziffern ohne perzentuelle Erhöhung in Anwendung gebracht.

Die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Pfennige (im Verkehr zwischen bayerischen Stationen untereinander) wird von 250 auf 400 erhöht. (134)

Wien, am 20. Januar 1923.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung A, vom Schiffahrtbeginn 1912. Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918. Gütertarif, Teil II, vom 15. April 1921. Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918. Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. Juni 1918.

Ab 1. Februar 1923 bis auf weiteres wird zeitweilig die Fracht im Verkehr zwischen bayerischen Stationen und:

österreichischen Stationen in österreichischer Kronenwährung,
tschechoslowakischen Stationen in tschechoslowakischer Kronenwährung,
ungarischen Stationen in ungarischer Kronenwährung

auf Grund der für diese Währungen jeweils geltenden Verhältniszahlen berechnet.

Die in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 32 vom 31. August 1922 bekanntgemachten Erhöhungen der Tarifziffern für Verkehrsverbindungen mit Frachtberechnungswährung in österreichischen sowie in ungarischen Kronen kommen auch im Verkehr zwischen bayerischen Stationen einerseits und österreichischen sowie ungarischen Stationen anderseits zur Anwendung.

Im Verkehr der bayerischen Stationen untereinander erfolgt die Frachtberechnung in Markwährung auf Grund der Verhältniszahl von 400.

München, im Januar 1923. (144)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif Teil I, Abt. B, Getreideverkehr, Holzverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 bis auf weiteres werden als vorübergehende Maßnahme im Verkehre von oder nach bayerischen Stationen folgende Änderungen eingeführt.

Im Verkehre zwischen bayerischen Stationen einerseits und österreichischen čechoslovakischen oder ungarischen Stationen anderseits wird die Fracht anstatt in der Markwährung in österreichischer, čechoslovakischer bzw. ungarischer Währung (unter Anwendung der für diese Währungen gültigen Verhältniszahlen) berechnet.

Die laut Kundmachung (1124) in der Z. d. V. D. E. V. Nr. 32 vom 31. August 1922 eingeführten perzentuellen Erhöhungen der Tarifziffern werden im Verkehre

zwischen bayer. und österr. Stationen auf Grund des unter 2. für die österr. Währungen angegebenen Ausmaßes,
zwischen bayer. und ungar. Stationen auf Grund der unter 3. für die ungar. Währung angegebenen Ausmaßes

angewendet.

Im Verkehre zwischen bayerischen und čechoslovakischen Stationen werden die Tarifziffern ohne perzentuelle Erhöhung in Anwendung gebracht.

Die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Pfennige (im Verkehre zwischen bayerischen Stationen untereinander) wird von 250 auf 400 erhöht. (147)

Regensburg, am 23. Januar 1923.

Brohltal-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1923 tritt für die Beförderung von Gütern im Binnenverkehr eine Ermäßigung der Entfernungskilometer sowie vom gleichen Tage ab eine Ermäßigung der Anstoß- bzw. Schnittentfernungen im direkten Güterverkehr ein. Nähere Auskunft erteilt die Direktion. (159)

Brohl, den 20. Januar 1923.
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Dahme=Uckroer Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn am 1. Februar d. J. die Beförderungspreise und sonstigen Gebührensätze im Personenverkehr erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455). (165)

Dahme (Mark), den 25. Januar 1923.
Die Direktion.

Zum 1. Februar d. J. werden die Beförderungspreise des Binnen-Personentarifs (Nr. 2119 des Tfv) um 100 % erhöht.

Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, den 26. Januar 1923. (187)
Direktion der Ruppiner Eisenbahn.

Halberstadt=Blankenburger Eisenbahn.

Binnen- und direkter Personen- und Gepäckverkehr.

Ab 1. Februar d. J. tritt die gleiche Erhöhung wie bei der Reichsbahn ein.

Blankenburg (Harz), den 26. Jan. 1923.
Direktion. (183)

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 werden die Fahrpreise im vorgenannten Verkehr erhöht. Die Erhöhung beträgt im allgemeinen 100 % der jetzigen Fahrpreise. Die besondere Ausführungsbestimmung II 2 C 1 ist gleichzeitig im Absatz a) wie folgt zu ergänzen: Hinter „Beamtenhochschulen (Verwaltungsakademien)" ist einzufügen „Hochschulen für Leibesübungen"; das Semikolon am Schluß des Satzes ist zu streichen und dahinter anzufügen „sowie der Hochschule für die Wissenschaft des Judentums in Berlin". An Stelle des Absatzes a) der Ziffer 2 der vorgenannten bes. Ausf.-Best. ist zu setzen:

„a. Personen in selbständiger Lebensstellung und Ehefrauen solcher Personen, und zwar ohne Rücksicht auf das Lebensalter;

b. Personen, die einen Beruf haben oder für einen Beruf ausgebildet sind und diesen Beruf nicht ausüben, es sei denn, daß sie durch besondere Umstände (Krankheit, Überfüllung im Beruf) gezwungen sind, den bisherigen Beruf, aufzugeben und sich für einen neuen Beruf auszubilden;"

Ziffer 2 b (alt) erhält die Bezeichnung „c)".

Absatz c) der Ziffer 11 erhält folgende Fassung:

„c) daß keiner der Fälle vorliegt, in denen nach Ziffer 2 Schülermonatskarten nicht ausgegeben werden dürfen." In der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 13 wird die Frist im 3. Satz von drei Monaten auf vier Wochen abgeändert. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B zu § 32 EVO.) beträgt künftig 160 M., das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO.) 120 M. Die in der Ausf.-Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf-Friedhof betragen künftig:

Unter 1 a 1 : 400 M, 800 M, 1300 M.,
1 a 2 : 11 200 M.,
1 b 1 : 500 M., 1000 M., 1600 M.,
1 b 2 : 14 400 M.

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der EVO, bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 26. Januar 1923. (170)
Reichsbahndirektion.

Freien Grunder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Februar d. J. werden die Personen- und Gepäcktarife wie bei der Reichsbahn erhöht.

Frankfurt a. M., 27. Januar 1923. (177)
Freien Grunder Eisenb.-Aktiengesellsch.
Die Direktion.

Am 1. Februar 1923 treten die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn.

Gera-R., den 25. Januar 1923.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion. (151)

Bentheimer Kreisbahn.

Am 1. Februar 1923 werden die Fahrpreise und Gepäcksätze um 100 % erhöht.

Bentheim, den 26. Januar 1923. (176)
Der Betriebsdirektor.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn werden mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. die Personenfahrpreise um weitere 100 v. H. erhöht.

Mühlhausen, den 26. Januar 1923.
Der Vorstand. (182)

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1923 treten entsprechend dem Vorgehen der Reichsbahn weitere Tariferhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (136)

Berlin, den 23. Januar 1923.
Die Direktion.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Mit dem 1. Februar d. J. tritt gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn eine weitere Erhöhung der Beförderungspreise im Personen- und Gepäckverkehr um 100 % ein.

Grimmen, den 25. Januar 1923.
Die Direktion. (148)

Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. Februar 1923 tritt der Nachtrag 7 in Kraft, der Erhöhung der Beförderungspreise enthält.

Finsterwalde, den 25. Januar 1923.
Die Direktion (178)
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Westfälische Landes-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 werden die Personenfahrpreise und die Beförderungspreise für Gepäck usw. nach den für die Reichsbahnen geltenden Grundsätzen erhöht.

Lippstadt, den 24. Januar 1923. (172)
Die Direktion.

Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Binnentarif.

Ab 1. Februar 1923 werden die Tarife im Personen- und Gepäckverkehr in gleichem Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Die Erhöhungen sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt.

Tegernsee, den 25. Januar 1923. (166)
Die Direktion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit dem 1. Februar d. J. tritt gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn eine weitere Erhöhung der Beförderungspreise im Personen- und Gepäckverkehr um 100 % ein.

Stralsund, den 25. Januar 1923.
Der Vorstand. (149)

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Infolge Tariferhöhungen treten am 1. Februar 1. J. zu den Binnentarifen für den Personen- und Güterverkehr in Kraft: Nachtrag VIII für die badischen und thüringischen, Nachtrag IX für die hessischen Linien. Abweichung von § 6 (5) EVO. ist genehmigt.

Darmstadt, am 22. Januar 1923.
Die Direktion. (140)

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1923 treten entsprechend dem Vorgehen der Reichsbahn weitere Tariferhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (137)

Gütersloh, den 23. Februar 1923.
Die Direktion.

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 2381)

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln und den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirks.

b) Verbandspersonenverkehr zwischen Stationen der deutschen Reichsbahn und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) Tfv. 2377.

Mit Wirkung vom 1. Februar d. J. werden die ab 1. Januar 1923 gültigen Fahrpreise des allgemeinen Verkehrs um 100 % erhöht. Desgl. wird die Gepäckfracht um 100 % der Januarsätze erhöht; sie beträgt also 2 *M* für je 10 kg und 1 km. Die Mindestfracht für die deutsche und die polnische Strecke beträgt je 200 *M*.

Oppeln, den 22. Januar 1923. (164)
Reichsbahndirektion.

Thüringische Nebenbahnen (Tfv. 2192).

Ab 1. Februar 1923 tritt wie bei der Reichsbahn eine Erhöhung der Beförderungspreise im Personenverkehr um 100 % ein. Änderungen der Binnentarife Tfv. 192 und 2192 werden zukünftig nur durch die allgemeine Thüringische Landeszeitung „Deutschland" in Weimar und durch das Thüringer Tageblatt „Der Deutsche" in Sondershausen bekanntgegeben. (141)

Berlin, den 24. Januar 1923.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

Ab 1. Februar 1923 werden die Personentarife um 100 % erhöht. Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Siegen, den 24. Januar 1923. (158)
Die Direktion.

6. Verkauf von Lokomotiven.

In der Hauptwerkstätte Oldenburg (Oldbg) stehen 10 ausgemusterte, nicht mehr betriebsfähige Lokomotiven, und zwar zwei 2/2gek. Tenderlokomotiven und acht G3- und G4-Lokomotiven mit Tender zum Verkauf.

Verkaufsbedingungen können gegen postfreie Einsendung von 500 *M* (in bar) von unserm Materialienbüro, hier, Karlstr. 16, bezogen werden.

Verschlossene Angebote mit der Aufschrift:

„Angebote auf ausgemusterte Lokomotiven" sind bis zum 16. Februar d. J. vorm. an das vorgenannte Büro einzusenden.

Oldenburg, den 26. Januar 1923.
Reichsbahndirektion. (188)

7. Vermischte Bekanntmachungen.

1 guterhaltene gleisfähige Linksweiche 1 : 9, Profil 6 b oder 6 d, für Holzschwellenoberbau mit Spitzenverschlüssen (Hakenschloß) zu kaufen gesucht.

Stendal-Tangermünder Eisenbahn-Gesellschaft in Tangermünde. (155)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 6. Berlin, den 8. Februar 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dampfüberhitzer unter besonderer Berücksichtigung des Lokomotivbetriebes.

Vom Dr. Ing. e. h. **Julius Eggers**, Hamburg.

Die beim Erzeugen und Verarbeiten des Dampfes in Kessel- und Maschinenbetrieben auftretenden Verluste mancherlei Art sind zum größten Teil seit dem Entstehen der ersten Dampfkraftanlagen bekannt; ebenso alt sind daher auch die Bestrebungen, diese Verluste zu vermeiden. Eine der unbequemsten Eigenschaften des im Kessel erzeugten gesättigten Dampfes, auch Naßdampf genannt, ist der bei seiner Berührung mit kälteren, wärmeentziehenden Metallflächen, in der Rohrleitung zur Maschine und auf dem Wege durch die letztere, eintretende große Kondensationsverlust. Man hat sehr früh versucht, durch Trocknen oder Überhitzen des im Kessel erzeugten Naßdampfes diesen hochwertiger zu machen.

Überhitzter Dampf entsteht durch weitere Erwärmung des vom Kesselwasser abgesonderten Naßdampfes unter Belassung seiner Spannung. Überhitzter Dampf ist ein schlechterer Wärmeleiter als Naßdampf, gibt seine Wärme bei Berührung mit kälteren Flächen daher langsamer ab, kann auch beim Expandieren bis zu einer gewissen Grenze abkühlen, ohne daß Kondensationsverluste eintreten; der Naßdampf erhält durch das Überhitzen ein größeres Volumen. Der überhitzte Dampf ist demnach ein wesentlich wirtschaftlicheres Betriebsmittel als Naßdampf.

Die durch das Überhitzen des Dampfes erreichbaren wirtschaftlichen Vorteile waren, wie schon angedeutet, bei der allgemeineren Einführung der Dampfkraft bereits bekannt. Schon bei sehr alten Niederdruckdampfanlagen mit Kesseln für 2 bis 3 Atm. Überdruck sind Dampftrockner oder Überhitzer in den Rauchfang oder Schornstein eingebaut worden. Noch zu Anfang der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts waren solche Überhitzer z. B. bei der Kaiserlich deutschen Marine für Lehrzwecke in Betrieb. Die weitere Entwickelung der Dampfmaschine bewegte sich dann in der Richtung des steigenden Dampfdruckes und der Verteilung der Dampfdehnung auf mehrere Dampfzylinder. So entstanden die Zweifach-, Dreifach- und Vierfach-Expansionsmaschinen.

Mit dieser Dampfdrucksteigerung stiegen natürlich auch schon die Naßdampftemperaturen; diese wiederum brachten Schwierigkeiten mancherlei Art im Betriebe der Kessel und Maschinen mit sich, so daß erst geeignete Kessel- und Maschinenteil-Konstruktionen gefunden und die Herstellung der Kessel in der Werkstatt verbessert werden mußte. Die für Kolbendampfmaschinen unerläßliche betriebssichere Schmierung der reibenden inneren Maschinenteile konnte erst mit der allmählich sich anpassenden Schmiermittelherstellung (Mineralöle) gewährleistet werden. Als nun alle diese wichtigen Fragen zur Zufriedenheit gelöst waren, konnte an die weitere Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch Überhitzen des Dampfes, also Verwenden noch höherer Dampftemperaturen, herangegangen werden. So begann das Zeitalter der hohen und höchsten Dampfüberhitzung.

Wir erkennen also eine ganz gleichmäßige Entwickelung der wirtschaftlichen Ausnutzung des höher und hochgespannten Dampfes mit immer steigender Temperatur. Zu keiner Zeit wurde der Fortschritt etwa durch epochemachende Entdeckungen oder Erfindungen unterbrochen oder außergewöhnlich beeinflußt, wie man dies häufig darzustellen versucht hat. Die Verwendung der immer höheren Temperatur ist wesentlich durch schritthaltende Entwickelung der Konstruktionen und der Betriebserfahrungen sowie durch Anpassen und Verbessern der Baumaterialien und der Schmiermittel ermöglicht worden. Das Gesagte trifft auch für die Einführung der Dampfturbinen zu.

Wenn bei dieser Antriebsmaschinenart reibende innere Flächen auch nicht vorhanden sind, also hohen Temperaturen standhaltende Schmiermittel nicht erforderlich waren, so stellte sich in diesem Falle zunächst das für hohe Temperaturen unzulängliche Turbinenschaufelmaterial hindernd entgegen, bis auch hier die richtige Konstruktion und das richtige Material gefunden war.

Überhitzerkonstruktionen sind zu allen Zeiten in großer Zahl und in mannigfaltigster Ausführung entstanden, sie haben sich den jeweils modernen Kesselbauarten angepaßt und sind für ortsfeste und fahrbare Betriebe mehr oder weniger zweckentsprechend ausgeführt worden.

Man unterscheidet: unmittelbar gefeuerte und mittelbar gefeuerte Überhitzer. Die ersteren haben sich keinen rechten Eingang verschaffen können. Heute sind daher fast ausschließlich mittelbar gefeuerte Überhitzer in Betrieb. Diese sind wieder als Feuerzugüberhitzer, Rauchfangüberhitzer, Flammrohrüberhitzer und Rauchrohrüberhitzer ausgeführt worden.

Am vorteilhaftesten hat sich für Wasserrohrkessel und Landkessel der Feuerzugüberhitzer und für Schiffs- und Lokomotivkessel der Rauchrohrüberhitzer erwiesen.

Bei Wasserrohrkesseln für Land- und Bordbetriebe und bei sonstigen Landkesseln ist die Unterbringungsmöglichkeit des Überhitzers so mannigfaltig, daß man von einer vorherrschenden Bauart nicht gut reden kann. Bei zylindrischen Schiffskesseln und bei Lokomotivkesseln hingegen haben sich bisher besonders zwei Überhitzerformen herausgebildet, nämlich der Doppelrohr- (Fieldrohr-) Überhitzer, hauptsächlich für Schiffskessel, und der Schlangenrohr- (U-Rohr-) Überhitzer für Schiffs- und Lokomotivkessel.

Die U-Rohr-Überhitzer bestehen aus einer Naßdampf-Verteilkammer und einer Heißdampf-Sammelkammer, zwischen denen die eigentlichen schlangenförmig gebogenen oder spiralförmig gewundenen Überhitzerrohre angeordnet sind, die in den Feuerzügen oder in den Rauchrohren liegen. Das vom Kessel kommende Naßdampfrohr mündet an der Naßdampf-Verteilkammer, und das zur Maschine gehende Heißdampfrohr beginnt an der Heißdampf-Sammelkammer. Die dazwischenliegenden Überhitzerrohre werden durch die Feuergase des Kessels beheizt; sie dienen daher als Wärmevermittler zwischen den heißen Rauchgasen und dem zu überhitzenden Naßdampf.

Infolge der mannigfaltigen Unterbringungsmöglichkeiten der Überhitzer bei Wasserrohrkesseln und sonstigen Landkesseln machte es keine Schwierigkeit, für diesen Zweck geeignete Bauformen zu finden. Ganz anders stellte sich dies bei Rauchrohrkesseln, zu denen in erster Linie Lokomotivkessel, Lokomobilkessel und zylindrische Schiffskessel gehören. Bei diesen Kesselgattungen konnte man mit den früheren Mitteln, ohne die Kesselkonstruktion zu ändern, nicht an die für die Überhitzung geeignete heiße Feuerzone heran, wenn man nicht die verlangten Betriebserfordernisse außer acht lassen wollte. Es entstanden daher zuerst um die Jahrhundertwende Rauchfangüberhitzer, und zwar sowohl bei Lokomotivkesseln als auch bei Schiffskesseln. Beide Bauarten haben sich nicht bewährt und mußten nach kurzer Zeit verlassen werden, weil die Temperatur in der Rauchkammer schon so weit erniedrigt ist, daß zu einer wirksamen Überhitzung ein viel zu großer Materialaufwand nötig war und trotzdem der erforderliche Überhitzungsgrad noch nicht einmal erreicht werden konnte.

Gegen eine Änderung der Kesselbauart sträubte sich aber aus begreiflichen Gründen zunächst die ganze technische Welt. Als aber die große Wirtschaftlichkeit, die mit der Überhitzung, namentlich bei Zwillings- und Verbund-Lokomotiven erreichbar ist, zuerst in Rußland nachgewiesen und anerkannt wurde, ging man allgemeiner dazu über, die Kesselbauweise so zu ändern, daß der Überhitzer in die heiße Kesselzone gelegt werden konnte. Es entstand der Lokomotivkessel mit für den Einbau des Überhitzers teilweise erweiterten Heizrohren und bei Flußschiffen der Kessel mit besonderem Überhitzer-Flammrohr. Bei beiden Formen sind die Überhitzer-Rohrschlangen in Großrauchrohren der Lokomotive und im Flammrohr der Flußschiffskessel bis fast an die Feuerkammer des Kessels herangerückt, und erst so erreichte man die bei der hohen Dampfspannung erforderliche Hochüberhitzung.

Als dann die autogene und elektrische Schweißung ihren Siegeszug begann, wurde es möglich, die bisher bei weitrohrigen Lokomotivkesseln erforderlichen gegossenen, geschmiedeten oder getemperten Umkehrstellen der Überhitzrohre in der Nähe der Feuerkiste, welche infolge zu großer Materialdicke und daher ungenügender Kühlung durch den Dampf leicht verbrannten, entsprechend zu ersetzen, indem man die nahe beieinanderliegenden Überhitzerrohre an den Enden einfach zusammenschweißte. Nun gelang es natürlich auch sehr bald, zuerst für die engen Schiffskessel-Feuerrohre und später für die engen Lokomotiv-Feuerrohre die einfachen U-Rohr-Überhitzer (Kleinrauchrohr-Überhitzer) brauchbar herzustellen, so daß die aus der Not geborene Bauweise der erweiterten Heizrohre bei Lokomotiven teilweise wieder verlassen werden konnte. Wir sehen also wieder deutlich die allmähliche Entwicklung der Überhitzerkonstruktion durch Verbesserung der Herstellungsmethoden. Die Möglichkeit der autogenen Schweißung hat uns in dieser Beziehung einen Riesenschritt vorwärts gebracht.

Während sich die große Zahl der beim Bau von Überhitzern für Wasserrohrkessel und Landkessel beteiligten Firmen allein in Deutschland fast nicht übersehen läßt, ist die Fabrikation der Rauchrohr-Überhitzer nur wenigen Firmen möglich gewesen.

Mit dem Erfinder W. Schmidt in Cassel, von dem die ersten Lokomotivüberhitzer entworfen und Versuche mit Überhitzern an Lokomotiven angeregt worden sind, ist ungefähr gleichzeitig die jetzige Ottensener Eisenwerk-A.-G. mit dem Bau von Rauchrohr-Überhitzern für Schiffskessel vorgegangen. Letztgenannte Firma beherrschte schon sehr frühzeitig besonders das Gebiet der Schweißerei und konnte deshalb viel zur Verbesserung der Überhitzerherstellung beitragen. Sie lieferte eine Zeitlang die namentlich auf englischen Fischdampfern sehr beliebten Doppelrohr- (Fieldrohr-) Überhitzer, hat diese Bauart aber auf Anfordern der Schmidtschen Heißdampf-G. m. b. H., welche sich seit vielen Jahren mit der Verwertung von Lokomotiv- und Schiffskessel-Überhitzern befaßt und Inhaberin der hauptsächlichsten Schutzrechte auf diesem Gebiet war, aus patentrechtlichen Gründen und nach Abschluß einer Interessengemeinschaft aufgegeben.

Auch in England und in den Vereinigten Staaten von Amerika sind unter Beteiligung der Schmidtschen Heißdampf-G. m. b. H. Überhitzerbau-Gesellschaften gegründet worden, die ausschließlich den Schlangenrohr-Überhitzerbau betreiben. Diese einseitige Förderung des Schlangenrohr-Überhitzers hat den Fortschritt gehemmt. So kommt es, daß dieser in vieler Beziehung unvollkommene Schlangenrohr-Überhitzer oder U-Rohr-Überhitzer im Laufe vieler Jahre kaum eine Verbesserung erfahren hat.

Erst in neuester Zeit erscheint eine Rauchrohr-Überhitzerbauart auf dem Markt, die besondere Beachtung verdient. Es ist der Hochleistungs-Rohrkopf-Überhitzer der Edeldampf-Ges. m. b. H. in Hamburg, der in Deutschland und in allen hauptsächlichsten Industriestaaten patentrechtlich geschützt worden ist. Es ist daher wohl mit Recht anzunehmen, daß sich die Praxis bald lebhaft für diesen neuen Überhitzer interessieren wird.

Bekannt ist, daß eine besonders wirksame Überhitzung bei den heute üblichen Dampfdrücken von etwa 12 bis 15 Atmosphären nur eintritt, wenn Rauchgastemperaturen zwischen 500° und 800° Cels. ausgenutzt werden können. Da solche Temperaturgrade aber nur in der Nähe der Feuerkammer in Lokomotiv- und Schiffskesseln angetroffen werden, ist es leicht verständlich, daß ein großer Teil des aufgewendeten Materials für die Überhitzung bei Feuerrohr-Überhitzern mehr oder weniger unwirksam ist. Ferner ist bekannt, daß gerade an

der heißesten Stelle im Feuerrohr eine starke Ascheansammlung stattfindet, die durch ihre isolierende Wirkung einen großen Teil der wirksamsten Überhitzerheizfläche ausschaltet und damit den Wirkungsgrad des Überhitzers herabsetzt. Diese Tatsachen hat sich der Erfinder des Rohrkopf-Überhitzers, ein im Eisenbahndienst erprobter Lokomotivführer a. D., zunutze gemacht und so eine neue Rauchrohr-Überhitzerform von großer Leistungsfähigkeit geschaffen.

Der Engländer M. S. Gibb hat in der englischen Zeitschrift „Engineer" im Februar 1920 Temperaturmessungen bei in Betrieb befindlichen Schiffskesseln auf See, mit verschiedenen Kohlensorten und bei wechselnden Zugverhältnissen, veröffentlicht. Diese Untersuchungen bestätigen, daß die für die Überhitzung des Dampfes wirksamste heißeste Zone in den Rauchrohren der Schiffskessel nur etwa 600—900 mm von der Feuerkammer abliegt.

Ferner hat der Amerikaner Young bei Versuchen mit Großrauchrohr-Überhitzern in amerikanischen Lokomotiven im Jahre 1914 gefunden, daß Temperaturen von 500° und 800° Cels. und höher nur etwa im ersten Drittel der Rauchrohrlänge, von der Feuerkiste aus gemessen, angetroffen werden, ohne sich dieser, für die Überhitzerkonstruktion bedeutsamen Tatsache bewußt zu sein. (Siehe Abb. 1.)

Young wußte nämlich von dem charakteristischen Steilabfall der Temperatur im ersten Teil des Rauchrohres nichts. Er hat daher seine Temperaturkurve nicht durch die von ihm gefundenen Temperaturpunkte gezogen, sondern eine unrichtige, glattverlaufende, charakterlose Kurve gezeichnet.

Festgestellt hat Young bei den Versuchen weiter, und zu diesem Zweck wurden sie von ihm vorgenommen, daß beim Verkürzen der bei weitrohrigen Lokomotiv-Überhitzern üblichen Doppelschleife des Überhitzerrohres um die Hälfte noch praktisch derselbe Überhitzungsgrad erreicht wird wie ohne Verkürzung. Er hat mit andern Worten die Materialverschwendung bei dieser allgemein üblichen Doppelschleifen-Konstruktion in weitrohrigen Lokomotiven schlagend bewiesen.

An der Stelle des in Abbildung 1 ersichtlichen charakteristischen Temperatursturzes findet also die eigentliche Überhitzungsarbeit durch die Feuergase statt, und, in dieser Zone muß daher logischerweise der eigentliche Überhitzerapparat eingebaut werden. Ein solcher Überhitzer ist der neue Rohrkopf, von dem Abb. 2 ein Beispiel zeigt.

Dieser Rohrkopf hat, um den beabsichtigten Zweck zu erreichen, eine möglichst große wärmeübermittelnde, mit dem zu überhitzenden Dampf in Berührung stehende Überhitzungsfläche. Der Dampfstrom hat zur guten Wärmeaufnahme möglichst geringe Dicke, wird gut umgewälzt und wird auf möglichst langem Wege hin und zurück in der heißesten Zone festgehalten, ohne daß die Dampfgeschwindigkeit ermäßigt wird. Die äußere Oberfläche hat einen annähernd glatten Verlauf, damit die Bildung isolierender Ascheansammlungen, die beim U-Rohr-Überhitzer namentlich in der heißen wirksamen Zone unvermeidlich ist, möglichst vermieden wird. Auch die Feuergase werden durch die äußere Form des Rohrkopfes zur besseren Wärmeabgabe gut umgewälzt, und schließlich verengt der Rohrkopf den erforderlichen freien Rauchrohrquerschnitt, unter Berücksichtigung der unvermeidlichen Ascheansammlung im Feuerrohr selbst nicht. Die vorgenannten Eigenschaften bewirken die Überlegenheit des Rohrkopfüberhitzers gegenüber dem bisherigen Schlangenrohr- oder U-Rohrüberhitzer. Der erstere erzielt mit stark ausgenutzter möglichst geringer Überhitzerfläche die größtmögliche Kohlenersparnis.

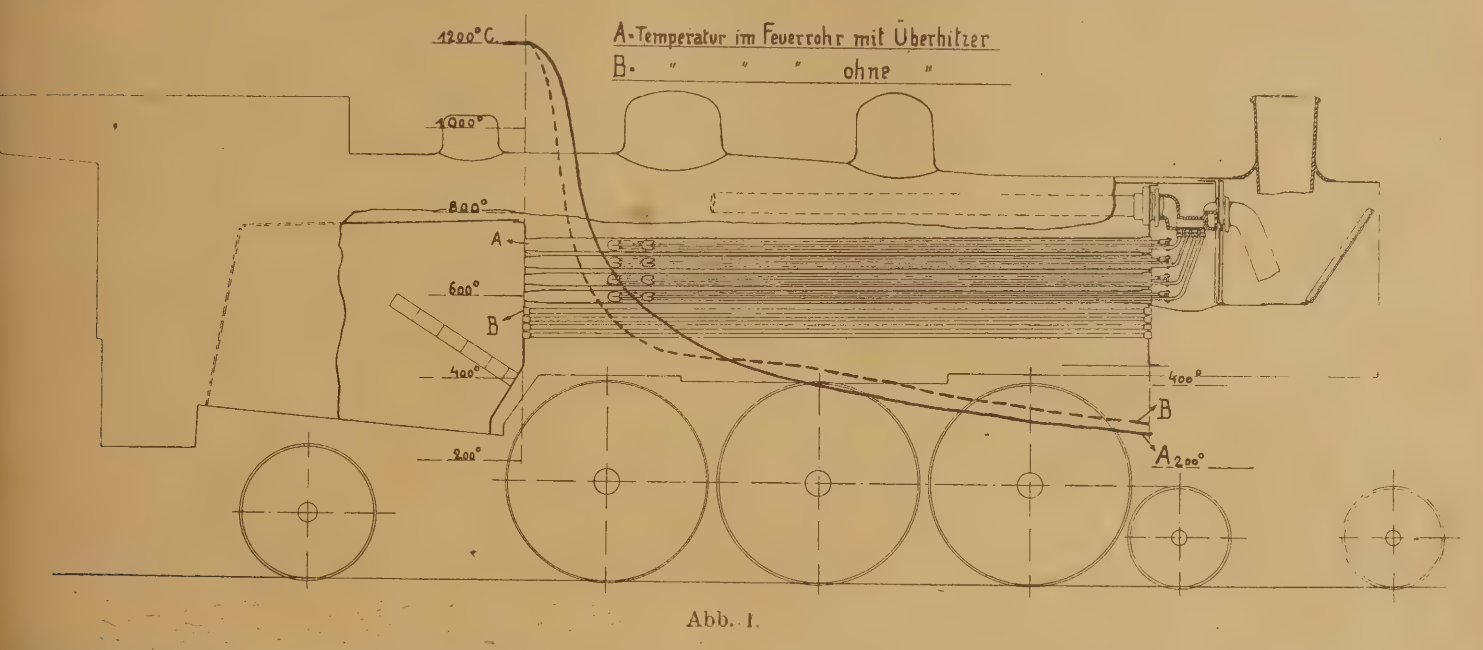


Abb. 1.

Die Abbildung 2 läßt die beispielsweise Ausführung des Rohrkopfes erkennen. Zwei Rohre mit sichelförmigem Querschnitt werden mit den flachen Seiten aneinandergelegt, so daß sie zusammen einen elliptischen Querschnitt haben, alsdann werden diese beiden Rohre, nachdem sie vorher mit Sand oder dgl. gefüllt sind, im warmen Zustande um ihre gemeinsame Längsachse vielfach gedreht. Das Schließen des Kopfendes und das Ansetzen des runden Zu- und Abführungsrohres erfolgt durch autogene oder elektrische Schweißung in bekannter Weise. Hervorzuheben ist noch, daß die Dampfwege im Rohrkopf mit sichelförmigem Querschnitt und geringer Wandstärke

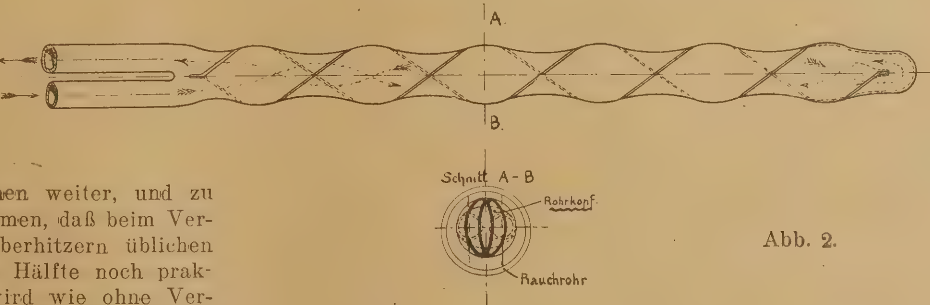


Abb. 2.

durch das Verdrehen um die Achse eine große Festigkeit und Widerstandsfähigkeit, namentlich gegen den hohen inneren Dampfdruck erhalten.

Der in Abbildung 2 gezeigte Kopf ist für engrohrige Lokomotivkessel und Lokomobilkessel, zylindrische Schiffskessel und sonstige Rauchröhrenkessel bestimmt. Soll der Rohrkopfüberhitzer für weite Feuerrohre verwendet werden, so wird der möglichst zu normalisierende Rohrkopf zu zweien oder mehreren in ein und demselben Heizrohr in der heißesten Zone neben- oder hintereinander geschaltet angeordnet.

Die fabrikmäßige Herstellung dieser Rohrköpfe kann naturgemäß auch noch in anderer Weise bewirkt werden.

Die zurzeit im Lokomotivbetrieb verwendeten Heißdampf-Temperaturen bewegen sich in den Grenzen zwischen 300 und 380° Cels. und die damit gegenüber Naßdampflokomotiven zu erzielende Brennstoffersparnis schwankt zwischen 20 und 25 % bei Zwillingslokomotiven und zwischen 10 und 15 % bei Verbundlokomotiven. Die Wasserersparnis ist bei Zwillingslokomotiven etwa 30 % und bei Verbundlokomotiven etwa 25 %.

Bei den heutigen Brennstoffkosten und der ungünstigen, wirtschaftlichen Lage in allen Kulturstaaten erhält die Dampfüberhitzung noch eine ganz hervorragende Bedeutung. Dies gilt natürlich nicht allein für Lokomotivbetriebe, sondern auch für alle ortsfesten und fahrbaren Maschinenanlagen, bei denen Dampfkraft Anwendung findet. Dabei wird man sich im eigensten Interesse stets der besten Bauart bedienen müssen.

Der neue Rohrkopf-Überhitzer ist natürlich besonders günstig für Lokomotiven mit engen Feuerrohren zu verwenden. In einer entsprechenden Kombination läßt er sich natürlich für auch weitrohrige Lokomotiven benutzen. Hierzu sei noch bemerkt, daß auch noch andere günstige Kombinationen des Rohrkopfes für weitrohrige Lokomotiven möglich sind.

Zeitfragen aus dem deutschen Verkehrswesen.

Am 27. v. M. hielt der Staatsminister a. D. Hoff in der Berliner Verwaltungsakademie einen Vortrag über das deutsche Verkehrswesen der Gegenwart. Zusammenfassend wird über die hauptsächlichsten Ausführungen folgendes mitgeteilt:

Wie der Vortragende ausführte, beabsichtige er, einen Streifzug in das große Gebiet des Verkehrs zu machen und dabei namentlich von einem mehr praktischen als theoretischen Standpunkte der Verwaltung und Bewirtschaftung der Verkehrsunternehmen in drei Richtungen Betrachtungen anzustellen. Er wolle zunächst einen flüchtigen Blick auf den zeitigen Stand der Verkehrsanstalten werfen, sodann sich mit ihren Betriebssystemen und Wirtschaftsweisen befassen und schließlich die Verwaltungsgebilde und die Geschäftsführung der Reichsverkehrsanstalten näher betrachten.

I.

Das deutsche Verkehrswesen stehe gegenwärtig noch weit stärker als die Gesamtwirtschaft unter dem untragbaren Druck der Nachwirkungen des Weltkrieges, selbst wenn der neueste französische Gewaltakt an der Ruhr vorerst unberücksichtigt bleibe.

Das Netz der R e i c h s b a h n, der hauptsächlichsten Trägerin des allgemeinen Eisenbahnverkehrs, sei um nahezu 7900 km, fast das 15fache der Linie Berlin-Frankfurt a/M., verkleinert. Im Vordergrund des Wiederaufbaus habe die Schaffung zahlloser kostspieliger Grenzanlagen, die Wiederherstellung des entkräfteten, fast zerrütteten Fuhrparks und die Wiederaufrichtung geordneter Verkehrsbedienung gestanden. Die erst an zweite Stelle gestellte Wiedergesundung der eigenen Finanzen sei neben bedeutsamen Sparmaßnahmen nur durch Steigerung der Verkehrstarife, den allgemeinen Preissteigerungen schrittweise folgend, denkbar gewesen. Wenn auf diese Weise für die neueste Zeit mit einem Gleichgewicht der Betriebseinnahmen und Ausgaben gerechnet werden konnte, so fehle es doch noch an eigenen Mitteln für den dringend nötigen Ausbau des Bahnnetzes.

Weit ungünstiger sei die Lage der ü b r i g e n E i s e n b a h n e n, der Privat-, nebenbahnähnlichen Klein- und Straßenbahnen. Von wenigen, besonders günstig gelegenen Bahnen abgesehen, sei die Wirtschaftslage im allgemeinen äußerst mißlich. Ein großer Teil der Unternehmen sei schwer notleidend und habe zu harten Betriebseinschränkungen, teilweise zur Stillegung des ganzen Betriebes übergehen müssen, da Reich und Länder die nötige finanzielle Hilfe in ausreichendem Umfange zu gewähren außerstande seien.

Die R e i c h s p o s t, deren Netz ebenfalls stark verkleinert sei, bediene den Verkehr im allgemeinen so geordnet, als die Gesamtlage es zulasse; aber die Wirtschaftsergebnisse seien so ungünstig, die Fehlbeträge zur Deckung der Ausgaben so groß, daß die Post die zusammengebrochenen Reichsfinanzen in dieser Weise nicht weiter in Anspruch nehmen dürfe.

Im B i n n e n w a s s e r v e r k e h r, der von den Auflagen des Versailler Diktatfriedens — Internationalisieren fast aller deutschen Wasserstraßen von Bedeutung — ungemein hart betroffen sei, sei zu unterscheiden zwischen Wasserstraßenunterhaltung und Wasserstraßenbenutzung. Erstere sei Reichssache und verursache dem Reiche außerordentlich hohe Kosten. Die Wasserstraßenbenutzung sei freies Gewerbe, habe sich trotz großer Hemmnisse wieder emporgearbeitet, bringe aber nicht entfernt die Abgaben auf, um das Reich in seinen Unterhaltungsaufgaben angemessen zu entlasten.

Die Ü b e r s e e s c h i f f a h r t sei aus fast vernichtenden Auflagen des Friedensdiktats mit großer Kraftentfaltung und unterstützt durch bedeutende Reichsentschädigung derart wieder aufgebaut, daß die deutsche Handelsflotte voraussichtlich Mitte dieses Jahres wieder etwas über ein Drittel des früheren Bestandes erreicht haben werde. Sie werde aber auch dann nicht entfernt ausreichen, um die Milliardenzahlungen an Schiffsfrachten von Deutschland an fremde Reedereien zu verhindern.

Die L u f t s c h i f f a h r t mache Fortschritte, aber ihr Anteil am Verkehr sei noch sehr gering.

Der M o t o r k r a f t w a g e n habe es in neuerer Zeit zu recht ansehnlichen Leistungen im Personen- und Güterverkehr gebracht. Wenn sich wesentliche Verbilligung als durchführbar erweisen sollte, werde auf den schienenlosen Kraftwagenverkehr in kommenden Zeiten größter Einschränkung notgedrungen statt auf Bahnen selbst einfachster Ordnung zurückgegriffen werden müssen.

II.

Die B e t r i e b s s y s t e m e unserer Verkehrsanstalten seien so verschiedenartig als denkbar.

In der Ü b e r s e e s c h i f f a h r t herrsche die rein p r i v a t e Betriebsform, was angesichts der weitverzweigten Geschäftsbeziehungen zu Auslandsunternehmen und angesichts des starken gegenseitigen Wettbewerbs das Natürliche, Gegebene sei. Selbstverständlich dürfe aber das System dem Frachtenabbau und der Nutzbarmachung der Gewinne aus dem weiteren Wiederaufbau der Seeschiffahrt a u c h für die gesamte Volkswirtschaft keinen Abbruch tun.

Auch die B i n n e n w a s s e r s c h i f f a h r t sei, abgesehen von einigen Schleppmonopolen des Reichs und von den Fährbetrieben der Reichsbahn, freies Gewerbe. Die Schiffahrtsunternehmen zeigten mancherlei privatwirtschaftliche Formen. Die Umwandlung in Reichsschiffahrtsbetriebe könne, trotz der drückenden Belastung des Reichs durch die Wasserstraßenunterhaltung, jedenfalls gegenwärtig nicht in Frage kommen. Hingegen sei der Versuch einer neuartigen Lösung zu begrüßen, die dahin gehe, durch Bildung von Aktienunternehmen unter Beteiligung des Reichs Anlage und Betrieb von Wasserstraßen in e i n e Hand zu legen. Als ein solcher Versuch großen Stils sei das neue Rhein-Donau Großschiffahrtsunternehmen anzusehen.

Ein reiner Reichsbetrieb sei der R e i c h s p o s t b e t r i e b mit dem Telegraphen- und Fernsprechwesen. Dabei werde es auch bleiben müssen, zumal die Allgemeinheit das Briefgeheimnis, auch unter der republikanischen Regierungsform, noch am besten bei der Reichspost bewahrt sehe. Einer Anregung, Reichspost- und Reichsbahnbetrieb in einen einzigen Reichsbetrieb zu verschmelzen, könne aber nicht das Wort geredet werden. Beide Betriebe seien dafür zu groß. Die Übersicht über die einzelnen Arten des Verkehrs — schon jetzt eine schwache Seite der Selbstkostenberechnung — werde bei einem Zusammenfassen zum Schaden beider Betriebe und der Volkswirtschaft verlorengehen. Die Selbständigkeit beider Betriebe dürfe indessen der denkbar größten Zusammenlegung von Post- und Eisenbahngeschäften bei den vielen Tausenden ausführender Stellen nicht hinderlich sein. In einer Zeit schwersten wirtschaftlichen Niederganges müßten in gemeinsamer Arbeit neue wirksame Wege weitgehendster Geschäftsvereinigungen gefunden werden.

Im Eisenbahnwesen sei das R e i c h s b a h n s y s t e m vorherrschend. Es sei geschaffen, um die deutschen Länder unter einander und mit dem Reiche noch enger zu verkitten, die Reichs-

gewalt zu stärken und die Verkehrseinheit im Eisenbahnwesen zu verwirklichen. Pläne, das eben erst geschaffene, noch in der Auswirkung begriffene Reichsbahnunternehmen zu entstaatlichen und durch ein anderes, mehr oder weniger privates System zu ersetzen, seien angesichts der Vorgänge, die zum Bau von Staatsbahnen und zur Verstaatlichung von Privatbahnen geführt hätten, abwegig. Aus Erwägungen politischer und volkswirtschaftlicher Art könne der Privatwirtschaft ein monopolartiger Einfluß von so gewaltiger Tragweite für das gesamte Wirtschaftsleben vom Reiche nicht ohne mitbestimmende, die Wirtschaftsfreiheit der neuen Unternehmen schwer einschränkende Vorbehalte überantwortet werden. Zudem verlangten die zusammengebrochenen Reichsfinanzen gebieterisch die Zahlung eines dem wertvollsten Reichsbesitz voll entsprechenden Kaufpreises, d. h. einer Summe, die aller Wahrscheinlichkeit nach die Rentabilität privater Unternehmen ausschlösse. Auch ergebe ein unvoreingenommener, gerechter Vergleich der Fortschritte unserer Gesamtwirtschaft seit dem Kriege mit den Fortschritten der Reichsbahnwirtschaft keinesfalls ein ungünstiges Bild für die Reichsbahn, so daß die Zuversicht gerechtfertigt scheine, das Reichsbahnsystem werde die Wiedergesundung sicherer und unter größerer Schonung der Volkswirtschaft zuwege bringen als irgendein anderes Betriebssystem.

Nicht beizutreten sei hingegen dem Verlangen einzelner Volkskreise, das Betätigungsfeld der Reichsbahn auf die Herstellung der Fahrzeuge sowie anderer Gegenstände und Stoffe für den Eisenbahnbetrieb auszudehnen. Diese Produktionsgebiete solle man der Privatwirtschaft belassen und so mit der Machtfülle des Reichsbahngroßbetriebes zur Stärkung der deutschen Industrie im Wettbewerbe auf dem Weltmarkt mit aller Kraft beitragen.

Die Klein- und Straßenbahnen seien zum Teil gewerbliche Unternehmen, vielfach unter Beteiligung von kommunalen Körperschaften, von Provinzen und des Staats, teils Kommunalbetriebe von Kreisen und Gemeinden, ebenfalls vielfach mit Beteiligung der Provinzen und des Staates. Betriebsgemeinschaften und Gesellschaftskonzerne seien zur Stärkung der einzelnen Unternehmen geschaffen.

Träger der Luftschiffahrt seien Privatunternehmen (Konzerne industrieller Werke), Träger des Kraftwagenverkehrs Privatgesellschaften, an denen zumeist das Reich durch Hergabe von Fahrzeugen beteiligt sei.

III.

Die Verwaltungsgebilde der Reichspost und der Reichsbahn ließen gegenwärtig noch in mehrfacher Hinsicht die Verschiedenheit der Gebilde der früheren selbständigen Postbetriebe und der früheren Staatsbahnen erkennen. Das sei die Folge von recht unbequemen organisatorischen Bindungen, mit denen das Reich die Umformung der Postbetriebe und der Staatsbahnen in eine Reichspost und eine Reichsbahn erkauft habe. Immerhin bedeute die Schaffung der beiden Einheitsbetriebe einen großen Fortschritt zur freieren Entfaltung bisher getrennter Kräfte und zu produktiverer Gemeinschaftsarbeit.

Überdies werde gemeinhin die Bedeutung einer völlig einheitlichen Neuordnung der Verwaltungsgliederung und der Verwaltungsformen jeder der beiden Reichsverkehrsanstalten erheblich überschätzt, namentlich im Erwarten unmittelbarer Ausgabeersparnisse, von denen man sich goldene Berge verspreche. Diese Hoffnung sei trügerisch. Jedenfalls seien die gegenwärtigen wirtschaftlichen und politischen Zustände derart, daß von einer jetzt erreichbaren einheitlichen Neuorganisation alles andere als Vereinfachungen und Verbilligungen zu erwarten seien.

Unabweisbar nötig seien aber innere, den gesamten ausführenden Geschäftsbetrieb erfassende Ersparnismaßnahmen durchgreifender Art. Solche Maßnahmen seien bei beiden Verwaltungen teils bereits getroffen, teils im Werke; man werde hoffen dürfen, daß sie zu einer wesentlichen Steigerung der Leistungen des einzelnen Mannes und zu beträchtlichen Ausgabeverminderungen führen würden.

Was insbesondere die Reichsbahn mit ihren alle anderen Unternehmen weit überragenden Wirtschaftssummen anlange, so seien diese Maßnahmen verwaltungs- und wirtschaftstechnischer Art in drei Gruppen zusammenzufassen.

Die erste Gruppe betreffe Anordnungen dezentralisierender Art. Sie hätten zum Ziele, von den untersten Stellen anfangend, die Geschäftsabwicklung dorthin zu legen, wo die Geschäfte wirklich entstehen, Aufsicht und Verwaltungsstellen aber von der Mitwirkung nach Möglichkeit fernzuhalten. Bedeutsame Geschäftserfolge seien erreichbar, wenn die abwickelnden Stellen jederzeit über den Wert ihrer Wirksamkeit für die Gesamtwirtschaft gut unterwiesen seien, wenn die Aufsicht und Oberaufsicht den natürlichen Drang nach Bevormundung der nachgeordneten Stellen erfolgreich bekämpfe und wenn die Allgemeinheit die Zuständigkeitsgrenzen auch tatsächlich für sich gelten lasse, wenn die „Einheitlichkeit des Verkehrs" nicht allzu ängstlich für die Angelegenheiten jedermanns durch Anrufung oberer und der obersten Stellen in Anspruch genommen werde.

Die zweite Gruppe der Verwaltungs- und Wirtschaftsmaßnahmen bezwecke eine mehr privatwirtschaftlichem als hoheitsverwaltungsmäßigem Brauche entsprechende Mitwirkung eisenbahngeschäftskundiger Praktiker an der Aufsicht und Verwaltung. Diese entscheidende Mitwirkung habe sich zweckmäßigerweise auf alle die Geschäfte zu erstrecken, deren wirksame und ergiebige Erledigung eine auf praktischer Erfahrung und Beherrschung der Dienstausführung beruhende Geschäftskenntnis und Geschäftssicherheit voraussetze. Die Geschäftsgrundsätze und die Erfolge von industriellen, Handels-, Bank- und anderen privaten Betriebsunternehmen wiesen darauf hin, daß auf diesem Gebiete in der Reichsbahnverwaltung weit kräftigere und umfassendere Maßnahmen nötig seien, als solche bisher für angängig gehalten worden seien. Der ständige Ruf nach dem Kaufmann in der Eisenbahnverwaltung werde erst dann verstummen, wenn der freien Wirtschaft vor Augen geführt werde, daß, wie bei ihr selbst, auch in der Geschäftsführung der Reichsbahn geschäftserfahrene Männer den ihnen zukommenden Einfluß tatsächlich ausüben.

Die dritte Gruppe von Verwaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen endlich habe die Grundlage dafür zu schaffen, daß die oberste Leitung der Reichsbahn von den Hemmnissen einer finanztechnischen Gleichbehandlung des Reichsbahnbetriebes mit den Reichshoheitsverwaltungen befreit werde. In Erfüllung des Art. 92 der Reichsverfassung sei die wirtschaftliche Selbständigkeit der Reichsbahn unter tunlichster Anpassung an die Geschäftsgebarung großer Privatunternehmen so auszubauen, daß es der obersten Reichsbahnleitung wie dem Generaldirektor eines Privatunternehmens ermöglicht werde, Konjunkturen frei auszunutzen und größte Geschäftserfolge durch ausgiebigste Verwertung des Könnens und Leistens des einzelnen Mannes zu erzielen. Für diesen Geschäftserfolg der Reichsbahn sei der Rahmen so weit zu ziehen, daß dies Großunternehmen die allgemeinen Reichsfinanzen von der Sorge um nötige Verkehrsverbesserungen aller Art in fühlbarer Weise zu entlasten habe. Der bekanntgewordene Entwurf eines Reichsbahnfinanzgesetzes erstrebe dieses Ziel und sei ein erfolgversprechender Beginn großzügiger Bewirtschaftsweise der Reichsbahn. Es sei dringend ratsam, das Gesetz trotz der Überlastung der gesetzgebenden Körperschaften mit zahlreichen anderen Aufgaben zwingendster Art mit größter Beschleunigung zur Verabschiedung zu bringen.

Kein Zweifel könne aber darüber bestehen, daß alle denkbaren Neuerungen und Ausgestaltungen nur dann zu einer wirklichen Wiedergesundung des deutschen Verkehrswesens führen können, wenn die erdrückende Last der Deutschland aufgenötigten Kriegsauflagen auf ein tragbares Maß herabgemindert werde.

Traglasten.

Vom Eisenbahn-Inspektor **Lange** in Stade.

In der heutigen Zeit, in der jede Arbeitsleistung dem Werte entsprechend abgegolten wird bzw. werden muß, möchte ich auf eine Leistung der Eisenbahnen aufmerksam machen, für die eine Gegenwertung noch nicht stattfindet: die unentgeltliche Beförderung der Traglasten der Reisenden.

Die unentgeltliche Mitnahme der Traglasten seitens der Reisenden in die Wagenabteile ist eine Überlieferung aus der guten alten Zeit, in der die Eisenbahnen als gute Transportunternehmen reichliche Gewinne abwarfen und in der sich unsere Staatsfinanzen in guter Ordnung befanden. Unsere Volks- und Staatswirtschaft war in feste Rahmen gefügt, so daß das finanzielle Gleichgewicht stets gewahrt war und daher an alten, dem Volke willkommenen Einrichtungen festgehalten werden konnte.

Durch den für uns unglücklich verlaufenen Krieg mit seinen katastrophalen wirtschaftlichen Folgen haben sich die bis dahin gesunden Staatsfinanzen so ungünstig gestaltet, daß der Staat gezwungen ist, seine produktiven Betriebe so wirtschaftlich und nutzbringend wie irgend möglich zu gestalten. Jede hieraus mögliche Einnahmequelle muß er sich erschließen; der Staat kann sich den Luxus humaner Einrichtungen — soweit es sich nicht um solche kultureller oder volkswirtschaftlicher

Art handelt —, die derartig große Kosten erfordern, wie die unentgeltliche Beförderung der Traglasten, nicht mehr erlauben.

Bei der Inanspruchnahme neuer Einnahmequellen ist es m. E. unbedingtes Erfordernis, solche zuerst zu erschließen, denen eine Leistung gegenübersteht. Da wundert es mich nun, daß man hierbei noch nicht daran gedacht hat, zu untersuchen, ob die bis jetzt noch bestehende Einrichtung der unentgeltlichen Beförderung von Traglasten noch weiter aufrecht erhalten bleiben kann. Zu den Traglasten in diesem Sinne rechne ich auch die großen Gepäckstücke wie Reisekörbe, Koffer u. dgl.; die vielfach in überreichem Maße in die Abteile mitgenommen werden.

Die Mitnahme dieser Gegenstände durch die Reisenden in die Wagenabteile ist für die Eisenbahnen eine bedeutende Belastung, da der Umfang derselben ein sehr großer ist, ganz besonders aber zu gewissen Jahreszeiten. Wenn man beobachtet, in welchem Umfange Traglasten und große Gepäckstücke in die Wagen mitgenommen und diese dadurch häufig derart beschwert werden, daß die Tragfedern stark durchbiegen, dann kann man erkennen, welch ungeheure Lasten die Eisenbahnen befördern, ohne irgendeine Gegenleistung dafür zu erhalten. Eine derartige unentgeltliche Inanspruchnahme der Eisenbahnen kann aber unter den heutigen Verhältnissen m. E. durch nichts mehr begründet werden.

Auf die Erschließung einer Einnahmequelle aus diesen Leistungen möchte ich daher hiermit aufmerksam machen.

Ich möchte hierbei darauf hinweisen, daß andere Transportunternehmen in der Erhebung von Gebühren für die Beförderung von Traglasten und Gepäck seit langem bahnbrechend vorgegangen sind. Schiffahrtsunternehmen, Straßenbahnen, Droschken, Autodroschken erheben für diese Beförderung schon seit langen Jahren besondere Gebühren, nur die Eisenbahnen sind in dieser Beziehung noch rückständig.

Von dem Grundsatze ausgehend, daß eine Leistung eine Gegenleistung auslöst, bin ich der Ansicht, daß die Eisenbahnen in der heutigen Zeit der Finanznöte nicht mehr berechtigt sind, für einzelne Personen auf Kosten der Allgemeinheit unentgeltliche Leistungen auszuführen. Die Eisenbahnen sollten mit der unentgeltlichen Beförderung der Traglasten und großen Gepäckstücke brechen und aus dieser Beförderungsart sich neue Einnahmen erschließen, die m. E. jährlich viele Millionen ergeben würden.

Die Erhebung der Gebühren für diese Beförderungsart denke ich mir in der einfachsten Weise, ohne daß dadurch besondere Einrichtungen nötig und besondere Kosten entstehen würden, und zwar durch Verausgabung von Zonenkarten, ähnlich wie die Schnellzugszuschlagskarten, jedoch in einer umfangreicheren Zoneneinteilung.

Die Auflegung dieser neuen Kartenart, der ich den Namen „Gepäckkarten" zu geben vorschlage, an den Fahrkartenschaltern und die Verausgabung gleichzeitig mit den Fahrkarten würde sich m. E. ohne Schwierigkeit durchführen lassen, da einmal in jedem Fahrkartenschrank einige Fächer für die neuen Gepäckkarten frei sein werden, anderseits die Schalterbeamten die geringe Mehrarbeit, die die Verausgabung dieser Karten verursacht, unbedenklich werden leisten können.

An der Bahnsteigsperre sind die Gepäckkarten zusammen mit den Fahrkarten vorzuzeigen und zu lochen.

Reisenden und Inhabern von Bahnsteigkarten, die Traglasten und große Gepäckstücke mit sich führen, ohne im Besitze einer Gepäckkarte zu sein, ist die Mitnahme der Gegenstände auf den Bahnsteig nicht zu gestatten.

Der Unterschied zwischen frachtfreiem Handgepäck und frachtpflichtigen Traglasten und Gepäckstücken dürfte m. E. nicht schwer zu begrenzen sein; eine Handhabe hierfür bietet schon die Bestimmung des § 28 Ziffer 1 der EVO., wonach nur leicht tragbare Gegenstände als Handgepäck in die Personenwagen mitgenommen werden dürfen. Alle Stücke darüber hinaus, soweit sie nach den heutigen Bestimmungen in die Personenwagen mitgenommen werden dürfen, das sind Reisekörbe und größere Koffer, die alles andere als leicht tragbar sind, sowie die jetzt zugelassenen Traglasten, sind frachtpflichtig nach dem neuen Gepäck-Zonentarif, der gegenüber dem allgemeinen Gepäcktarif für die Reisenden noch wesentliche Vorteile bieten soll.

Die Erstellung eines wesentlich niedrigeren Gepäck-Zonentarifs ist möglich, weil alle Leistungen der Eisenbahnen, die durch diesen Tarif bedingt sind — Annahme und Abfertigung, Transport von der Gepäckabfertigung zum Zuge auf der Abgangsstation und vom Zuge zur Gepäckabfertigung auf der Bestimmungsstation und Ausgabe, Transportrisiko, Verlust-, Schadens- und Beraubungsrisiko —, bei dem neuen Tarif fortfallen. Der Reisende löst sich auf der Abgangsstation als Entgelt für die durch die Beförderung im Zuge den Eisenbahnen entstehenden Transportkosten eine Gepäckkarte, die Gepäckstücke jedoch bleiben im Besitze des Reisenden, der für allen Schaden, der während der Beförderung im Zuge an seinem Gepäck entsteht, selbst aufzukommen hat, soweit es sich nicht um Schadensfälle aus Anlaß von Unfällen handelt.

Ich bin der Ansicht, daß die neue Gepäckfracht keine unbillige Forderung ist, und daß sie daher unbedenklich zur Einführung gelangen kann.

Für die Eisenbahnen verspricht die neue Fracht recht ergiebig zu werden, weil sie ohne Aufwendung besonderer Kosten — es brauchen nur die Gepäckkarten nach Edmonsonschem Muster aufgelegt zu werden — zur Einführung gelangen kann.

Die Verrechnung der Gepäckkarten würde durch die Fahrkartenrechnungen zu erfolgen haben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Der Reichsverkehrsminister hat unter dem 17. Januar 1923 eine Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung vorgenommen, die im Reichsgesetzblatt II Nr. 4 vom 30. Januar 1923 veröffentlicht ist. Hiernach wird die Geldbuße für Übertretung des Rauchverbots im § 17, Abs. (4) und im § 18, Abs. (5) von 60 auf 300 ℳ erhöht. Diese Bestimmung ist am 1. Februar in Kraft getreten.

— **Abwehrbestimmungen des Reichsverkehrsministers infolge Besetzung des Ruhrgebiets.** Im Anschluß an eine Kabinettssitzung hat der Reichsverkehrsminister den in Frage kommenden Eisenbahndirektionen des Westens folgende Anweisungen erteilt:

1. Kohlen-, Koks- und Brikettransporte sowie Transporte von im alt- und neubesetzten Gebiet geschlagenem Holz nach Frankreich oder Belgien sind weder im neu- noch im altbesetzten Gebiet zu befördern, auch nicht in der englischen Zone.

2. Französische und belgische Truppen- und Nachschubtransporte für das neubesetzte Gebiet dürfen weder im alt- noch im neubesetzten Gebiet gefahren werden.

Ausnahmen: Es sind zu fahren:

a) Transporte, auf die die Besatzungstruppen nach dem Rheinlandabkommen Anspruch haben,

b) Verpflegungszüge, auch für das neubesetzte Gebiet, um Requisitionen zu vermeiden,

c) militärische Transporte aller Art auf den in der englischen Besatzungszone gelegenen Strecken.

3. Zusammenarbeit mit französischem und belgischem auf deutschen Strecken eingesetzten Eisenbahnpersonal wird untersagt. Dies bezieht sich auch auf das Verhalten des Personals der in deutschem Betrieb gebliebenen Strecken zu den von den Franzosen und Belgiern militarisierten. Züge von solchen Strecken sind nicht zu übernehmen und dorthin nicht zu übergeben. Telephon- und Telegraphenverkehr mit solchen Strecken ist zu unterlassen, die Einrichtung von Gemeinschaftsbahnhöfen ist nicht statthaft. Als Zusammenarbeit gilt auch schon Auskunftserteilung oder Zulassung der fremden Eisenbahner zu den Dienststellen zur Orientierung.

4. Wenn fremdes Personal Züge über Strecken zu befördern sucht, die von deutschem stationären Personal besetzt sind, so sind diese Züge mit allen im ordnungsmäßigen Betriebe vorgesehenen Mitteln zum Halten zu bringen. Ihre weitere Beförderung ist zu verhindern. Im übrigen muß Grundsatz bleiben, den Betrieb möglichst lange in deutscher Hand zu halten und für deutsche Zwecke nutzbar zu machen. Militarisierte Strecken sind zu beobachten und bei etwaiger Räumung sofort wieder in deutschen Betrieb zu nehmen.

Der Reichsverkehrsminister.

Ein zweiter Erlaß lautet:

Gegenüber einer etwaigen Requisition des deutschen Eisenbahnpersonals durch fremde Militärbehörden aus Anlaß des rechtswidrigen Einfalls in das Ruhrgebiet befehle ich:

Sämtlichen Beamten und Arbeitern der Reichsbahnverwaltung

wird hiermit ausdrücklich verboten, anderen Befehlen als denen der zuständigen deutschen Stellen Folge zu leisten.

Der Reichsverkehrsminister.

— **Eisenbahnnoten Frankreichs und Polens gegen die Einschränkung des Zugverkehrs.** Die französische Botschaft hat dem Auswärtigen Amt, wie W. T. B. meldet, unter dem 31. Januar d. J. folgende Note übergeben:

„Nach einer gestern abend von der Presse veröffentlichten Nachricht soll die Reichseisenbahndirektion zu Berlin beschlossen haben, eine gewisse Anzahl von Personenzügen, darunter die Expreßzüge D 11 und D 12 auf der Strecke (Paris)-Köln-Berlin-Warschau und zurück, D 7 und D 8 auf der Strecke Berlin-Eydtkuhnen-(Riga) und zurück zu streichen.

Die französische Botschaft wäre dem Auswärtigen Amt dankbar, wenn es ihr mitteilen könnte, ob diese Nachricht den Tatsachen entspricht, und wenn es ihr in diesem Falle die Maßnahmen nennen könnte, welche die Eisenbahndirektion ins Auge faßt zur Sicherung des Durchgangsverkehrs der den alliierten Eisenbahnnetzen zugehörigen Wagen, die den oben erwähnten Zügen angehängt wurden und die den direkten Verkehr zwischen Paris und Ostende einerseits, Warschau und Riga andererseits vermittelten.

Die französische Botschaft hat die Ehre, dem Auswärtigen Amt zu erklären, daß sie sich, falls derartige Maßnahmen nicht rechtzeitig getroffen würden, gezwungen sähe, von einem Verstoß Deutschlands gegen die Verpflichtungen des Artikels 367 des Friedensvertrages Akt zu nehmen, der folgendermaßen lautet:

„Deutschland ist verpflichtet, bei der Einrichtung eines direkten Fahrscheinverkehrs für Reisende und ihr Gepäck mitzuwirken, der zur Herstellung von Eisenbahnverbindungen der alliierten und assoziierten Mächte untereinander oder mit anderen Ländern durch das deutsche Gebiet hindurch von einer oder mehreren der alliierten und assoziierten Mächte verlangt wird; zu diesem Zweck hat Deutschland insbesondere die aus dem Gebiet der alliierten und assoziierten Mächte kommenden Züge und Wagen zu übernehmen und sie mit einer Schnelligkeit weiterzubefördern, die mindestens der seiner besten Fernzüge auf denselben Strecken gleichkommt . . .“

Die polnische Gesandtschaft hat unter dem 2. Februar eine Note überreicht, die sich inhaltlich mit der französischen Note deckt. Die Noten werden von den zuständigen Ressorts geprüft. Eine Antwort wird alsbald erfolgen.

— **Abfuhr leicht verderblicher Güter.** Infolge der Betriebseinstellungen besteht die Gefahr, daß leicht verderbliche Güter, namentlich Nahrungsmittel, verderben. Der Reichsverkehrsminister hat deshalb die Reichsbahndirektionen angewiesen, sich sofort zu bemühen, im Einvernehmen mit Kommunalverbänden und Interessentenvereinigungen die Abfuhr derartiger Güter durch Landfuhrwerke, hauptsächlich Kraftwagen, zu organisieren; auf keinen Fall dürfen Lebensmittel unnötigerweise zugrunde gehen; auch für strenge Diebstahlsverhinderung ist zu sorgen.

— **Kein Abrufen mehr in den Warteräumen.** In vielen Bezirken der Deutschen Reichsbahn wird in den Warteräumen nicht mehr abgerufen, und diese Neuerung hat fast überall zu einer schnelleren Abfertigung an den Sperren geführt, da die Reisenden nun nicht mehr stoßweise auf den Bahnsteig stürmen; außerdem wurde dadurch eine Personalersparnis erzielt. Aus diesen Gründen hat, wie die „D. A. Ztg.“ mitteilt, der Reichsverkehrsminister verfügt, daß das Abrufen allgemein eingestellt wird; die mechanischen oder elektrischen Abrufeinrichtungen sollen jedoch vorläufig beibehalten werden.

— **Erhöhung der Gebühren für die zwangsweise Entladung und Zurollung von Wagenladungen.** Die Gebühren für die zwangsweise amtliche Entladung und Zuführung von Wagenladungsgütern sind entsprechend den gestiegenen Selbstkosten des Fuhrgewerbes vom 1. Februar d. J. ab um etwa 50 % erhöht worden. Sie betragen: a) für die Abfuhr: Klasse I 378 bzw. 98 *M*, Klasse II 521 bzw. 98 *M*., b) für das Auf- und Abladen bei Klasse I 72 *M*, bei Klasse II 105 *M*.

— **Rechtzeitige Ausnutzung des Güterwagenparks.** Das Eisenbahnzentralamt Berlin teilte am 3. Januar d. J. dem Deutschen Industrie- und Handelstage mit, daß, nachdem der Herbstverkehr erledigt sei, die Anforderungen an Wagen soweit zurückgegangen wären, daß eine große Anzahl Güterwagen unbenutzt abgestellt sei. Das Eisenbahnzentralamt bittet daher, die verkehrsschwache Zeit nach Kräften auszunutzen und soweit als möglich Güter auf Vorrat zu beziehen.

— **Frachturkundenstempel.** Auf eine Eingabe des Deutschen Industrie- und Handelstags wegen Aufhebung des Frachturkundenstempels teilte der Reichsverkehrsminister mit, daß die Beseitigung des Frachturkundenstempels in Aussicht genommen sei. Ein Gesetzentwurf hierüber ist am 3. Januar im Reichsrat vorgelegt worden. Er besagt, daß mit Zustimmung des Reichsrats verkündet wird, daß die Vorschriften der §§ 43 bis 51 und der Tarifnummer 6 des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juli 1913 (RGbl. S. 639) in der Fassung des Frachturkundenstempelgesetzes vom 17. Juni 1916 (RGbl. S. 555) und des § 32 des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 (RGbl. S. 329) aufgehoben werden sollen. (Vgl. auch den Aufsatz: „Die Frachturkundenstempelmarke für 15 *ℌ*“ in Nr. 4 d. Ztg.)

— **Die Wagenstellung für Kohlentransporte.** In der Zeit vom 1. bis 15. Januar 1923 wurden gestellt (I.) für die 8 Steinkohlenbezirke, (II.) für die 11 Braunkohlenbezirke:

	im ganzen	davon werktags	durchschnittl. im Werktag
	Wagen (zu je 10 t)		
I. 1923	351 080	334 702	28 405
1922	421 420	388 845	35 127
1914	562 646	529 562	45 997
II. 1923	220 526	220 234	18 401
1922	187 440	187 145	15 596
1914	132 724	131 118	11 277

Im Ruhrbezirk wurden in der ersten Januarhälfte an 12 Werktagen insgesamt 244 275 Wagen gestellt, gegen 252 013 und 388 244 in den entsprechenden Zeiträumen der Jahre 1922 und 1914. Im ganzen zeigt die Wagenstellung in den Steinkohlenbezirken gegenüber den bezeichneten Tagen der Jahre 1922 und 1914 eine Abnahme um 16.7 bzw. 37.6 %. Die Braunkohlenbezirke weisen gegenüber den gleichen Wochen eine Zunahme der Wagenstellung von 17.7 bzw. 66 % auf.

— **Der D-Zug Breslau-Berlin bei Gassen entgleist.** Am 2. d. M. früh gegen 5 Uhr entgleiste in Richtung Berlin der D-Zug 42 auf dem Bahnhofe Gassen an der Einmündung der Strecke Kohlfurt-Sommerfeld in die Strecke Sagan-Sommerfeld, ein Wagen stürzte um. Zwei Personen wurden getötet und mehrere leicht verletzt.

— **Frachtfreie Beförderung von Liebesgaben nach dem Ruhrgebiet.** Der Reichsverkehrsminister hat mit sofortiger Gültigkeit, zunächst bis 31. März d. J., für alle unentgeltlich an die notleidende Bevölkerung im Ruhrgebiet abgegebenen Liebesgaben frachtfreie Beförderung zugestanden. Die Frachtbriefe müssen in der Inhaltsangabe den Zusatz enthalten: „Freiwillig gespendete Gaben zur unentgeltlichen Verteilung durch die Landwirtschaftskammer Westfalen, Zweigstelle Minden-Westfalen (Ruhrhilfe)“ und von einer staatlichen oder städtischen Behörde oder Landwirtschafts- oder Handelskammer als Absender abgestempelt sein. Weitere Empfangsstellen werden von der Landwirtschaftskammer Westfalen, Zweigstelle Minden, bekanntgegeben. Sämtliche Eisenbahnorgane sind angewiesen, die Durchführung der Notstandsmaßnahme mit allen Mitteln zu unterstützen.

— **Zur Wagengestellung im Ruhrgebiet.** Infolge der Besetzung des Ruhrgebiets durch die Franzosen und Belgier und der inzwischen eingetretenen Kohlensperre geht die Wagengestellung mit jedem Tage zurück. Wie T. U. aus Essen unterm 2. Februar meldet, wurden am 1. d. M. gestellt 6357 Wagen und 8293 nicht gestellt, während der Bedarf 14 823 betrug. Die Zechen sind daher gezwungen, immer mehr auf Halde zu arbeiten. Im Kölner Bezirk wurden 2450 Wagen für Braunkohle gestellt und 1510 nicht gestellt, bei einem Bedarf von 3980 Wagen. Demgegenüber wurden im Ruhrgebiet am

	Kohlenwagen gestellt	Kohlenwagen nicht gest.	andere Wagen gestellt	andere Wagen nicht gest.
24. Januar . .	17 203	1099	—	—
25. Januar . .	15 690	1708	4044	667
27. Januar . .	12 031	3668	3108	326
29. Januar . .	10 641	4747	2348	438

— **Deutsch-Rumänischer Güterverkehr.** Wie in Nr. 47 S. 910 Jahrg. 1922 d. Ztg. mitgeteilt wurde, war im November v. J. in Dresden zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen die Einrichtung des direkten Güterverkehrs zwischen Deutschland und Rumänien für den 1. Februar d. J. in Aussicht genommen worden. Die für den gleichen Zeitpunkt beabsichtigte Herausgabe eines direkten Deutsch-Rumänischen Gütertarifs hat sich aber aus verschiedenen Gründen verzögert und wird deshalb erst am 1. März d. J. bewirkt werden können.

— **Zusammenstellung der Eisenbahn-Tariferhöhungen.** Die Handelskammer zu Essen gibt fortlaufend Übersichten über Eisenbahntariferhöhungen heraus, in denen die Güterart und die Tarifklasse, der Wert der Güter je Tonne, die Beförderungsstrecke, der Frachtsatz 1914 und der jeweils gegenwärtige Frachtsatz dargestellt sind. Für jedes in der Darstellung aufgeführte Gut ist gleichzeitig der Erhöhungsfaktor des gegenwärtigen Tarifs gegenüber den Friedenssätzen kenntlich gemacht. Die Handelskammer zu Essen gibt diese Tarifdarstellungen gegen Erstattung der Selbstkosten, die zurzeit 20 *M* für ein Stück betragen, auf Wunsch ab.

— **Beschleunigter Meßgüterverkehr.** Auf eine Eingabe des Meßamts für die Mustermessen in Leipzig an die Reichsbahndirektion Dresden wegen vorzugsweiser und beschleunigter Beförderung der Meßgüter, hat die Reichsbahndirektion Dresden dem Meßamt mitgeteilt, daß sie dafür sorgen wird, daß die Meßgüter für die bevorstehende Leipziger Frühjahrsmesse trotz etwaiger Verkehrssperren angenommen und nach Möglichkeit beschleunigt befördert werden.

— **Deutsches Volksopfer zur Unterstützung der Bedrängten im Ruhrgebiet.** Die Beamten, Angestellten und Arbeiter im Reichsverkehrsministerium haben sich entschlossen, für das „Deutsche Volksopfer" 3 % ihres Februareinkommens zu spenden. Auch für die Bediensteten der anderen Verwaltungsstellen der Reichsbahnverwaltung sind durch die Gewerkschaften entsprechende Sammlungen eingeleitet worden.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der Reichsbahnverwaltung sind ernannt: zum Eisenbahnamtmann: der Eisenbahnoberinspektor Härter in Nürnberg, die Eisenbahnoberingenieure Rechnungsrat Bauch und Reinhold Neumann in Halle (Saale) und Thiede in Berlin-Grunewald, die Eisenbahnoberinspektoren Rechnungsräte Heinel in Berlin und Thiemann in Stettin sowie die Eisenbahnoberinspektoren Gründer in Dresden und Kaselow bei der Eisenbahndirektion Osten in Berlin; zum Regierungsbaumeister: der Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Berthold Beiche aus Schönebeck (Elbe). — Versetzt sind: die Regierungsbauräte Frenzel, bisher in Altona, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Harburg, Schuler, bisher in Karlsruhe, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts 1 nach Trier, Hentschel, bisher in Eberswalde, zur Eisenbahn-Hauptwerkstätte nach Oppeln, der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Heydt, bisher in Stuttgart, zur Reichsbahndirektion nach Berlin, die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Linder, bisher in Düsseldorf, zur Reichsbahndirektion nach Halle (Saale) und Grimm, bisher in Düsseldorf, zur Reichsbahndirektion nach Breslau. — Dem Regierungsbaurat Schleifenheimer in Trier ist die Leitung der Allgemeinen technischen Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk in Trier übertragen. — Der Gerichtsassessor Dr. jur. Karl Herrmann bei der Reichsbahndirektion in Stuttgart ist unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Dienst der Reichsbahndirektion übernommen. — Der Regierungsrat Wilhelm Schuster bei der Reichsbahndirektion in München, der Regierungsbaurat Spitzbarth beim Messungsamt in Nürnberg und die Eisenbahnamtmänner Rechnungsräte Losenski in Halle (Saale) und Plötz in Stettin sind auf ihren Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in den Ruhestand versetzt. — Dem Regierungsbaurat Bretschneider in Halle (Saale) ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienst erteilt. — Der Regierungsrat Dr. jur. Weil bei der Reichsbahndirektion in Königsberg (Pr.) ist gestorben.

Österreich.

— **Ermäßigung der Lagerhaustarife.** Der Wiener Stadtsenat hat in seiner letzten Sitzung beschlossen, dem Gemeinderat eine neuerliche Herabsetzung der Tarife in den städtischen Lagerhäusern durch Einräumung eines Nachlasses für größere Wareneinlieferungen vorzuschlagen. Bei den vorhergegangenen Tarifregelungen wurden zur Erleichterung des Kleinhandels und Kleinverkehrs die Mindestgebühren für die Ein- und Auslagerung aufgelassen. Nunmehr erhalten jene Hinterleger, die innerhalb eines Kalendermonats größere Warenmengen einlagern lassen, im Wege der Rückvergütung einen Nachlaß, der je nach dem Umfang der Sendung und der Art ihres Einlangens (Bahnfracht oder Schiffracht) zwischen 5 und 10 % der Tarifgebühr bemessen wird. Außerdem wurden zur Vereinfachung des Tarifes neuerlich einige Nebengebühren aufgelassen oder herabgesetzt. Die Ermäßigung sollte am 1. Februar in Kraft treten.

— **Versammlung der Fremdenverkehrsverbände.** Die vom Landesverbande für Fremdenverkehr in Wien und Niederösterreich für den 23. Januar nach Salzburg einberufene Versammlung der österreichischen Fremdenverkehrsverbände hat eine Reihe von Vorschlägen zum Wiederaufbau des österreichischen Fremdenverkehr erstattet. Darunter befinden sich die Ermäßigung des Eisenbahnfahrpreises, der Abbau oder die gänzliche Auflassung der Fremdenzimmerabgabe, Erleichterungen der Einreise, Wahrung der Freizügigkeit innerhalb der Bundesgrenzen, Ausgestaltung der Gästewerbung und planmäßige Abwehr der gegen die österreichische Fremdenindustrie gerichteten unwahren Ausstreuungen in der Auslandspresse. Die Versammlung bekundete Anerkennung für das schöpferische Wirken der staatlichen Fremdenverkehrsstelle, des Büros für Fremdenverkehr im Bundesministerium für Verkehrswesen, dessen Vorstand wertvolle Zusicherungen betreffs der fortschreitenden Verbesserung im heimischen Eisenbahnwesen geben konnte. Beschlossen wurde die dauernde Erhaltung der Hauptstelle der Landesverbände für Fremdenverkehr in Österreich in Wien. Der Betrieb der Verkehrswerbungsgesellschaft m. b. H. wird ganz kaufmännisch sein, ihren Hauptzweck bildet die Vereinheitlichung der in- und ausländischen Fremdenwerbung für Österreich. Eine freie Vereinigung der österreichischen Landesverbände für Fremdenverkehr wird die gemeinsamen inneren Angelegenheiten dieser Körperschaften betreuen. Der Vorsitz wurde für das laufende Geschäftsjahr dem Landesverbande Wien-Niederösterreich übertragen.

— **Ein Freihafen in Wien.** In der letzten Vollversammlung des Niederösterreichischen Gewerbevereins teilte der Vorsitzende mit, daß der Verein sich mit der Errichtung eines Freihafengebietes an der Donau in Wien beschäftige. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gelehrt, daß Wien hauptsächlich als bedeutender Handels- und Durchfuhrplatz eine Zukunft habe. Für die Ausgestaltung des Wiener Umschlagverkehrs kommt nicht bloß das schon jetzt mit Anlagen versehene rechte Donauufer, sondern auch das linke Ufer in Betracht, namentlich von dem Gesichtspunkte aus, daß die durch den zollfreien Hafen ermöglichte größere Bewegungsfreiheit auch zahlreichen Industrien die Möglichkeit bieten soll, sich in der Freizone anzusiedeln. Dieses Werk ist somit nicht bloß für den Handel und Verkehr, sondern auch für die Industrie von größter Bedeutung, ebenso wie die Durchführung des Werkes zahlreichen Personen die so sehr notwendige Gelegenheit zur Arbeit bieten würde.

— **Österreichs Braunkohlenbergbau.** Im Jahre 1921 bestanden in ganz Österreich 78 Braunkohlenbergbaubetriebe, von denen 8 auf Niederösterreich, 12 auf Oberösterreich, 52 auf Steiermark, 5 auf Kärnten und 1 auf Tirol und Vorarlberg entfielen. Sie beschäftigten insgesamt 19 799 Personen, die an Löhnen und Gehältern im Berichtsjahr 2134,72 Mill. K. ausbezahlt erhielten. Die Jahresförderung von verwertbaren Kohlen betrug 2 478 862 t im Werte von 5134.14 Mill. K. Davon gelangten 1 610 825 t im Werte von 4535.126 Mill. K. zum Verkauf, und zwar wurden hiervon 683 t im Werte von 3,3 Mill. K. aus steiermärkischen Betrieben nach dem Ausland, Ungarn, Italien und der Schweiz, abgesetzt. Von der verbleibenden Menge der Jahresförderung dienten 245 939 t im Werte von 651.16 Mill. K. dem Selbstverbrauch. 511 964 t im Werte von 1884,7 Mill. K. wurden an eigene Werke abgegeben und 109 336 t im Werte von 266.86 Mill. K. erscheinen als Deputate. Eine vergleichende Übersicht über die Jahre 1912 bis 1921 zeigt hinsichtlich der Anzahl der Betriebe in der Zeit von 1912 bis 1918 nur geringe Veränderungen: die Zahl schwankte zwischen 38 und 41. Im Jahre 1919 erhöhte sich die Zahl der Betriebe auf 54, im Jahre 1920 auf 75 und 1921 auf 78. Dementsprechend schwankte auch in den Jahren 1912 bis 1918 die Zahl der beschäftigten Personen zwischen der niedrigsten Ziffer von 10 682 im Jahre 1915 und der Zahl von 13 003 im Jahre 1918; sie stieg 1919 auf 15 843, 1920 auf 17 704 und 1921 auf 19 799. Während sich die Summe der ausbezahlten Löhne und Gehälter in den Jahren 1912 bis 1915 zwischen 13.19 Mill. K. und 14.14 Mill. K. bewegte, stieg sie schon im Jahre 1916 auf 18,19 Mill. K., im Jahre 1917 auf 25.23 Mill. K., im Jahre 1918 auf 39,02 Mill. K. und steigerte sich im Jahre 1919 auf 110.35 Mill. K., erreichte im Jahre 1920 die Höhe von 579.69 Mill. K. und wuchs im Jahre 1921 auf 2134.73 Mill. K. an. Trotz der bedeutenden Vermehrung der Betriebe und der in diesen beschäftigten Personen während der letzten vier Jahre der vergleichenden Übersicht hat die Jahresförderung der Menge nach abgenommen und zeigt erst wieder in den Jahren 1920 und 1921 eine steigende Richtung. Während im Jahre 1912 von 39 Betrieben 2,61 Mill. t und im Jahre 1913 von 40 Betrieben 2,62 Mill. t gefördert wurden, brachten die 54 Betriebe des Jahres 1919 bloß 2,007 Mill. t, die 75 Betriebe des Jahres 1920 2,4 Mill. t und die 78 Betriebe des Jahres 1921 2,47 Mill. t.

— **Ministerialrat Sagasser †.** Kürzlich ist der Ministerialrat im Bundesministerium für Verkehrswesen Dr. Julius Sagasser nach kurzem Leiden im Alter von 53 Jahren gestorben. Der Verblichene, der einer hochangesehenen Wiener Beamtenfamilie entstammte, war nach Ausbildung im administrativen Eisenbahndienst seiner Tüchtigkeit wegen im Jahre 1904 in das Eisenbahnministerium einberufen worden und war zuletzt Vorstand des Budgetdepartements, als welcher er an allen wichtigen finanziellen Ressortfragen mit Sachkenntnis und Taktgefühl Anteil nahm.

Ungarn.

— **Neuer Donauuferbahnhof in Budapest.** Im Zusammenhang mit dem im Bau begriffenen neuen Budapester Handelshafen wurde der Bau eines Donaubahnhofes angeregt, um hier den Umschlagsverkehr zu erleichtern. Es werden hier Lagerhäuser, Wohnungen für Verkehrsangestellte und sonstige Nebengebäude errichtet.

— **Außerordentliche Unterstützung der Staatsbahnangestellten.** Nach einer Ministerialverordnung wurde den Eisenbahnangestellten der Staatsbahnen sowie den Pensionären, Witwen und Waisen die ihnen zukommende außerordentliche Unterstützung vom 1. Dezember 1922 an erhöht. Die monatlichen Beträge bewegen sich bei den Angestellten zwischen 6000 und 60 000 K., den Pensionären, Witwen und Waisen zwischen 5000 und 25 000 K., ferner bei über 60 Jahre alten Personen, die Pension, Ruhelöhne oder Gnadengehälter beziehen, zwischen 900 und 4500 K.

— **Die Ungarische Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft** hat beschlossen, ihr Aktienkapital von 20 Millionen Kronen durch Ausgabe von 150 000 neuen Aktien auf 50 Millionen Kronen zu erhöhen.

— **Betriebsergebnisse von Vizinalbahnen.** Der Rechnungsabschluß der Budapester Lokaleisenbahngesellschaft weist für das Betriebsjahr 1921 bei einem Stammkapital von 73 963 000 K. einen Fehlbetrag von 22 887 604 K. aus und derjenige der Budapest-Ujpest-Rákospalotaer Elektrischen Eisenbahn-A.-G. im gleichen Jahre einen solchen von 39 814 K.

— **Endgültige Ablösung der Budapester Straßenbahnen.** Der Minister des Innern hat den Beschluß der Vollversammlung, betreffend die Ablösung der Straßenbahnen, genehmigt. Die Genehmigung wird unter anderem an die Bedingung geknüpft, daß die Übernahme der Straßenbahnen durch den Magistrat erfolgte. Der Minister ist mit der Gründung einer Aktiengesellschaft einverstanden, jedoch dürfen die Aktien der Gesellschaft nicht ohne Einwilligung der Vollversammlung der Stadtvertretung verkauft werden. Ferner teilt der Minister in einer Zuschrift mit, daß er sich das Recht vorbehalte, die Geschäftsführung durch einen Bevollmächtigten überprüfen zu lassen. Hinsichtlich der Tariffragen treffen die Entscheidung in den ersten 10 Jahren die Verkehrskommission und der Magistrat, nach Ablauf dieses Zeitraumes jedoch erlangt die Vollversammlung der Stadtvertretung dieses Recht wieder zurück. In der Konzessionsurkunde ist die Hauptstadt und nicht die Aktiengesellschaft als Eigentümerin aufgeführt.

Wie weiter mitgeteilt wird, ist inzwischen die Hauptstädtische Verkehrs-Aktiengesellschaft gegründet worden und hat bereits ihre erste Vollversammlung abgehalten. Zum Präsidenten wurde Bürgermeister Dr. Eugen Sipöcz, zum Vizepräsidenten der Vizebürgermeister Ludwig Folkusházy gewählt.

— **Bund ungarischer Fabrikindustrieller.** Die Direktion dieses Bundes verhandelte in ihrer jüngst abgehaltenen Sitzung über die Handelsverträge mit der Tschechoslowakei. Präsident Dr. Chorin verwies auf den Umstand, daß die Tschechoslowakei weit höhere Zölle hat als Ungarn und sich Ungarn gegenüber fast vollständig abschließt. Dagegen verfügt die Tschechoslowakei über eine sehr rege Einfuhr. Hinsichtlich der tschechischen Verhandlungen sind keine industriellen Vorteile zu gewärtigen. Ungarn müsse in erster Reihe mit den östlichen Staaten, mit Serbien und Rumänien, Verträge schließen. Schließlich beschäftigte die Direktion sich mit dem Entwurfe der Regierung, den neuen Zolltarif im Verwaltungswege einzuführen.

Niederlande.

— **Sammlungen für die Kinder der deutschen Eisenbahner.** Dem Nieuwe Rotterdamsche Courant zufolge hat das Personal der holländischen Eisenbahn den Betrag von 6000 Gulden, etwa 120 Millionen Mark, für die Kinder deutscher Eisenbahnangestellten gesammelt.

Übrige europäische Länder.

— **Einsprüche gegen die Einstellung des Baues der schwedischen Inlandsbahn.** Über beginnende Einsprüche nach dieser Richtung haben wir schon auf S. 849, Jahrgang 1922, berichtet. Diese Einsprüche haben sich weiterhin verdichtet und zu einer ganzen Reihe von Preßäußerungen Anlaß gegeben. Vor allem hat der schwedische Generalstabschef C. G. Hammarskjöld sich auf Ersuchen des Verkehrsministers zur Frage der Fortsetzung des Eisenbahnbaues in Norrland geäußert. Nachdem er eingehend für die Wichtigkeit der Arbeiten an der Inlandbahn für die Landesverteidigung eingetreten, schließt er sich der Eingabe von Oberingenieur Fogelmarck an, die Regierung möchte dem Reichstag den Vorschlag machen, für das Haushaltsjahr 1923/24 die erforderlichen Mittel zur Fortsetzung der Arbeiten, sowohl im südlichen wie im nördlichen Teil der Inlandbahn zwischen Volgsjön und Gällivara anzuweisen. Der Generalstabschef erinnert an den allgemein anerkannten Grundsatz, daß es für den Staat vorteilhaft sei, die erforderlichen Eisenbahnbauten bei schlechter Konjunktur des Erwerbslebens zu bauen. Er hebt auch hervor, daß der Antrag der Eisenbahndirektion, die Arbeiten abzubrechen, offenbar auf eine Zurückstellung der Arbeiten auf sehr lange Dauer schließen lasse. Vom Standpunkte der Landesverteidigung ist indes die möglichst baldige Fertigstellung der Inlandbahn von größter Bedeutung. Die Erfahrungen des Weltkrieges zeigen zur Genüge, einen wie wichtigen und unentbehrlichen Dienst die Eisenbahnen in neuzeitlichen Kriegen zu leisten haben. Sie sind notwendig für die Durchführung der Mobilisierung der Streitkräfte und für den Aufmarsch und die Konzentrierung der Feldheere. Aber das ist noch nicht alles! Eine neuzeitliche Armee kann nicht unterhalten werden und nicht ihre Kampffähigkeit behalten, wenn nicht die Verbindung mit der Heimat offengehalten wird. Die Eisenbahnen sind dabei die wichtigsten Verbindungsglieder zu Land zwischen dem Feldheere und dessen Hilfsquellen. Allein für die Ermöglichung des Aufmarsches und der Konzentrierung des Heeres an Schwedens östlicher Landesgrenze wäre es sehr mißlich, nur eine einzige eingleisige Bahn zur Verfügung zu haben, die nördliche Stammbahn. Dazu kommt, daß die nördliche Stammbahn an mehreren Stellen so nahe der Küste verläuft, daß sie leicht feindliche Angriffe erleiden kann, besonders soweit sich an solchen Stellen Kunstbauten vorfinden, die nach einer etwaigen Zerstörung nur schwer, in manchen Fällen überhaupt nicht wiederhergestellt werden können. Durch die Entwicklung des Flugwesens ist diese Gefahr in neuerer Zeit ungemein erhöht worden. Wie ein Krieg im oberen Norrland verlaufen würde, wenn die Eisenbahnverbindung mit dem mittleren Schweden für längere Zeit abgebrochen würde, kann man sich unschwer vorstellen. Aber auch abgesehen von dieser äußersten Gefahr, sei eine Armee in Norrbotten schon allein dadurch, daß sie auf eine einzige Eisenbahnlinie angewiesen sei, in schwieriger Lage. Eine Berechnung des Zugbedarfes für den Unterhalt der Streitkräfte in Norrbotten zeige, daß die ganze Verkehrsleistung der Bahnlinie für militärische Transporte in Anspruch genommen werden müsse. Die Erfahrungen des Weltkrieges zeigen indes, daß während des Krieges bald auch eine Steigerung des zivilen Verkehrs auftritt, und daß dieser Verkehr nicht ohne sehr große Ungelegenheiten für das Land im ganzen auf längere Zeit lahmgelegt werden kann. Während eines Feldzuges an Schwedens östlicher Landesgrenze wird es kaum möglich sein, im erforderlichen Grade sowohl die militärischen wie die zivilen Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen, solange nur eine einzige durchgehende Linie zur Verfügung steht.

Noch bedenklicher erweist sich die Überbelastung dieser Bahn während eines Krieges vom strategischen Standpunkte aus. Durch schnelle Überführung von Truppen von einem Kriegschauplatz zum andern, eröffnet sich auch für eine im großen ganzen unterlegene Armee die Möglichkeit, an entscheidenden Punkten überlegene Kräfte zu sammeln. Von diesem Gesichtspunkt ist es für die Verteidigung Schwedens von größtem Gewicht, daß eine schnelle Verpflanzung von Truppen vom südlichen oder mittleren Schweden nach dem oberen Norrland und umgekehrt in gewissem Umfange stattfinden kann. Solange aber hierfür nur die nördliche Stammbahn zur Verfügung steht, begegnen solche Verpflanzungen, abgesehen von der Gefahr der Bahnunterbrechung, sehr großen Schwierigkeiten. Auch von diesem Gesichtspunkte aus tritt also die Schwierigkeit auf, daß das obere Norrland mit dem übrigen Land nur durch eine einzige vor Unterbrechung nicht ganz gesicherte Eisenbahnstrecke verbunden ist. Noch stärker würde diese Angelegenheit sich fühlbar machen, wenn, wie in Schweden in Schwebe ist, eine Verminderung der Streitkräfte stattfinden würde.

Erst wenn eine weitere zusammenhängende und durch seine Binnenlage geschützte Verbindungslinie vom mittleren Schweden zur Bahn Boden-Gällivara gewonnen ist, kann die Verteidigung Norrbottens vom Transportstandpunkt als gesichert gelten. Durch die Anlage von Querbahnen von den jetzt fertigen oder

im Bau befindlichen Teilen der Inlandbahn zur nördlichen Stammbahn können zwar Vorteile gewonnen werden, aber durch das Hinzukommen von Querbahnen wird die Transportaufgabe im großen ganzen nicht gelöst. Die Fertigstellung der Inlandbahn ist daher vom militärischen Standpunkt eine Frage von unverhältnismäßig größerer Bedeutung als der Bau von Querbahnen.

Was schließlich die jetzige militärpolitische Lage Schwedens betreffe, so könnte man bei oberflächlicher Betrachtung ja der Meinung sein, daß die Fertigstellung der Inlandbahn aufgeschoben werden könne. Allein bei der mangelnden Sicherheit, die zum mindestens auf der östlichen Seite der Ostsee herrscht, kann eine Änderung der militärpolitischen Lage ganz schnell kommen. Die Vollendung der Inlandbahn dürfte, auch wenn die Arbeit ohne Unterbrechung weitergeht, eine Anzahl von Jahren in Anspruch nehmen. Es scheint nicht möglich, mit einigem Anspruch auf Zuverlässigkeit, die militärpolitische Lage Schwedens auch nur für die Zeit vorauszusagen, die zur Fertigstellung der Inlandbahn nötig ist, auch wenn jetzt keine Bauunterbrechung eintritt. Dr. S.

— **Streik der Danziger Eisenbahnarbeiter.** Der größte Teil der Danziger Eisenbahnarbeiter ist am 1. d. M. infolge Lohnforderungen in den Streik getreten. An einzelnen Stellen trat die Technische Nothilfe in Tätigkeit.

— **Eisenbahnminister a. D. Wenzel Burger †.** Der ehemalige tschechoslowakische Eisenbahnminister und spätere Generaldirektor der Elbedampfschiffahrtsgesellschaft Ing. Wenzel Burger ist kürzlich in Prag im 64. Lebensjahre einem Schlaganfalle erlegen. Mit ihm ist einer der bedeutendsten Eisenbahnfachmänner der Tschechoslowakischen Republik verschieden. Burger war, 1859 geboren, zuerst Angestellter der Dux-Bodenbacher Bahn, stand er von 1900 bis 1918 in österreichischen Staatsdiensten, zuletzt als Sektionschef im Eisenbahnministerium. Im Jahre 1918 wurde er von der Tschechoslowakei als leitender Sektionschef des Eisenbahnministeriums übernommen und war im Kabinett Czerny Eisenbahnminister. Seit 1. Februar 1922 in den Ruhestand versetzt, übernahm Burger als Generaldirektor die Leitung der Tschechoslowakischen Schiffahrtsgesellschaft.

— **Der Mangel an Lokomotiven und Wagen in Polen** kann trotz der verschiedentlichen Ankäufe im Ausland auf absehbare Zeit noch nicht für behoben angesehen werden. „Kurj. Poranny“ beziffert im Durchschnitt die Anzahl der fehlenden Güterzuglokomotiven für die nächsten 10 Jahre auf 1565 Stück, wenn man nur die Erzeugung der polnischen Werke berücksichtigt. Bei einem jährlichen Ankauf von 250 Lokomotiven im Ausland würde Polen in einigen Jahren über einen genügenden Park für den Güterverkehr verfügen. Der Prozentsatz der ausbesserungsbedürftigen Lokomotiven wird gegenwärtig mit 34 % gegen 18 % in der Vorkriegszeit angegeben. In den letzten drei Jahren konnten statt der erforderlichen 26 400 kaum 10 150 neue Wagen beschafft werden, weil es den heimischen Werken an dem nötigen Anlagekapital fehlte und ihre Erzeugnisse auch von den durch das Ministerium vorgeschriebenen Normen abwichen. Nach Angaben des Eisenbahnministeriums fehlen zurzeit zur Deckung des normalen Bedarfs 42 800 Wagen. Diese Zahl dürfte bis 1931 allmählich auf etwa 28 000 zurückgehen.

Wie die „Ostd. Wirtschafts-Ztg.“ meldet, hat die polnische Regierung von der Pariser Bank einen Kredit zum Bau von 1000 Lokomotiven erlangt, deren Bestandteile in Frankreich hergestellt werden sollen.

— **Kampf mit der Bestechlichkeit im russischen Verkehrswesen.** Seit Mitte 1922 bemüht sich die Sowjetregierung im allgemeinen und der Volkskommissar für das Verkehrswesen, Genosse Dserschinsky, im besonderen, in einem lebhaften Kampf gegen die Bestechlichkeit. Fast jede Nummer des amtlichen Wjestnik Putey Soobschenja bringt seitdem oft seitenlange Berichte über die Ergebnisse und Erfolge dieses Kampfes. Eingeleitet ist die Sache durch folgenden Aufruf Dserschinskys: „Teure Genossen! Es ist Euch allen gut bekannt, welchen Umfang das Bestechungsunwesen in allen Zweigen des Wirtschaftslebens der Republik angenommen hat und daß die Verbreitung dieses Lasters besonders im Verkehrswesen zu bemerken ist. Wir müssen uns klare Rechenschaft darüber geben, daß Bestechung eine reine Klassenerscheinung ist, daß sie eine Erscheinung kleinbürgerlicher, teilweise auch kapitalistischer Verhältnisse ist, die sich gegen die Grundlagen der jetzigen Gesellschaftsordnung selbst richtet. Die Rolle und Bedeutung der Bestechung ist im Proletarierstaate und unter dem Zarentum durchaus nicht gleich. Wenn sie früher eine allgemein anerkannte und nicht zu vermeidende Erscheinung war, eine der Arten der Besteuerung zugunsten des zaristischen Beamtentums, eine unumgängliche Ergänzung zu den Gehältern, wenn sie aus der Natur des Eigentumstaates entsprang, der sich anstandshalber lediglich durch sichtbare Gesetze gegen Bestechung deckte, so widerspricht anderseits jetzt die Bestechung dem ganzen Wesen des Proletarierstaates, ist ganz und gar gegen ihn gerichtet, erweist sich als ein Mittel völliger Zerstörung der staatlichen Wirtschaftseinrichtungen, als Überführerin der solidesten materiellen Hilfsmittel des Arbeiter-Bauern-Finanzwesens in die Privattaschen der Spekulanten. Oder ist es vielleicht nicht ein Großziehen von Parasiten, wenn z. B. einige staatliche Truste große Summen hintenherum verwenden, um auf den Verkehrsstraßen ihren Wagenladungen vorzugsweise Beförderung zu verschaffen, womit sie die Eisenbahnbediensteten in Grund und Boden verderben, und könnten vielleicht diese Mittel nicht unmittelbar für produktive Bedürfnisse dergleichen Trusts verwenden oder wenigstens dem Volkskommissar für Verkehrswesen zur Förderung des ganzen Verkehrswesens übergeben werden?“

„Die Partei und der Sowjetstaat sind augenblicklich mit der Frage beschäftigt, alle Kräfte und Mittel zur Überwindung des Bestechungsunwesens in allen Zweigen des Wirtschaftslebens der Republik aufzubieten. Diese Aufgabe müssen wir auch im Verkehrswesen lösen. Auf sie müssen wir die ganze Aufmerksamkeit der breiten Massen der ehrlichen Arbeiter im Verkehrswesen richten, indem wir zugleich ernsteste Aufmerksamkeit dem Kampfe gegen die übrigen Verbrechen im Verkehrswesen (Beraubungen u. ä.) richten, denn ohne wahrnehmbare Abminderung der Verhältniszahlen der Verbrechen gibt unsere gesamte Arbeit für Wiederherstellung des Transportes im ganzen nicht die von ihr erwarteten tatsächlichen Ergebnisse. Durch Befehl Z unter Nr. 1310 sind über das ganze Verkehrsnetz hin besondere Dreierausschüsse für den Kampf mit dem Bestechungsunwesen eingerichtet worden. Die Arbeit dieser Ausschüsse wird jedoch größten Erfolg nur unter der Bedingung haben, daß ihnen von allen Verkehrsstellen allgemeine Unterstützung und Anleitung gewährt wird. Nur durch gemeinsame Anstrengungen der ganzen ehrlichen Verkehrsfamilie, in geschlossener Front mit den Berufs-, Verwaltungs- und Kriminalorganen können wir das Bestechungsunwesen überwinden und alles Verbrechertum im Transportwesen ausrotten. Man muß sich immer wieder vor Augen halten, daß das Verkehrswesen nicht für sich selbst da ist, daß es nicht ein für eigene Zwecke bestehendes geschlossenes Organ ist, sondern nur ein wesentlicher Teil der ganzen Wirtschaftseinrichtungen. Dieses Wirtschaftsleben ist im Wiedererstehen begriffen und stellt an den Verkehr erhöhte Anforderungen. Die Interessen der Republik fordern dringend, daß die Beförderung von Reisenden und Gütern ohne „Schmieren“ vor sich geht, schnell, pünktlich und genau. Die Bedürfnisse der Güterversendung und der Reisenden stehen in erster Linie, und es muß auf allen Verkehrsstrecken eine solche Ordnung geschaffen werden, daß derjenige, der die Transporteinrichtungen benützt, im Falle irgendwelcher Erschwernisse oder Gesetzwidrigkeiten immer den Klageweg beschreiten kann und vor den Belästigungen der Trinkgeldnehmer und anderer Schurken Hilfe und Schutz findet. Der Verkehr, die wirtschaftliche Hauptgrundlage der Diktatur des Proletariats, ist in der Arbeiter-Bauern-Republik Eurer Sorge anvertraut. Rechtfertigen wir das Vertrauen der Arbeiterklasse und richten wir alle unsere Kräfte auf schnellste allseitige Wiederherstellung des Verkehrswesens und seine sorgsame Behütung vor allen Anwürfen verbrecherischer Elemente.“

Die in den weiteren Nummern des Wjestnik folgenden Berichte beziehen sich auf die Tätigkeit dieser Dreierausschüsse, die sich über ganz Rußland hin in massenhaften Revisionen von Stationen und Zügen und daraus hervorgehenden Bestrafungen und Verhaftungen von Arbeitern und Beamten, selbst solcher in gehobener Stellung, äußert. Es werden jedoch auch Maßnahmen zur Aufbesserung der Geld- und Naturalbezüge angeregt, da nicht verkannt werde, daß die schwierige Lage des Personals eine der Ursachen des Bestechungsunwesens sei. Aus der Ukraine und Krim, wo das Bestechungsunwesen besonders verbreitet, an größeren Orten sogar in den Direktionen und Unterabteilungen förmlich organisiert war, macht sich die günstige Wirkung des begonnenen Kampfes bereits bemerkbar. In allgemeinen Versammlungen der Arbeiter und Bediensteten werden einstimmig Entschließungen gefaßt, die schonungslosen Kampf gegen das Bestechungsunwesen gutheißen und verlangen und allgemeine Beihilfe in Aussicht stellen. Es sind sogar schon bisher unerhörte Fälle vorgekommen, daß Personen, die Bestechungsgelder anboten, von den Eisenbahnern (Wägemeistern u. a.) selbst verhaftet und beim Dreierausschuß eingeliefert wurden. Auch in anderen Bezirken haben die Revisionen gleich schwere Vergehungen aufgedeckt und zur Bestrafung einer großen Zahl von Angestellten geführt. Stellenweise macht sich der günstige Einfluß der Revisionen insbes. auch bei den Arbeitern bemerkbar.

Die Oberleitung des ganzen, großartig eingerichteten und

offenbar von politischen Tendenzen nicht freien Kampfes liegt bei einem Zentralausschuß, dem ein ganzes System von Dreierausschüssen untersteht, der wöchentlich seine Sitzungen abhält und nach allen Richtungen das Verkehrswesen, soweit sich Mißstände zeigen, die zu Bestechungen mittelbare oder unmittelbare Beziehung haben, Anweisungen und Vorschriften erläßt. In großartiger Aufmachung derartiger Maßnahmen hat sich ja der Russe von jeher ausgezeichnet. Ob die Ausdauer zum schließlichen Erfolge vorhanden ist, oder ob der erste Feuereifer bald abflaut, wird sich ja auch hier wohl zeigen müssen. Dr. S.

— **Ausländische Millionen für schweizerische Kanäle.** Die Schweizer Verkehrskorrespondenz schreibt: Nachdem Großrat Paul Balmer in Genf von der französischen „Société de Construction de Chemin de Fer“ die Zusicherung erhalten, daß sie unter Garantie des Bundes 400 Millionen Schweizer Franken aufnehmen wolle, um den Schiffahrtskanal vom Genfer See zum Rhein zu erstellen, und nachdem er diesen Plan dem Bundesrat in Begleitung einer größeren Abordnung unterbreitet hatte, ist in der Presse darauf hingewiesen worden, daß die ganze Sache verfrüht ist, weil sie noch nicht geprüft und vorbereitet ist und weil die conditio sine qua non — die Verbindung der neuen Wasserstraße mit dem Meer — überhaupt noch nicht erfüllt werden kann. Die Verbindung mit der erst noch schiffbar zu machenden Rhone erfordert einen Kanalstollen mit unterirdischer Wasserstraße unter der Stadt Genf durch, also Arbeiten, die nicht im Handumdrehen von heute auf morgen erledigt werden können, und die Verbindung mit dem Rhein hat so lange keinen Zweck, als man nicht von Koblenz nach Basel mit Rheinkähnen fahren kann. Dies wird erst möglich sein, wenn die projektierten Kraftwerke von Birsfelden, Schwörstadt, Säckingen, Dogern, Waldshut erstellt sind und ein Umbau des Rheinfelder Kraftwerkes stattgefunden hat. Ein Ausweg nach dem Bodensee aber hat keinen wirtschaftlichen Wert, solange nicht eine Verbindung des Sees mit der Donau vorhanden ist, ganz abgesehen davon, daß eine Verbindung mit dem Bodensee erst dann möglich sein wird, wenn einmal die Kraftwerke von Kadelburg, Reckingen, Ellikon, Altenburg, Schaffhausen und Rheinklingen erstellt und die Überwindung des Rheinfalles ermöglicht sein wird. Wir wissen sehr wohl, daß alles dies technisch möglich ist, und haben auch die Zuversicht, daß diese Staustufen einmal ausgebaut werden, vielleicht viel eher noch als der Ausbau der oberen Rhone von der Schweizer Grenze bis Genissiat, wo sie, in 70 m tiefen Einschnitten eingeschlossen, als wild tosendes Wasser dahinschießt und sich auch noch auf eine Strecke in ein unterirdisches Bett verliert. Aber bevor dies alles erbaut ist, ist ein Anschluß ans Meer nicht möglich, und die Wasserstraße würde nach beiden Seiten hin, südlich und nördlich, eine Sackgasse bleiben, die kaum einen größeren verkehrswirtschaftlichen Wert haben würde als eine direkte Eisenbahnlinie vom Südpol zum Nordpol.

Trotzdem aber bemüht man sich in Genf weiter darum, die ausländischen Baugesellschaften in die Schweiz hineinzuzerren, denn neuerdings wird berichtet, daß die französische Gesellschaft, unterstützt von einem französisch-englisch-amerikanischen Finanzkonsortium mit dem ehemaligen Kommandanten der dritten französischen Armee an der Spitze, das Kapital bereits zusammengebracht und bereits Schritte getan habe, um die Garantie des Bundes und der Kantone zu erhalten. Wiederum wird beteuert, daß die Arbeiten ausschließlich schweizerischen Unternehmern übertragen werden sollen, daß nur schweizerische Arbeitskräfte und nur schweizerisches Material dabei Verwendung finden soll.

Man muß sich fragen, was die Genfer Schiffahrtsfreunde mit dieser unsinnigen Zwängerei wollen und beabsichtigen, und ob sie bei der ganzen Sache wirklich Subjekt oder nur Objekt sind, denn die Art und Weise, wie die Leitung des Rhein-Rhone-Verbandes in dieser Sache vorgeht, geht über das bei uns übliche Maß hinaus. Man überlege: eine ausländische Gesellschaft mit einem ausländischen Armeekommandanten an der Spitze beschafft sich das nötige Kapital, um in unserem Lande Wasserstraßen zu erstellen, deren wirtschaftliche Notwendigkeit von großen Teilen des Volkes und der Behörden in Frage gestellt wird, und für welche baureife Projekte noch gar nicht vorhanden sind. Und der Bundesrat soll für das Ganze Garantie leisten, d. h. die Bürgschaft übernehmen. Ob dann in dem Kanal ein Werk entsteht, das sich in der schweizerischen Volkswirtschaft direkt oder indirekt bezahlt macht oder nicht, ist einer ausländischen Gesellschaft ganz egal, sie verarbeitet in der Schweiz die von ihr beschafften Millionen, verrechnet ihre Arbeit und ihre Lieferungen in ansehnlichen Posten und, wenn die Sache schief geht, dann ist ja die Garantie des Bundes und der Kantone da, und die in französischer Währung beschafften Kapitalien sind durch das Manöver auf Schweizer Kosten vor weiterer Entwertung bei Rückgang der französischen Valuta geschützt. Es fehlt nur noch, daß man Herrn Vidoudez seligen Angedenkens zum Geschäftsführer dieses schweizerischen „Panamas“ macht.

Wir betrachten die schweizerischen Schiffahrtsprojekte als ernste Vorschläge, die der Prüfung durch unsere Instanzen wohl wert sind, aber wir wünschen, bei dieser Arbeit nicht durch ausländische Finanzmanöver und ausländische Gesellschaften gestört zu werden, denn um etwas anderes als um ein Valutamanöver kann es sich hier nicht handeln, wenn auch die Schiffahrtsfreunde in Genf vielleicht im guten Trauen und in allem Ernst an die sofortige Durchführbarkeit der Kanalbauten glauben, aber man hat den Eindruck, daß die Firma über die schweizerischen Binnenschiffahrtsprojekte ganz einseitig und tendenziös unterrichtet ist, und vor allem, daß ihr das Projekt des Mittellandkanals vom Genfer See nach Koblenz als ein Projekt geschildert wurde, über dessen Fertigstellung die ganze Schweiz einmütig jubilieren würde, und sie einzig darauf gewartet habe, bis einer das Kapital dazu vorstreckt. Das Vorgehen der Genfer Schiffahrtsfreunde, die Ansehnlichkeit ihrer Abordnung, die in der Sache beim Bundesrat am 20. Dezember vorsprach, läßt aber voraussetzen, daß sie nicht gewillt sind, ohne weiteres sich vom Bundesrat vertrösten zu lassen, und daß sie alles daran setzen werden, den Segen der ausländischen Millionen sich bei uns unter Bundesgarantie auf Kosten des Schweizervolkes auswirken zu lassen, aber das „Volk der Hirten“ wird genau prüfen, was es macht, und, falls ihm die Sache nicht gefällt, die Kassandraparole ausgeben: caveant consules!

— **Brand des Mailänder Hauptbahnhofs.** Meldungen aus Mailand besagen, daß dort in der Nacht zum 31. Januar der Hauptbahnhof, anscheinend infolge Kurzschlusses, in Brand geriet und zum größten Teil eingeäschert wurde. Warte- und Gepäcksaal, Maschinenhalle usw. sind völlig zerstört. Das ganze Bahnhofsgebäude stand in ganz kurzer Zeit in Flammen. Gegen Mitternacht stürzte die hohe Kuppel und die Hauptfassade ein.

— **Kohlenknappheit in Frankreich infolge Besetzung des Ruhrgebiets.** Die unter dem Namen Société des Cokes des Hauts-Fourneaux tätige französische Koksverteilungsorganisation beliefert mit Hilfe der deutschen Kokszufuhr auf Grund des Friedensvertrages die französischen Werke bis zu 40—50 % ihrer Aufnahmefähigkeit zu Vorzugspreisen. Der Kokspreis bis zu dieser Grenze war für Februar ursprünglich auf 110 Fr. für die Tonne angesetzt, während die darüber hinausgehenden Lieferungen mit 155 Fr. berechnet werden sollten. Diese Preise sind, wie Journée Industrielle mitteilt, jetzt auf 150 bzw. 200 Fr. heraufgesetzt worden. Das gleiche Blatt erfährt aus Lille, daß die Regierung sich mit den Kohlengruben in Nordfrankreich darüber verständigt hat, daß diese, bevor der Bedarf der übrigen Kunden befriedigt wird, die Eisenbahngesellschaften beliefern, vor allem das Nord- und Ostbahnennetz, die bisher ihre Kohle zum größten Teil aus dem Ruhrgebiet erhielten, die Staatsbahnen und die Eisenbahngesellschaft Paris-Orleans. Die Südbahngesellschaft, die Eisenbahngesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer sind ersucht worden, sich bis zur Wiederherstellung der Ordnung im Ruhrgebiet ihre Kohle in England zu verschaffen. Die französischen Kohlengruben sind infolgedessen genötigt, die Lieferungen an ihre früheren Kunden soweit einzuschränken, daß auch diese zum Teil auf Einfuhrkohle angewiesen sind. Die Gießereien der Gegend von Lille müssen sich zurzeit mit 50—60 % ihres bisherigen Bezuges aus den nordfranzösischen Gruben begnügen.

— **Der Voranschlag 1923 und die Wasserstraßen in Frankreich.** Das französische Budget für 1923 sieht an Ausgaben für die Binnenschiffahrt einen Gesamtbetrag von 88 Millionen vor, wovon 33 Millionen auf den Unterhalt und die ordentlichen Reparaturen entfallen und 55 Millionen auf die Neuerstellung, Verbesserung und die außerordentlichen Reparaturen. Zu den letzteren gehören der Ausbau des Rhein-Rhone-Kanals für Schiffe von 300 t, der Bau des Kanals von Marseille zur Rhone, die Verbesserung des Kanals von Cette zur Rhone, des Canal du Midi und des Garonne-Seitenkanals, ferner der Bau des Kanals von Montbéliard zur oberen Saône, des Canal du Nord, die Verbesserung der Seine in Paris und diejenige der Loire zwischen Nantes und Briares, die Verbesserung des Kanals von Orleans. Nach einem Gesetz vom 18. Oktober 1921 sollen auch die Kanäle von Berry, Nivernais und Midi sowie der Garonne-Seitenkanal für Schiffe von 300 t erweitert werden wie auch der Rhein-Marne-Kanal und der Saarkanal zwischen Metz und Thionville verbessert werden sollen.

— **Post-Untergrundbahn in London.** Zur Verbindung des Hauptpostamts in London mit den Bahnhöfen wird eine elektrische Röhrenbahn gebaut. Die Anlage ist zweigleisig; die Gleise haben 61 cm Spur. Sie besteht aus zwei Teilen, zwischen denen sich die Betriebsleitung befindet. Aufzüge verbinden die Bahn mit den Bahnhöfen und Postämtern. Beide Gleise liegen in einem Tunnel von 2,75 m Durchmesser. Die Züge verkehren ohne Führer, werden also ferngesteuert. Die Kraftquelle führen sie als Speicherbatterie mit sich, eine Be-

triebsart, die sich bei der englischen Postverwaltung für die Beförderung ihrer Güter in Gebäuden und Bahnhöfen mehr und mehr einbürgert. Die Züge sollen aus ein bis drei Wagen bestehen. Der Tunnelbau ist beinahe vollendet, die elektrischen Einrichtungen sind aber noch nicht in Angriff genommen. An drei Stellen sind für die Zukunft Abzweigungsstrecken geplant.

— Die Eisenbahnen von Ulster. Ebenso wie die Regierung von Süd-Irland (s. Nr. 47, S. 915, Jahrg. 1922 d. Ztg.) hat auch die Regierung von Ulster einen Ausschuß zur Erörterung der zukünftigen Gestaltung des Eisenbahnwesens eingesetzt. Auch dieser hat ebenso wie jene zwei Gutachten abgegeben. Die Mehrheit spricht sich tatkräftig dafür aus, die jetzige Form des Eisenbahnbetriebes durch Privatgesellschaften beizubehalten. Einige kleinere Eisenbahnen sollen dabei von den größeren aufgesogen werden. Die Gesellschaften sollen eine Güterwagengemeinschaft und die gemeinschaftliche Benutzung ihrer sonstigen Einrichtungen in Erwägung ziehen. Es sollen Vorkehrungen zur Beseitigung von aus dem Arbeitsverhältnis herrührenden Streitigkeiten getroffen und überhaupt soll die Lage der Arbeiter gehoben werden. Die Frachtsätze sollen wie in England durch ein Tarifgericht festgesetzt werden.

Das Minderheitsgutachten will die Entscheidung von derjenigen in Süd-Irland abhängig machen und empfiehlt den Erwerb der Eisenbahnen durch den Staat, falls auch Süd-Irland sich hierzu entschließt. In diesem Falle sollten die Übernahmebedingungen gemeinschaftlich festgesetzt werden.

Fremde Erdteile.

— Die Eisenbahnen in Südafrika. Nach einem Bericht des Leiters der Südafrikanischen Eisenbahnen und Häfen über das Betriebsjahr April 1921/März 1922, der soeben — Anfang 1923 — erschienen ist, war in den Eisenbahnen des Staatenbundes von Südafrika bis Ende März 1922 ein Kapital von 103 355 073 £ angelegt, d. s. 3 533 187 £ mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen betrugen 20 807 359 £, fast genau das Doppelte des Betrags des Jahres 1909, des letzten vor dem Zusammenschluß der südafrikanischen Staaten zu dem heutigen Staatenbund, die Ausgaben, einschließlich Abnutzung und Erneuerung der Anlagen, 17 214 275 £, so daß ein Betriebsüberschuß von 3 593 084 £ verblieb. Dieser wurde aber durch die Verzinsung des Anlagekapitals, wofür 3 864 472 £ nötig waren, mehr als aufgezehrt, und der Fehlbetrag von 1 392 731 £, der sich nunmehr im ganzen ergibt, wurde auf besondere Rechnung verbucht.

Die Zahl der beförderten Reisenden betrug im Berichtsjahr 61,4 Millionen, die Menge der beförderten Güter 15,2 Millionen Tonnen. Die Streckenlänge war 15 390 km, wovon 14 487 km in Kapspur (1,067 m), der Rest in 61-cm-Spur angelegt war. Ende 1920 setzte ein Niedergang von Handel und Verkehr in Südafrika ein, ein Vorgang, der zunächst im Jahre 1921 anhielt, dann aber am Ende des Jahres einer leisen Besserung Platz machte. Die so vorbereiteten guten Aussichten für die Zukunft wurden aber durch Ausstände und ähnliche Störungen zunichte gemacht. Das Jahr 1922 begann mit einem Ausstand in den Kohlengruben von Transvaal und im Orange-Freistaat, und weitere Ausstände in den Goldgruben und den sonstigen Werken des Witwatersrands folgten auch bald. Hierdurch wurde das Wirtschaftsleben, das sich eben zu erholen begann, wieder schwer erschüttert, und das verfehlte seine Wirkung auf die Eisenbahnen und deren Einnahmen nicht. Das Schlimmste ist zwar nun überwunden, aber die Besserung macht nur langsame Fortschritte. Immerhin sieht der erwähnte Jahresbericht hoffnungsvoll in die Zukunft; er spricht die Erwartungen aus, daß eine stetige Aufwärtsbewegung einsetzen wird. Der Güterverkehr hat bereits zugenommen, nachdem er vorher einen starken Niedergang zu verzeichnen gehabt hatte. Auffallend ist die Zunahme in der Beförderung von Landeserzeugnissen, während der Verkehr mit Geräten, die zu landwirtschaftlichen und gewerblichen Zwecken gebraucht werden, stark nachgelassen hat. Bei der Abnahme des Verkehrs mußten auch noch die Tarife herabgesetzt werden, wodurch rechnerisch ein Einnahmeausfall von über 3 Mill. Pfd. Sterl. entstand. Andrerseits wurden eine Anzahl Sparmaßnahmen durchgeführt, und wenn nicht die Störungen des Wirtschaftslebens durch die erwähnten Ausstände hindernd im Wege gestanden hätten, wäre wohl gegen Ende des Berichtsjahres das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben erreicht worden. Die Verwaltung hat allerdings mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen; der Verkehr ist derart, daß die Eisenbahnanlagen nicht voll ausgenutzt sind; die Bestrebungen, Ersparnisse zu erzielen, werden zwar fortgesetzt, aber die Ausgaben gehen trotzdem stark in die Höhe. Als sie den Gipfel erreicht hatten, arbeiteten die Eisenbahnen mit Verlust, und als die Verkehrsabnahme einsetzte, waren keine Rücklagen vorhanden, mit denen man sich über die Zeit niedriger Einnahmen hätte hinweghelfen können.

Das Parlament hat die Einführung elektrischen Betriebes auf der 275 km langen Strecke Glencoe-Pietermaritzburg und auf einer 4 km langen Zweigstrecke genehmigt. Im ganzen sind dabei 394 km Gleis für elektrischen Betrieb auszurüsten. Die Arbeiten und Lieferungen sind zum größten Teil bereits vergeben. Die Bauarbeiten sind im Gange. Im Juni 1924 hofft man, die ersten elektrischen Lokomotiven in Gebrauch nehmen zu können, und im Jahre 1925 soll die ganze Anlage vollendet werden. Die Einführung elektrischen Betriebes auf der Strecke Kapstadt-Simonstown, die vom Parlament schon im Jahre 1920/21 genehmigt worden ist, mußte aus Mangel an Mitteln aufgeschoben werden.

Im Berichtsjahr sind Versuche gemacht worden, die Reisezeit zwischen Johannesburg und Kapstadt abzukürzen. Die Entfernung beträgt über Kimberley 1674 km und ist hier 135 km kürzer als auf dem Wege über die Eisenbahnen des Orange-Freistaats. Sie wird neuerdings von einem einmal wöchentlich verkehrenden Zug in 34 Stunden 40 Minuten zurückgelegt, gegen 39 Stunden 51 Minuten — die bisherige Fahrzeit — eine erhebliche Verbesserung. Mit einem Versuchszug, der unterwegs noch dazu 137 Minuten durch vermeidbare Aufenthalte verloren hat, wurde sogar eine Fahrzeit von 30 Stunden 27 Minuten erreicht. Eine Geschwindigkeit von über 50 km auf einer Kapspurbahn ist eine ganz anerkennenswerte Leistung. Es wird zwar nicht für möglich gehalten, in der nächsten Zeit Züge mit einer planmäßigen Fahrzeit von etwa 30 Stunden einzulegen, erhebliche Verbesserungen des Fahrplans stehen aber neben denen bevor, die bereits eingeführt sind und die namentlich auch dem Postverkehr aus dem Innern des Landes nach Europa zugute kommen.

Die Herabsetzung der Tarife war schon erwähnt. Bei Bunkerkohle in Durban betrug sie z. B. 22 Sh 3 P; dadurch, daß die Kohle in der Zeche um 15 Sh billiger geliefert wurde, konnte sie infolgedessen in Durban statt für 70 Sh für 32 Sh 9 P abgegeben werden. Daß die Tarife allgemein um so hohe Beträge ermäßigt werden könnten, ist natürlich ausgeschlossen. Die Eisenbahnen müssen für ihren Bedarf hohe Preise bezahlen. Die Einkünfte wenig einträglicher Nebenbahnen müssen durch den stärkeren Verkehr der Hauptstrecken ausgeglichen werden, und solche Bahnen sind namentlich seit der Gründung des Staatenbundes in erheblichem Umfange gebaut worden. Niedrige Sondertarife für die Erzeugnisse des Landes, die 90 v. H. der beförderten Gütermenge ausmachen, drücken überdies auf die Einnahmen. Es werden nur wenig Güter der höheren Tarifklassen befördert, und so ist denn die Wirtschaftslage der südafrikanischen Bahnen eine ziemlich gespannte.

Der Stand der Betriebsmittel macht größere Verkehrsleistungen möglich. Die Zahl der nicht betriebsfähigen Lokomotiven ist von 27,1 v. H. am Anfang des Berichtsjahres auf 23,8 v. H. am Ende gesunken. 729 neue Lokomotiven sind seit Gründung des Staatenbundes im Jahre 1910 beschafft worden, dazu 1140 Personen- und 11 037 Güterwagen. Bestellt waren am 31. März 1922 noch 16 Lokomotiven, 117 Personen- und 1022 Güterwagen. Der Lokomotivpark bestand an diesem Tage aus 1834 Stück, 77 mehr als im Vorjahre. Die Zugkraft der Kapspurlokomotiven hatte gegen 1911 um 7735 t zugenommen. Von den bestellten Fahrzeugen werden 659 in Südafrika gebaut, die übrigen aus dem Auslande bezogen.

Im Jahre 1922 sind die Eisenbahnlinien von Südwestafrika denjenigen von Südafrika einverleibt worden, die sie übernommen haben, ohne mit der Verzinsung des Anlagekapitals belastet zu werden. Ende 1921 ist auf der Strecke Otjiwarongo-Ontjo der Betrieb eröffnet worden, und die Strecke Windhook-Kapps Farm soll nunmehr gebaut werden. Auch in Südwest-Afrika wird über die schlechte Geschäftslage geklagt. Das Hauptversandgut war Kupfererz aus den Gruben von Tsumeb, von dem mehr als 50 000 t über Walfischbai ausgeführt wurden.

Rechtspflege.

— Haftung der Bahn aus Verwahrungsvertrag für einen Wagen Holz. Grobes Verschulden der Beamten. (Entscheidung des Reichsgerichts v. 4. X. 22). Am 24. Februar 1920 trafen für die Firma L. in Hamburg auf dem Bahnhof Sternschanze drei Wagen Buchenholz ein. Der eine Wagen gelangte aber nicht in ihren Besitz, da er von dem Lademeister anderweit zur Verladung freigegeben wurde. Klägerin verlangt vom Reichseisenbahnfiskus Erstattung des Wertes des Holzes sowie der Frachtauslagen und der anderen Spesen. Als Nebenintervenienten sind dem Beklagten beigetreten Spediteur Tiedke, Kohlengroßhändler Scheffers, die Firma Petersen und Hammermann, Richard Bernholdt und Kaufmann Viers, alle in Hamburg wohnend und einer dem andern den Streit verkündend. Landgericht und Oberlandesgericht Hamburg haben den beklagten Fiskus zur Zahlung verurteilt. Das Reichsgericht hat die Entscheidung des Oberlandesgerichts mit folgenden Entscheidungsgründen bestätigt: „Die rechtliche Würdigung der Sache ergibt folgendes: Es kann dahingestellt bleiben, ob die vom Berufungsgerichte vertretene Auffassung, daß „hinsichtlich der beiden restlichen Wagen die Eisenbahn ihren Gewahrsam

noch nicht aufgegeben gehabt habe", dem Gesetze entspricht. Die angefochtene Entscheidung stellt sich aus einem anderen Grunde als richtig dar. Es ist davon auszugehen, daß zu der Zeit, als nach den Feststellungen des Vorderrichters der Lademeister St. dem Zeugen T. die Entladung des strittigen Wagens versehentlich und gegen die Vorschrift freigab, der Beklagte aus dem mit der Klägerin geschlossenen Verwahrungsvertrage haftete. Denn diese Freigebung hat sich nach dem Ergebnisse der Beweisaufnahme in der Weise vollzogen, daß der Lademeister St. dem Zeugen T. ohne Vorlegung des Frachtbriefes erlaubte, einem gewissen Haß aus Altona die Entladung des fraglichen Wagens vornehmen zu lassen. Diese Handlungsweise des Lademeisters St. stellt ein grobes Verschulden dar, und der Eisenbahnfiskus haftet für ein grobes Verschulden seiner Beamten und Angestellten. Würdigt man das Gesamtvorbringen der Klägerin und alle von ihr angeführten tatsächlichen Gesichtspunkte — schon in der Klageschrift wird hervorgehoben, das Holz sei von einem Unberechtigten abgefahren worden —, so ergibt sich, daß nicht etwa bloß auf Grund des Fracht-, sondern auch des Verwahrungsvertrages die Klage erhoben worden ist. Eine Klageänderung kommt also nicht in Frage; gemäß § 563 ZPO. war deshalb die Revision zurückzuweisen. (Aktenzeichen: I 584/21.) K. M.-L.

Bücherschau

— Taten der Technik. Ein Buch unserer Zeit. Herausgegeben von Hanns Günther (W. de Haas). In 20 Lieferungen mit 20 farbigen Tafeln, 40 ganzseitigen Porträts und mehreren hundert teils ganzseitigen Bildern im Text. Verlag von Rascher & Cie., A.-G., Zürich und Leipzig 1923.

Die Lieferungen folgen einander in Zwischenräumen von vier Wochen. Bereits die vorliegenden ersten 10 Lieferungen, mit denen der erste Band des auf zwei Bände berechneten Sammelwerkes abschließt, lassen erkennen, daß es die Bearbeiter der verschiedenen Gebiete, zu denen u. a. der durch seine vortrefflichen, allgemein verständlich gehaltenen technischen Bücher bekanntgewordene Schriftsteller Artur Fürst gehört, in der Auswahl des Stoffes vor allem auf die großen technischen Glanzleistungen der Neuzeit, insbesondere der letzten 20 Jahre, abgesehen haben. Diese sind in volkstümlich geschriebenen Einzeldarstellungen fesselnd behandelt, jedoch nicht so, daß es die Absicht wäre, den Leser in die Grundlagen der Technik einzuführen, oder ihm ein Nachschlagebuch über die Erfindungen und ihre Anwendung in den Industrien zu bieten. Man hat es hier vielmehr mit einem technischen Volksbuch, einem Lese- und Anschauungsbuche zu tun, mit dessen lebendigem Inhalt sich nicht die gebildete Laienwelt allein, sondern auch die, welche im technischen Schaffen stehen, vom Arbeiter bis zum Ingenieur, vertraut machen werden.

Aus der Reihe der bis jetzt erschienenen Abhandlungen ist u. a. die treffliche Schilderung „Quer durch den Lötschberg" aus der Feder des Herausgebers Hanns Günther zu nennen. Der Leser wird nicht nur über den technischen Werdegang und die Einrichtungen des großen Schienenweges zwischen der Innerschweiz und dem Simplon aufgeklärt, der als erste Überlandbahn mit durchweg elektrischem Betrieb einen Vorläufer für kommende Unternehmungen darstellt, sondern auch in die politisch-wirtschaftlichen Kämpfe eingeführt, die derartigen Bahnbauten voranzugehen pflegen. Die Darlegungen sind durch eine große Zahl von Abbildungen unterstützt, die allen Stadien des Bahnbaues folgen und die Arbeitsvorgänge, Hilfsmaschinen, Streckenausrüstung, Lokomotiven usw. vor Augen führen. Die farbige Tafel „Im Richtstollen des Lötschbergtunnels" ist eine vollendete künstlerische Leistung.

Der nächste Aufsatz, der uns in einem modernen Eisenwalzwerk die Geburt einer Schiene vor Augen führt, stammt von Artur Fürst; jede Arbeitsstufe ist bildlich verfolgt. Nachbildungen von Adolf Menzels „Eisenwalzwerk" mit dem dampfdurchwallten, von schwer arbeitenden Menschen erfüllten niedrigen Raum, ferner von Artur Kampfs „Walzwerk", das schon bedeutend weniger Menschen, aber doch immer noch den starken Anteil der Handarbeit hervortreten läßt, schließlich eine farbige Tafel „Selbsttätiges Blockwalzwerk", mit einem Blick in die fast menschenleere Walzwerkhalle der Kruppschen Friedrich-Alfred-Hütte, zeigen, wie sich der Arbeitsvorgang im Walzwerk in wenigen Jahrzehnten gewandelt hat. Im übrigen ein prächtiger Beleg zu dem Thema: „Mensch und Maschine", mit dem Leitmotiv der Befreiung des Menschen.

Ein anderer schriftstellerischer Beitrag — gleichfalls von Artur Fürst — führt auf ein ganz anderes Gebiet: Die Technik im Dienste der Astronomie, unter dem Titel „Sterngucker von einst und heute". Auch diese Abhandlung, die das neue dem alten äußerst anschaulich gegenüberstellt, ist mit Bildern reich ausgestattet.

Mit einer fast dramatisch bewegten Schilderung einer Schlittenfahrt auf dem Meeresgrunde kommt nochmals der Herausgeber des Sammelwerkes zu Wort, als Einleitung zu einer umfassenden Darstellung der Tauchtechnik bis zu den letzten Fortschritten, zu denen der schlauchlose Tauchapparat und der Taucherschlitten gehören. Als Hilfsmittel des Kai- und Hafenbaues dienen Taucherschächte; mit dem Tauchpanzer sollen auch die Geheimnisse der „Lusitania" enthüllt werden. Eine prächtige farbige Tafel, die den Taucher in Drägerrüstung beim Öffnen eines Schiffsrumpfes unter Wasser zeigt, ergänzt die reiche Bilderschau, die diesmal besonders viele schematische Zeichnungen von großer Anschaulichkeit enthält.

Nicht minder lehrreich ist die Schilderung des im Sommer 1912 in Betrieb gesetzten Sonnenkraftwerks bei Meadi (15 km südlich von Kairo dicht am Nil gelegen), als des ersten gelungenen Versuchs, die Sonnenwärme in großem Maßstabe in den Dienst des Menschen zu zwingen, ein Versuch, der dem Herausgeber zu mancherlei reizvollen Ausblicken in die Zukunft der Technik Anlaß gibt. — Hierauf kommt Artur Fürst mit einer anschaulich geschriebenen Schilderung „Im Stellwerk" nochmals zu Wort, die den Werdegang der modernen Eisenbahnsicherungen zeigt. — Recht packend weiß der Herausgeber im Verein mit E. Bergener im nächsten Aufsatz die erstaunliche Entwicklung zu schildern, die in den letzten Jahren aus dem Kreisel ein Requisit der Technik von ungewöhnlicher Vielseitigkeit gemacht hat: im Kreiselkompaß, nach dem der Seemann bedeutend zuverlässiger steuert als nach der alten Magnetnadel, im Selbststeuer, das den Steuermann ganz abschafft, im Bohrlochneigungsmesser, der dem Bergmann beim Ablaufen seiner Schächte hilft, im künstlichen Horizont, der den Absturz des Flugzeugs verhindert, im Schiffskreisel schließlich, der das Stampfen des Schiffes im Seegang und dadurch die tückische Seekrankheit mildert. — Den „Hochhäusern und Wolkenkratzern" ist Lieferung 7 gewidmet; die zugehörige farbige Tafel zeigt uns Neuyork, die Wolkenkratzerstadt, vom Meere aus gesehen. Die eigenartige Druckluftgründung, die diese Riesenbauten erfordern, wird ebenso gründlich erläutert, wie der Aufbau und der Betrieb der gewaltigen Fahrstuhlanlagen, die als „senkrechte Straßen" den Bereich dieser hochgetürmten Städte (mit bis zu 7000 Einwohnern) durchziehen. — Die Lieferungen 8 bis 10 berichten über die Entwicklung der Schnelltelegraphie, die Geheimnisse der Metallfadenlampe, die Einrichtung der selbsttätigen Leuchtfeuer, die von der aufgehenden Sonne gelöscht und von der Dämmerung angezündet werden, und deren Erfinder als bisher einziger Ingenieur den Nobelpreis für Physik erhielt; an Hand weiterer tiefgründiger Darlegungen begreift der Leser die wichtige Rolle, die der Schall im Dienste der Schiffahrt spielt. Schließlich schreibt Fürst noch über den Siegeszug der Heißdampflokomotive und Hanns Günther über „Die Eroberung der Wüste". Unter diesem packenden Titel faßt der Herausgeber die zahlreichen, zum Teil bis auf das früheste Altertum zurückgehenden Pläne zusammen, Wüsten und Steppen durch künstliche Bewässerung der Kultur zu erschließen, und damit das bewohnbare Erdenrund zu vergrößern.

Nach dem reichen Inhalt der ersten 10 Lieferungen darf man dem Erscheinen der den zweiten Band bildenden Folgehefte mit Spannung entgegensehen. Hoffentlich gelingt es dem Herausgeber und dem Verlage, die ferneren Beiträge nach Inhalt und Ausstattung auf der bisher gezeigten Höhe zu halten.

— Graphische Thermodynamik und Berechnen der Verbrennungs-Maschinen und Turbinen. Von M. Seiliger, Ingenieur-Technolog. Mit 71 Abbildungen, 2 Tafeln und 14 Tabellen im Text. Verlag von Julius Springer, Berlin. 1922.

In dem vorliegenden Buche sind, soweit es der schwierige Stoff zuläßt, in leichtfaßlicher Form die wärmetechnischen Grundlagen der Hauptvorgänge in den Verbrennungsmaschinen behandelt. Es ist veranschaulicht, wie man sich bei solchen Untersuchungen die zeichnerische Darstellung in zweckdienlicher Weise zunutze machen kann und wie außer den linearen auch die logarithmischen Koordinaten als ein ausgezeichnetes Hilfsmittel benutzt werden. Nebenher finden sich auch analytische Beweisführungen, um die graphischen Folgerungen unterstützen oder diese verallgemeinern zu können. Der erste Teil behandelt die graphische Thermodynamik, um eine Einleitung in die Lehre der Gase und Dämpfe sowie der Wärmemaschinen zu schaffen. Der zweite Teil geht ausführlich auf die Berechnung der Verbrennungsmaschinen ein. In knapper Form sind auch die Gesetze unvollkommener Verbrennung angeführt, die über die bisher nur selten untersuchte Verbrennungszeit wichtige Aufschlüsse geben. Das im Schlußabschnitt über die Verbrennungsturbinen (Gasturbinen) Angeführte darf auch mit einigen Abweichungen für die Dampfturbinen gelten, da die Verbrennungsturbinen theoretisch von den Dampfturbinen nicht nennenswert abweichen. Erwähnenswert für die Allgemeinheit ist die Feststellung des Verfassers, daß die verschiedenen Bauarten von Verbrennungsturbinen, die sich bisher auf dem Prüfstand befunden haben oder zurzeit befinden, zu einer praktischen und betriebssicheren Form nicht ausgebildet sind, so daß bei dem jetzigen Stand der Technik von betriebsbrauchbaren Verbrennungsturbinen nicht die Rede sein kann.

Das gründlich durchgearbeitete Buch kann nur empfohlen werden

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe

Am 29. Januar d. J. verstarb in Arnstadt der

Oberregierungsbaurat a. D.

Geheime Baurat **Karl Schwarz**

im Alter von 68 Jahren.

Am 16. Juni 1887 als Regierungsbaumeister bei der Eisenbahndirektion Erfurt in den preußischen Staatseisenbahndienst eingetreten, wirkte er seit dem 1. Oktober 1905 als betriebstechnisches Direktionsmitglied bei der Eisenbahndirektion Berlin, bis er am 1. Oktober 1921 in den Ruhestand trat.

Vermöge seines vielseitigen Wissens und seiner reichen Erfahrung hat der Entschlafene sich um die Verwaltung sehr verdient gemacht. Durch seinen lauteren Charakter und sein jederzeit liebenswürdiges Wesen war er allen ein lieber und geschätzter Kollege und Mitarbeiter. Wir werden dem Dahingeschiedenen stets ein treues Andenken bewahren.

Berlin, den 5. Februar 1923. (230)

Der Präsident
und die oberen Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks.

Am 4. Januar d. J. verschied in Greifswald der

Regierungsbaurat i. R.

Herr **Otto Fietze**

im 67. Lebensjahre.

Seit dem Jahre 1890 im Eisenbahndienst tätig, war er vom 1. April 1912 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Juli 1919 im Bezirk Stettin als Vorstand des Werkstättenamts Greifswald tätig.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen pflichttreuen hochverehrten ehemaligen Mitarbeiter, dem wir ein ehrendes Andenken stets bewahren werden.

Stettin, den 31. Januar 1923. (217)

Der Präsident
und die Beamten des oberen Dienstes des Reichsbahndirektionsbezirks Stettin.

Am 25. Januar 1923 verschied nach längerem schweren Leiden in Bonn, wo er Heilung suchte, der

Regierungsrat,

Herr **Georg Beisiegel,**

Mitglied der Reichsbahndirektion Trier,

im 51. Lebensjahre.

Der Heimgegangene war, nachdem er sich bereits früher in verschiedenen Stellungen der Eisenbahnverwaltung durchaus bewährte, seit 1920 als Mitglied der Reichsbahndirektion Trier tätig und hat sich während dieser Zeit die Achtung und Zuneigung der Beamten und Arbeiter erworben.

Wir betrauern in dem seinem Berufe und seiner Familie so früh Entrissenen einen tüchtigen, pflichttreuen, lieben Amtsgenossen, dessen Andenken wir stets hoch in Ehren halten werden.

Trier, den 30. Januar 1923. (219)

Der Präsident
die Mitglieder, Hilfsarbeiter und Amtsvorstände der Reichsbahndirektion Trier.

2. Verkehrsstörung u. Wiederaufnahme.

Zu § 10 Ziffer 1a VWÜ. Wegen Lawinengänge wurde am 1. Februar 1923 der Gesamtverkehr auf der Strecke Langen-Bludenz auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Innsbruck, den 3. Februar 1923. (234)
Bundesbahndirektion.

Zu § 10 Ziffer 1a VWÜ. Wegen Dammrutschung wurde der Güterverkehr auf der Linie Schönau-Weißenbach-St. Gallen von 9.20 Uhr bis 15.40 Uhr eingestellt.

Villach, den 3. Februar 1923. (235)
Bundesbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Wegen Überschwemmung sind die Bahnhofsanlagen in Riesa Hafen und Riesa Elbufer unfahrbar.

Dresden, den 4. Februar 1923. (228)
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Die Annahme für Eil- und Frachtgut-Ladungen nach Dresden Elbufer Altstadt und Dresden Elbufer Neustadt ist wegen Hochwassers gesperrt.

Dresden, den 5. Februar 1923. (229)
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Wegen Lawinengänge war der Gesamtverkehr in der Teilstrecke Innsbruck-Hauptbahnhof-Hochzirl der Mittenwaldbahn vom 26. Januar bis 27. Januar d. J. eingestellt.

Innsbruck, den 29. Januar 1923. (226)
Bundesbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Auf der Strecke Eisenerz-Vordernberg Markt wurde der Güterzugsverkehr am 29. Januar 1923 um 6.12 Uhr wieder aufgenommen.

Villach, den 29. Januar 1923. (227)
Bundesbahndirektion.

Zu § 10 Ziffer 1a VWÜ. Auf den Linien der österr. Bundesbahnen (Bundesbahndirektion Linz) traten folgende Verkehrsstörungen (Unterbrechungen) ein:

a) Infolge Hochwassers (Unterwaschung) bei Obertrattnach zwischen den Bahnhöfen Neumarkt-Kallham und Grieskirchen, beginnend 1. Februar 1923 früh bis 3. Februar 1923 früh;

b) aus gleichem Grunde, zwischen den Bahnhöfen Munderfing und Mattighofen, beginnend 3. Februar 1923 früh, voraussichtlich von kurzer Dauer;

c) aus gleichem Grunde zwischen den Bahnhöfen Steindorf und Schneegattern, beginnend 3. Februar 1923 früh, voraussichtlich von kurzer Dauer;

d) infolge Lawinensturzes zwischen den Bahnhöfen Obertraun und Bad Aussee, beginnend 1. Februar 1923 vorm. Voraussichtliche Dauer ungefähr vier Wochen.

Linz, den 5. Februar 1923. (236)
Bundesbahndirektion.

Güterverkehr in Österreich.

Die am 17. Januar l. J. wegen Schneeverwehung verfügte Sperre des Gesamtgüterverkehrs in der Strecke Eisenerz bis Vordernberg, ferner die am 6. und 9. Januar wegen Schneeverwehung verfügten Sperren der Strecke Schwarzenau bis Grafenschlag einschließlich und der Strecke St. Ägyd am Neuwald bis Kernhof wurden wieder aufgehoben. Desgleichen wurden die am 19. Januar l. J. wegen Schneeverwehung verlautbarten Annahmesperren für Sendungen nach den Strecken Laubenbachmühle bis Gußwerk und Bruck a. Leitha bis Petronell am 24. I. aufgehoben.

Wien, im Februar 1923. (221)
Bundesministerium für Verkehrswesen.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b, Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 ab wird der Frachtzuschlagsatz für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art im Verkehr mit den Bahnhöfen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn von 2,80 ℳ auf 3,00 ℳ für 100 kg erhöht. Näheres enthält die am 1. Februar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Januar 1923. (204)
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Februar 1923 treten Entfernungsermäßigungen im Verkehre mit den Stationen der Brohltal-Eisenbahn ein. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. usw. Netz) und unser Verkehrsanzeiger. (216)

Dresden, am 30. Januar 1923.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 ab werden die bestehenden Wagenladungszuschlagfrachten erhöht. — Näheres durch die Dienststellen. Die abgekürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Meppen, den 31. Januar 1923. (218)
Der Betriebs-Direktor.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen, Heft 3.
Verkehr mit Süddeutschland vom 1. Juli 1922.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in der Schnittafel II die Vorträge für die Stationen der Mannheim—Weinheim—Heidelberger Nebenbahn mit den zugehörigen Fußnoten aufgehoben und durch folgende ersetzt:

Dossenheim (Bergstr.)	Zu M.-Weinh.	155	138	149	205	234	312
Edingen (Baden)	Zu M.-Weinh.	155	138	149	205	234	312
Großsachsen Nb	Zu M.-Weinh.						
Eil- und Frachtstückgüter		165	148	159	215	244	322
Wagenladungen		158	141	151	188	217	295
Heddesheim (Baden) Nb	Zu M.-Weinh.						
Eil- und Frachtstückgüter		186	169	180	236	265	343
Wagenladungen		147	130	141	187	216	294
Heidelberg-Handschuhsheim	Zu M.-Weinh.	152	135	146	202	231	309
Leutershausen (Baden)	Zu M.-Weinh.						
Eil- und Frachtstückgüter		162	145	156	212	241	319
Wagenladungen		160	143	153	190	219	297
Lützelsachsen Nb	Zu M.-Weinh.						
Eil- und Frachtstückgüter		166	149	160	216	245	323
Wagenladungen		156	139	149	186	215	293
Mannheim-Käfertal Nb	Zu M.-Weinh						
Eil- und Frachtstückgüter		178	161	172	228	257	335
Wagenladungen		138	121	132	178	207	285
Neckarhausen Nb	Zu M.-Weinh.						
Eil- und Frachtstückgüter		159	142	153	209	238	316
Wagenladungen		156	139	150	196	225	303
Schriesheim	Zu M.-Weinh.	159	142	153	209	238	316
Seckenheim Nb	Zu M.-Weinh.						
Eil- und Frachtstückgüter		164	147	158	214	243	321
Wagenladungen		151	134	145	191	220	298
Viernheim Nb	Zu M.-Weinh.						
Eil- und Frachtstückgüter		179	162	173	229	258	336
Wagenladungen		145	128	139	185	214	292
Wallstadt (Baden)	M.-Weinh.						
Eil- und Frachtstückgüter		181	164	175	231	260	338
Wagenladungen		142	125	136	182	211	289

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO (RGBl. 1914 S. 455).

München, den 31. Januar 1923.

Tarifamt b. RVM, ZB. (233)

Reichsbahn-Gütertarif. Heft A, Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1923 treten in den Abschnitten Besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif und im Anhang 1 einige Änderungen ein, die aus dem nächsten Tarifanzeiger zu ersehen sind.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. Februar 1923. (212)

Reichsbahndirektion.

Tfv. 205. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Auf Seite 21 des Tarifs werden im Abschnitt II unter „C. Leichen" im Absatz 1 die Gebührensätze mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 auf folgende Beträge erhöht:

in der 3. Zeile auf 160 ℳ
„ „ 4. „ „ 240 „
„ „ 5. „ „ 2400 „
„ „ 9. „ „ 80 „

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (s. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt worden. (213)

Charlottenburg, den 30. Januar 1923.

Reichsbahndirektion Osten als geschäftsführende Verwaltung.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Binnen- und direkter Güterverkehr.

Ab 1. Februar 1923 werden die Zuschlagsfrachten erhöht.

Blankenburg (Harz), den 30. Jan. 1923.

Direktion. (206)

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C I (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1923 werden als Kohlengruben-Anschlußstationen in den Ausnahmetarif 1a für Grubenholz einbezogen Cassel-Wilhelmshöhe, Epterode, Gensungen, Großalmerode West, Hessisch Lichtenau, Homberg (Bezirk Cassel), Ihringshausen, Laudenbach (Kr. Witzenhausen).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Februar 1923. (224)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C I b. Tfv. 4

Mit Gültigkeit vom 8. Februar 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Wittenberge - Perleberger Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 8. Februar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Februar 1923. (232)

Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Die am 31. Dezember 1922 eingezogene Güteragentur Neuheide an der schmalspurigen Nebenbahn Wilkau-Wilzschhaus-Carlsfeld wird am 1. Februar 1923 wieder eröffnet. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger ersichtlich.

Dresden, am 30. Januar 1923. (201)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif — Heft C I b — Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 12. Februar 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn für Wagenladungen zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 8. Februar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.B. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. Februar 1923. (222)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C I b. — Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 8. Februar 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen

1. der Albtalbahn (Unterabschnitt Zu 2),
2. der Nebenbahn Bruchsal-Hilsbach-Menzingen (Unterabschnitt Zu 14),
3. der Bühlertalbahn (Unterabschnitt Zu 15),
4. der Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt (Unterabschnitt Zu 64) und
5. der Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch (Unterabschnitt Zu 100)

zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 8. Februar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (220)

Berlin, den 3. Februar 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A. Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1923 wird zwischen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn und den über Braunschweig und Fallersleben ein- und ausgehenden Sendungen ein Lieferfristenzuschlag von 1 Tag für Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen eingeführt. Der Zuschlag ist von der Aufsichtsbehörde genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Februar 1923. (225)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b. Tfv. 4

Mit Gültigkeit vom 8. Februar 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Meppen - Haselünner Eisenbahn für Wagenladungen zu erhebenden Frachtzuschläge mit Ausnahme des für Düngemittel geltenden Zuschlages erhöht.

Näheres enthält die am 8. Februar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Februar 1923. (231)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 ab treten folgende Änderungen ein:

1. Im Abschnitt II. Zuschlags- und Anstoßfrachten werden in den Unterabschnitten
   1 Nebenbahn Achern-Ottenhöfen,
   9 Nebenbahn Biberach - Oberhermersbach,
   11a Bregtalbahn,
   24 Filderbahn,
   32 Nebenbahn Haltingen-Kandern,
   42a Kaiserstuhlbahn,
   49 Nebenbahn Krozingen-Münstertal-Sülzburg,
   58 Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach,
   59 Nebenbahn Mosbach-Mudau,
   72 Nebenbahn Oberschefflenz-Billigheim,
   83 Lokalbahn Rhein-Ettenheimmünster,
   96 Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn und
   103 Nebenbahn Zell (Wiesental)-Todtnau
   die Frachtzuschlagsätze zum Teil geändert und ergänzt.
2. Im Abschnitt III. Örtliche Gebühren werden die bei Bentheim angegebenen Überfuhrgebühren erhöht.

Näheres enthält die am 1. Februar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Januar 1923. (205)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C Ib. Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1923 werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (ausgenommen Thale Bodetal und Quedlinburg West) zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 5. Februar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (215)

Berlin, den 1. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1923 wird der Nachtrag 2 ausgegeben. Er enthält die zwischenzeitlich eingeführten oder geänderten Ausnahmetarife 2 d, 5 e, 10, 11, 11 b, 13, 14 und 17.

Abzüge sind zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Februar 1923. (223)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien, Teil II.

Der mit Gültigkeit vom 27. Januar 1923 eingeführte Ausnahmetarif 14 für frisches Obst (ausgenommen Südfrüchte und Weintrauben) zur Verwendung im Deutschen Reiche gilt auch für den Binnen- und Übergangsverkehr der schmalspurigen Linien.

Dresden, am 30. Januar 1923. (200)
Reichsbahndirektion.

Bekanntmachung.

Ab 12. Februar 1923 werden die Frachtzuschläge im Güter- und Tierverkehr mit den Stationen der Kreis Oldenburger Nebenbahn (Strecke Neustadt (Holst.) - Heiligenhafen den seit ihrer Einführung eingetretenen allgemeinen Tariferhöhungen entsprechend erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455). Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 29. Januar 1923. (208)
Für die Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
als betriebsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Februar 1923 tritt der Nachtrag II in Kraft. Er enthält außer Berichtigungen und Ergänzungen auch Entfernungsänderungen für einige Oberschlesische Stationen. Auf Seite 4 ist eine Übersichtskarte der Grenzstationen abgedruckt. Welche Übergänge zu den Nachbarländern benützbar sind, ergibt sich aus den Tarifen und den hierzu erscheinenden Veröffentlichungen. Verkaufspreis 50 ℳ. — Im T. u. VA. 1922/2040 ist die Gültigkeit der Änderung bei Schönwald (Oberschlesien) auf 1. Januar 1923 abzuändern.

München, 23. Januar 1923. (207)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr, Tarif vom 1. August 1922.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in der Entfernungstafel II folgende Teilentfernungen geändert:

Büschfeld-Bächingen (Brenz) von 426 in 408 km,
Büschfeld-Donauwörth von 445 in 427 km,
Büschfeld-Ingolstadt Hbf. von 497 in 479 km,
Büschfeld-München-Laim von 538 in 520 km,
Büschfeld-Neuoffingen von 426 in 408 km,
Büschfeld-Röttingen (Ufr.) Bahnhof von 355 in 337 km,
Friedrichsfeld (Baden) Nord-Sandbach (Odenwald) von 88 in 92 km,
Großsachsen-Heddersheim-Sandbach (Odenwald) von 80 in 84 km,
Hemsbach-Sandbach (Odenw.) von 71 in 74 km,
Krettnich-Ingolstadt Hbf. von 501 in 489 km,
Kronweiler-Schnelldorf von 361 in 346 km,
Ladenburg-Sandbach (Odenw.) von 85 in 89 km,
Laudenbach (Bergstr.)-Sandbach (Odenwald) von 68 in 72 km,
Waldrach-Neuoffingen von 475 in 460 km,
Weinheim-Sandbach (Odenw.) von 75 in 79 km,
Wellen (Mosel)-Neuoffingen von 519 in 472 km.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 155).

München, den 27. Januar 1923. (210)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Für das Befahren der gesellschaftlichen Ländebahn zwischen Deggendorf Bahnhof und Deggendorf Donaulände werden an Stelle der im Abschnitt F, Ziffer XXIII, festgesetzten ab 5. Februar 1923 bis auf weiteres neben den bahnseitigen Rangiergebühren folgende Gleisgebühren erhoben:

a) für Sendungen unter 5000 kg, für 100 kg . . . 30 ℳ
   mindest für die Sendung . 200 „
   höchstens für die Sendung 1000 „
b) für Sendungen von 5000 kg und mehr, für 100 kg . . 20 „

Die Deutsche Verkehrsabgabe ist eingeschlossen.

München, im Januar 1923. (203)
Z. 30021/T/22.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Ermäßigte Aufbewahrungsgebühren für Fahrräder von Zeitkarteninhabern.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 werden die ermäßigten Aufbewahrungsgebühren für Fahrräder von Zeitkarteninhabern erhöht, und zwar der Preis der Monatskarte für Fahrradaufbewahrung von 360 ℳ auf 720 ℳ, der Wochenkarte für Fahrradaufbewahrung von 90 ℳ auf 180 ℳ.

Berlin, den 30. Januar 1923. (202)
Reichsbahndirektion für die Verwaltung der deutschen Reichsbahn.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 6. Februar 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßgutes in Berlin auf 390 ℳ für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (214)

Berlin, den 1. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Vorläufiger Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und Salzburg-Piedicolle.

Gültig vom 1. Februar 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 werden die Einrechnungssätze für die Strecke Jesenice Grenze - Piedicolle Grenze (Nachtrag III, Seite 8) wie folgt geändert:

1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	Gepäckfracht für 10 kg
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
14 175	9450	4725	825

Der Tarif ist handschriftlich zu berichtigen.

München, den 27. Januar 1923. (209)
Verkehrsamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München.

Vom 1. Februar 1923 ab werden die Sätze des Personen- und Gepäcktarifs im gleichen Umfange wie bei der Reichseisenbahn erhöht.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion. (211)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 7. Berlin, den 15. Februar 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Das Fürsorgeamt des Verbandes der Eisenbahnvereine im Reichsbahndirektionsbezirk Altona.

Vom Eisenbahn-Oberinspektor **Brehme** in Altona.

In dem 42 000 Bedienstete zählenden Reichsbahndirektionsbezirk Altona hat schon frühzeitig eine planvolle — nicht behördliche — gesundheitliche Fürsorge für die Eisenbahnerschaft eingesetzt. Den Anfang machte unter weitgehender Mitwirkung der Verwaltung, welche nicht nur das Personal stellte, sondern auch den größten Teil der Kosten trug, die Geschäftsstelle der derzeit 10 000 Mitglieder zählenden Eisenbahn-Frauenvereinigung zu Altona-Hamburg, die — wie es in einer von der Eisenbahndirektion im Mai 1912 im Amtsblatt veröffentlichten Bekanntmachung heißt — sämtlichen Mitgliedern in allen die Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahnverwaltung und der Eisenbahnvereine betreffenden Fragen nach Möglichkeit mit Rat und Tat zur Seite stand. Diese Geschäftsstelle, die von dem damaligen Direktionspräsidenten, späterem Unterstaatssekretär Francke, in großzügiger Weise gefördert wurde, und deren Leiter täglich von 9—2 Uhr die namentlich von den Ehefrauen der Bediensteten stark in Anspruch genommenen Sprechstunden abhielt, übernahm die bis dahin von den Eisenbahnvereinen betriebene Entsendung von Kindern, bald auch von Frauen, in Heilstätten und Erholungsheime.

Diese Fürsorgetätigkeit, deren Kosten zur Hauptsache aus den Unterstützungsfonds der Eisenbahndirektion bestritten wurden — Eisenbahnverein und Bedienstete zahlten nur je ein Sechstel —, nahm schnell einen erheblichen Umfang an, so daß im April 1914 die übrigen Vereine des Direktionsbezirks auf dem Verbandstag in Oldesloe die Forderung stellten, daß die von der Geschäftsstelle der Eisenbahn-Frauenvereinigung wahrgenommenen Fürsorgearbeiten einer als Fürsorgezentrale des Direktionsbezirks einzurichtenden Verbands-Fürsorgestelle übertragen werden sollten. Die Einrichtung dieser Verbands-Fürsorgestelle erfolgte gleichzeitig mit der Errichtung von Wohlfahrtsausschüssen (Zweigstellen der Fürsorgestelle) in den größeren Eisenbahnvereinen am 1. Mai 1914.

Infolge der Not und Entbehrungen der Kriegszeit nahm die Tätigkeit der Fürsorgestelle, die immer in Personalunion mit der Geschäftsstelle der Frauenvereinigung arbeitete und auch die Auswahl und Entsendung der erholungsbedürftigen Kinder für den Töchterhort wahrnahm, naturgemäß sehr zu, so daß 1917 eine vom Verband bezahlte Stenotypistin eingestellt werden mußte. (Jetzt werden außerdem zwei staatlich geprüfte Wohlfahrtspflegerinnen beschäftigt.) Lebendig gehalten wurde das Interesse und die Mitarbeit der Eisenbahner durch die Erfolge der Fürsorge und dann durch die von der Eisenbahndirektion wiederholt empfohlenen ständigen Vorträge des Leiters der Fürsorgestelle in den Eisenbahnvereinen.

Nach dem politischen Umschwung des Jahres 1918 machte sich die vielerorts gegen die von der Behörde „begönnerten“ Eisenbahnvereine bestehende Abneigung kräftig Luft; auch in Altona gab es scharfe Auseinandersetzungen mit den mit Mißtrauen gegen alle Wohlfahrtseinrichtungen erfüllten neuen Vertretungen der Bediensteten, die dazu führten, daß auf Ersuchen des Leiters der Fürsorgestelle mit Zustimmung der Eisenbahndirektion je ein Vertreter der Beamten- und Arbeitervertretung als Mitglied

in die Fürsorgestelle eintrat. Damit war dank der ehrlichen Arbeit dieser, das Vertrauen der Bediensteten besitzenden neuen Mitglieder die Brücke geschlagen zwischen dem alten und dem neuen Regime, wenn man so sagen darf. Die Zahl der Mitglieder der Fürsorgestelle wurde bald vermehrt, damit Eisenbahner aller Gewerkschaften vertreten waren. Der Vorstand der Betriebskrankenkasse, der schnell erkannte, welchen guten Helfer er in der Fürsorgestelle hatte, entsandte ebenfalls Vertreter, so daß sich die ihrer Bedeutung entsprechend inzwischen in ein Fürsorgeamt umgewandelte Zentrale jetzt zusammensetzt aus: dem Vorstand, der vom Bezirksverband der Eisenbahnvereine bestellt ist, 4 Vertretern der Eisenbahnvereine, 3 Vertretern des Bezirksbeamtenrats, 2 Vertretern des Bezirksbetriebsrats, 3 Vertretern der Betriebskrankenkasse.

Außerdem stehen ihm nach Bedarf zwei ärztliche Berater (Kinderfürsorge und Tuberkulosefürsorge) sowie Beiräte aus der Arbeiter-Pensionskasse und dem Töchterhort zur Seite. Natürlich sind diese 13 Eisenbahner keine unbekannten Größen, sondern führende Männer auf gewerkschaftlichem, z. T. auch auf kommunalpolitischem Gebiet und bringen dadurch, jeder aus seinem Kreise, dem Fürsorgeamt einen gar nicht hoch genug zu schätzenden Fonds von Vertrauen mit. Andererseits schweigen, gerade weil die Träger dieser Fürsorge die politisch und gewerkschaftlich neutralen Eisenbahnvereine sind, alle Gegensätze bei der Fürsorgetätigkeit. Noch nie hat ein Mitglied gegen dieses vornehmste Gebot verstoßen. Dabei steht das Fürsorgeamt in gutem Einvernehmen mit allen Gewerkschaften, nimmt auch direkt oder durch Vermittlung des Bezirksverbandes vor größeren Aktionen Fühlung mit ihnen, denn es weiß genau, wie wertvoll deren freundliche Gesinnung für seine Arbeit ist.

Im Bezirk Altona gilt der Grundsatz: „Die wirtschaftlichen Kämpfe den gewerkschaftlichen Organisationen, die Wohlfahrtspflege den Eisenbahnvereinen.“ Sämtliche Eisenbahnvereine des Bezirks Altona haben deshalb in ihren Satzungen als Zweck an erster Stelle genannt: „Der Eisenbahnverein hat die Aufgabe, die gesundheitliche Fürsorge für die gesamte Eisenbahnerschaft des Vereinsgebiets nach den dafür bestehenden Bestimmungen durch seine Fürsorgestelle auszuüben.“

Wie hieraus ersichtlich, ist die Fürsorge nicht etwa nur für die Mitglieder der Eisenbahnvereine da, sondern sie tritt ohne Einschränkung für alle Eisenbahner nebst Angehörigen ein, und zwar haben sie, soweit die Mittel des Fürsorgeamtes reichen, einen versicherungsähnlichen Anspruch auf die Fürsorge. Die Eisenbahnvereine sind also nur die unentbehrlichen finanziellen Träger der für das ganze Personal eintretenden Fürsorge. Wenn sie nicht beständen, müßten, da es eine Verwaltungsstelle nicht sein soll, Fürsorgevereine mit demselben satzungsmäßigen Zweck gegründet werden.

Aus diesem Grunde haben m. E. die gesetzlichen Vertretungen des Personals nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, im Fürsorgeamt, in dem sie vor Erlaß des Betriebsrätegesetzes bzw. des Beamtenräte-Erlasses auf Wunsch des Amtes mit tätig waren, jetzt vollberechtigt mitzuwirken. Und wenn auch das von den Eisenbahnvereinen geschaffene und getragene Fürsorgeamt dadurch noch nicht zu einer Betriebs-Wohlfahrts-Einrichtung wird, daß sich seine Fürsorge auf das gesamte Personal erstreckt, gleichgültig, ob es Vereinsmitglieder sind oder nicht, so erhält die Einrichtung doch hierdurch und vor allem durch die engste Vermischung freiwilliger, sozialer Eisenbahnerarbeit mit weitgehendster verwaltungsseitiger Förderung den Charakter einer Betriebswohlfahrtseinrichtung. Stellt doch die Verwaltung den leitenden Beamten erhebliche Geldmittel zur Verfügung — bis vor zwei Jahren sogar den größten Teil der Mittel — sowie die Räume und den ganzen Bürounterhalt und will ab 1. Januar 1923 auch die Einziehung der Beiträge übernehmen. Nur aus ganz bestimmten Gründen, weil nämlich auf diesem sozialen Gebiet die freie Arbeit Besseres leisten und weil die Verwaltung nicht die erforderlichen Mittel aufbringen kann, kommt die Umwandlung in eine Verwaltungseinrichtung nicht in Frage.

Leistungsfähige Träger und Organe sind die unentbehrlichen Vorbedingungen jeder größeren Organisation. Das Fürsorgeamt ist ein leistungsfähiges, zu jedem weiteren Ausbau bereites und befähigtes Organ. Die Eisenbahnvereine sind aber nur dann leistungsfähige Träger, wenn die Personalvertretungen ihnen ihr Interesse zuwenden. Das werden sie tun, wenn sie im Fürsorgeamt des Verbandes der Eisenbahnvereine vollberechtigt mitwirken können. Deshalb ist es, wenn die Verwaltung die Fürsorge für ersprießlich hält und sie wünscht, andererseits notwendig, daß den Personalvertretungen bei dieser Betätigung keine Schwierigkeiten gemacht werden, sondern daß sie etwa entgegenstehende Verwaltungsmaßnahmen, die auf die Fürsorge nur deshalb keine Rücksicht genommen haben, weil sie in der jetzigen Ausgestaltung etwas Neues ist, zu beseitigen oder die Bestimmungen auszubauen sucht.

Die Tätigkeit des Fürsorgeamtes gilt zur Hauptsache der vorbeugenden Krankenfürsorge, deshalb nimmt die Kinderfürsorge in ihrer Arbeit einen breiten Raum ein. Insbesondere wird die Tuberkulose, diese durch das wirtschaftliche Elend jetzt in Deutschland wieder so verbreitete, verheerende Volksseuche am besten im Kindesalter bekämpft; dann ist sie am leichtesten heilbar. Die Anregungen der Ministerialerlasse vom 9. 9. 1921 und 10. 4. 1922, zu deren restloser Ausführung der Verwaltung heute leider die Mittel fehlen, werden vom Fürsorgeamt sorgfältig beachtet. Es geht in der Bekämpfung dieser Seuche, die fast ein Drittel der im erwerbstätigen Alter sterbenden Bevölkerung Deutschlands dahinrafft, sogar noch weiter, indem es nicht nur die Erkrankten zu heilen, sondern auch das übrige Personal vor Ansteckung durch die an Tuberkulose leidenden Bediensteten zu schützen sucht.

Für Erholungsbedürftige tritt das Fürsorgeamt mit Geldmitteln nicht ein, steht aber auch diesen als Beratungs- und Auskunftsstelle zur Verfügung. Sein Tätigkeitsgebiet umfaßt z. Zt. 1. Säuglingspflege und Kleinkinderschutz, 2. Krüppelfürsorge, 3. Waisenpflege, 4. Unterbringung erholungsbedürftiger Kinder auf dem Lande, 5. vorbeugende Krankenfürsorge, insbesondere Überführung von Erwachsenen und Kindern in Heilstätten, 6. Hilfe für Genesende und Wöchnerinnen, 7. Fürsorge für Sozialrentner und Witwen, 8. Bekämpfung der Tuberkulose.

Auf allen diesen Gebieten kann es weit erfolgreicher arbeiten, als es einer behördlichen Stelle möglich sein würde, weil es dank seiner Organisation naturgemäß in ganz anderem Maße das Vertrauen der Eisenbahnerschaft genießt. Das Fürsorgeamt handelt nicht nach Vorschriften, durch welche der Umfang der Fürsorgeleistung für den Einzelfall im voraus gesetzlich festgesetzt ist, eine Bindung, die für die Verwaltung, wie auch für die gesetzlichen Versicherungsträger im allgemeinen vorgeschrieben und auch nicht entbehrlich ist; sondern aus der Einsicht und dem sozialen Verständnis des Fürsorgers muß sich Art und Maß der Fürsorge ergeben. Bei der praktischen Ausübung der Wohlfahrtspflege ist eben, wie Gähle in der „Sozialen Praxis“ zutreffend ausführt, das eigenartige und von sonstiger behördlicher Tätigkeit abweichende, das persönliche Verhältnis zwischen Fürsorger und Fürsorgebedürftigen. Es sind die von Person zu Person wirkenden, heilenden Kräfte, es ist die Findigkeit, die Notstände mit offenen Augen und warmem Herzen zu entdecken, und darum wird die nicht durch Vorschriften höherer Stellen gebundene, sondern nach den selbst aufgestellten Grundsätzen arbeitende freie Fürsorge den öffentlichen, durch beamtete Persönlichkeiten geübten Verwaltungsmaßnahmen stets überlegen sein. Das Altonaer Fürsorgeamt ist stolz darauf, daß es nicht nach dem für jede Behörde selbstverständlichen Grundsatz Fürsorge treibt, nämlich nach den vorhandenen Mitteln, sondern nach dem vorhandenen, das heißt vom Arzt fest-

gestellten Bedürfnis. Allerdings erwächst ihm damit gleichzeitig die in den letzten Monaten des unaufhaltsamen Marksturzes recht schwer gewordene Aufgabe, für die erforderlichen Mittel zu sorgen. Jedoch ist ihm auch diese Aufgabe, nachdem die Eisenbahnvereine ihm durch eine sehr namhafte Erhöhung der Mitgliederbeiträge beträchtliche, laufende Einnahmen zur Verfügung gestellt haben, recht erleichtert. Ein zweimal monatlich mit dem Vorstand des Fürsorgeamtes zusammentretender Finanzausschuß veranlaßt, daß gegebenenfalls die Einnahmen rechtzeitig erhöht werden oder Einschränkungen in der Fürsorge eintreten.

Und daß die Arbeit in frischem, sozialem Geiste weitergeht und nirgends eine Erschlaffung eintritt, dafür sorgen die Vorträge, die der Vorstand wie auch die Mitglieder des Fürsorgeamtes in den Versammlungen der Eisenbahnvereine halten. Da müssen Klagen und Beschwerden beantwortet werden, da werden manche gute neue Anregungen entgegengenommen, da wird Aufklärung geschaffen, kurzum, dadurch wird in bester Weise dafür gesorgt, daß das Fürsorgeamt „auf der Höhe bleibt".

Die Grundsätze für seine Arbeit sind in folgenden Richtlinien gegeben:

a) Die Eisenbahnfürsorge ist eine auf kameradschaftlicher Nächstenliebe aufgebaute Selbsthilfeeinrichtung der Eisenbahner
b) unter freier, sozial empfindender Leitung und
c) verantwortlicher Mitarbeit der Wohlfahrtsnehmer,
d) unter wohlwollender Förderung der Verwaltung und im vertrauensvollen Zusammenarbeiten mit ihr,
e) aber ohne behördliche Beeinflussung.

In weitgehendem Umfange findet das Fürsorgeamt die Unterstützung der kommunalen Wohlfahrtsorgane, die diese dem Fürsorgeamt als Vertretung der vollberechtigte Staatsbürger und Steuerzahler darstellenden Eisenbahnerschaft nicht versagen, aber der Eisenbahnverwaltung in den meisten Fällen wohl kaum gewähren würden. Durch Abkommen mit den Landes- und Provinzial- sowie den städtischen und Kreis-Wohlfahrtsämtern hat das Eisenbahnfürsorgeamt die Heranziehung der kommunalen Wohlfahrtsmittel in eine Form gebracht, die den Interessen beider gerecht wird. Die Wohlfahrtsämter tragen danach durchweg a) ein Drittel zu den Kosten der Kinderentsendung in Heilstätten und b) ein Viertel bis ein Drittel zu den Kosten der Tuberkulosebekämpfung bei, falls im letzteren Fall nicht die Arbeiter-Pensionskasse eintritt. Nur das Wohlfahrtsamt Wittenberge hat sich dieser Regelung noch nicht angeschlossen. Die Beihilfen der Gemeinden zu a erstrecken sich nur auf die Beamten der Besoldungsgruppen I—VI und die Arbeiter, dagegen steht den Gemeinden eine Prüfung der Hilfsbedürftigkeit, die so außerordentlich peinlich empfunden wird, nicht zu. Das ist Sache der Eisenbahnfürsorge. Bezüglich der Krüppelfürsorge, Waisenpflege und des Kleinkinderschutzes wird in ähnlicher Weise verfahren, doch ist in diesen Fällen eine jedesmalige vorherige Verständigung notwendig.

Im übrigen will die Eisenbahnfürsorge keineswegs eine Sonderorganisation darstellen, die neben der Gemeindefürsorge arbeitet, sondern sie stellt sich dieser als freiwillige Helferin zur Seite, gliedert sich ihr durch ihre 30 Fürsorgestellen gewissermaßen ein. Auf ein gutes Zusammenarbeiten mit den öffentlichen Wohlfahrtsorganen legt sie ganz besonderen Wert. Dieses Handinhandarbeiten ist für beide Teile von Nutzen. Den Hauptnutzen hat natürlich die Eisenbahnerschaft, denn für sie wird, wie von dem Vorstand des Kreiswohlfahrtsamtes in Husum auf der Versammlung des Eisenbahnvereins offen ausgesprochen wurde, in einer Weise gesundheitliche Fürsorge geübt, wie sie anderen Bevölkerungsgruppen nicht zuteil wird.

Natürlich denkt das Fürsorgeamt, das die Quellen der kommunalen Wohlfahrtsmittel wohl zu erschließen weiß, nicht daran, die Arbeitgeberin (die Eisenbahnverwaltung) von ihrer sozialen Pflicht, für das gesundheitliche Wohl des Personals mit zu sorgen, zu entbinden. Doch äußert diese sich ja nicht allein in den Beihilfen, die sie dem Fürsorgeamt überweist, sondern viel mehr in unmittelbarer Hilfe, wie Freifahrtbewilligung für die Kranken und gesundheitlich Gefährdeten, Einziehung der Beiträge, Vorhaltung der Geschäftsräume usw.

Aber bei aller Förderung, welche das Fürsorgeamt, wie immer wieder betont werden muß, durch die Verwaltung gefunden hat, hat es bei dem Anwachsen des Fürsorgeamtes auch an gelegentlichen Meinungsverschiedenheiten nicht gefehlt. Das ist ganz natürlich. Es ist da ein neuer Faktor herangewachsen, der der Verwaltung einen erheblichen Teil der von ihr bisher geübten gesundheitlichen Fürsorge aus der Hand nimmt. Solche Auseinandersetzung entwickelt sich nur langsam.

So gilt es vor allem, noch manche Unklarheiten zu beseitigen, z. B. bei Teilung der Arbeit zur Bekämpfung der Tuberkulose und bei Bewertung der Fürsorgetätigkeit durch die Verwaltung und ihre Organe (Dienstvorsteher). Das wird um so leichter gelingen, je mehr die Überzeugung Platz greift, daß die dem Fürsorgeamt gewährte Hilfe für die Verwaltung eine werbende Ausgabe bedeutet. Denn das Personal gesund und in gesundheitlicher Beziehung von häuslichen Sorgen frei zu halten, ist für die Verwaltung von größtem Nutzen. Es zeigt sich hier wieder recht deutlich, wie eng die Interessen des Personals mit denen der Verwaltung verknüpft sind. Alle Leistungen des Fürsorgeamtes kommen ihr unmittelbar mit zugute, deshalb ist ein verständnisvolles Eingehen auf seine Wünsche wohl gerechtfertigt. Allein die Beträge an Stellvertretungskosten, die dadurch erspart werden, daß das Fürsorgeamt Beamte, die sonst monatelang zu Hause kränkeln, rechtzeitig in geeignete Heilstätten bringt, gehen in die Millionen.

Durch die bisherigen Ausführungen ist nachgewiesen, daß der Verwaltung für eine so weitgehende Fürsorge ausreichende Mittel nicht zur Verfügung stehen, daß eine verständige Selbsthilfe der Eisenbahner mit ganz anderem Erfolge auf die praktische und finanzielle Mithilfe der kommunalen Wohlfahrtsorgane rechnen kann, und daß schließlich die Handhabung der gesundheitlichen Fürsorge durch das Fürsorgeamt aus den bereits angeführten natürlichen Gründen von dem überwiegenden Teil des Personals höher geschätzt wird. Und diese Einsicht wird wohl dazu führen, daß seine Wünsche insbesondere hinsichtlich der freien Fahrt für Kranke und gelegentlicher Dienstbefreiung für Arbeiten der Fürsorge Erfüllung finden.

Jedenfalls war es für die Entwicklung der Fürsorge von besonderem Wert, daß der Leiter des Fürsorgeamtes bei dem Wohlfahrtsreferenten des früheren preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten sowohl wie des jetzigen Reichsverkehrsministeriums stets weitgehendes Verständnis und Unterstützung fand. Die Erträgnisse des am 6. November 1922 im Bereich der Deutschen Reichsbahn veranstalteten Opfertages werden jetzt manche andere Bezirksverbände veranlassen, eine Fürsorge nach Altonaer Muster einzurichten. Ferner wird die Verteuerung aller Lebensbedürfnisse die Eisenbahnerschaft nach Österreichs Vorbild zwingen, auf genossenschaftlichem Wege unter Ausschaltung des Zwischenhandels gewisse Massenartikel an Nahrung, Kleidung, Brennstoffen und dergleichen zu beschaffen. Da ist es von unschätzbarem Wert, in dem Wohlfahrtsreferat des Ministeriums eine soziale Zentrale zu haben, die die gesundheitliche und wirtschaftliche Fürsorge für das Eisenbahnpersonal nach großen und einheitlichen Gesichtspunkten fördert und Schwierigkeiten durch Benehmen mit anderen beteiligten Referaten schnell regeln kann, ohne daß ein zeitraubender Instanzenweg nötig ist.

Auch die sozialen Versicherungsträger der Eisenbahnerschaft, die Betriebskrankenkasse und die Arbeiter-Pensionskasse, die für die Eisenbahnarbeiter in Krankheits- und Sterbefällen so hervorragend sorgen, und denen die Beamtenschaft trotz mancher Anläufe bisher nichts Ähnliches hat zur

Seite stellen können, geben dem Fürsorgeamt, soweit die Satzungen es zulassen, Beihilfen zu den Kuren für ihre Mitglieder und deren Angehörige.

In besonders engem Verhältnisse steht das Fürsorgeamt zu der Betriebskrankenkasse, zu beiderseitigem Nutzen, indem beide sich beispielsweise in die Kosten teilen bei Unterbringung von Angehörigen der Kassenmitglieder in solchen Heilstätten, die auf Grund örtlicher Prüfung als Krankenhäuser anerkannt sind.

Recht deutlich zeigt sich die Notwendigkeit der Fürsorge als ergänzende Maßnahme auch für die Mitglieder der Arbeiter-Pensionskasse. Ihren Familienangehörigen sowie den freiwilligen Mitgliedern gewährt die Kasse B zu den Kosten der Heilverfahren im allgemeinen einen Zuschuß von einem Fünftel bis einem Drittel für einen bestimmten Zeitraum, zahlbar nach Vorlage der bezahlten Rechnung. Eine geeignete Anstalt haben die Betreffenden sich selbst auszusuchen. Natürlich fällt es den meisten schwer, die Kurkosten, welche jetzt für drei Monate 100 000 bis 150 000 *M* betragen, zunächst selbst aufzubringen. Manche notwendige Heilstättenbehandlung würde deshalb unterbleiben, wenn nicht das Fürsorgeamt einträte, das die Kranken baldigst bestimmten Heilstätten überweist und die Kostenregelung übernimmt. Den bewilligten Zuschuß zahlt die Arbeiter-Pensionskasse dann nach Beendigung der Kur an das Fürsorgeamt.

Auch tritt dieses in solchen Fällen ein, in denen der Arzt eine baldige nochmalige Heilstättenbehandlung für notwendig erklärt. Die Arbeiter-Pensionskasse läßt nach ihren Bestimmungen eine nochmalige Heilstättenbehandlung bekanntlich erst zu, wenn mindestens zwölf Monate nach dem ersten Heilverfahren verstrichen sind. Durch das Fürsorgeamt wird im Falle der dringenden Notwendigkeit eine sofortige Wiederholung der Kur veranlaßt.

Die Geschäftsanweisung für das Fürsorgeamt ist nach seinen Vorschlägen vom Vorstande des Verbandes der Eisenbahnvereine aufgestellt. Es wird darin bezeichnet als eine berufsständische Selbsthilfeeinrichtung, die sich aufbaut auf kameradschaftlicher Nächstenliebe der Eisenbahner und erhalten wird aus den Beiträgen der Eisenbahnvereine und der die Fürsorge in Anspruch Nehmenden, sowie aus Zuschüssen der Eisenbahnverwaltung, der Eisenbahn-Wohlfahrtskassen und der kommunalen Wohlfahrtsorgane. Seine Geschäftsführung obliegt, soweit es sich um besonders wichtige Angelegenheiten handelt, der Mitwirkung des Ausschusses des Verbandes, mit dem es gemeinsam den Haushaltsplan aufzustellen und die Pflichtbeiträge festzusetzen hat. Die Niederschriften über die monatlich einmal stattfindenden Sitzungen des Fürsorgeamtes werden dem Wohlfahrtsdezernenten der Eisenbahndirektion zur Kenntnisnahme zugeleitet. Kommt über einen Verhandlungsgegenstand Übereinstimmung nicht zustande, so ist der Leiter berechtigt, die Entscheidung des Verbandsvorstandes einzuholen. Die Buchung der Einnahmen und Ausgaben hat durch einen besonderen Rechnungsführer zu erfolgen. Die Rechnungsführung unterliegt der Kontrolle des Verbandsausschusses, der die Jahresrechnung abzunehmen hat. Die Jahresrechnung wird außerdem der Reichsbahndirektion Altona zur Nachprüfung vorgelegt. Besondere Ausschüsse bestehen z. Zt. für die Erledigung von Beschwerden und für die Überwachung der Finanzen. Im Dezember jedes Jahres ist der Haushaltsplan für das nächste Jahr aufzustellen. Auf dem Verbandstag der Eisenbahnvereine im Bezirk Altona hat das Fürsorgeamt Bericht über seine Tätigkeit zu erstatten.

Sehr viel umfangreicher ist die Geschäftsanweisung für die Fürsorgestellen, die sich nach § 1 aus Vertretern des Vorstandes des Eisenbahnvereins und der örtlichen Personalvertretungen zusammensetzen sollen. Um die Leiter der Fürsorgestellen in die praktische Arbeit einzuführen und sie auf dem laufenden zu erhalten, wird im Frühjahr und Herbst jedes Jahres ein Fürsorgertag abgehalten und zwar, damit den Teilnehmern, die wie der Vorstand und die Mitglieder des Fürsorgeamtes sämtlich ehrenamtlich tätig sind, keine Kosten entstehen, im Eisenbahnerholungsheim Prisdorf. Außerdem zieht sie der Vorstand des Fürsorgeamtes gewöhnlich zu den Verhandlungen mit den betreffenden Gemeinde-Wohlfahrtsämtern hinzu.

Den Fürsorgestellen obliegen, wenn auch die Fürsorgetätigkeit straff im Fürsorgeamt zentralisiert ist, recht wichtige Aufgaben. Sie müssen gute Fühlung halten mit den örtlichen Gemeinde-Wohlfahrts-Organen (Schularzt, Fürsorgeschwester, Frauenverein, Hauspflegeverein usw.) und aufklärend wirken dem Personal gegenüber, damit es der Fürsorge das nötige Vertrauen entgegenbringt. Hier kommt es sehr darauf an, ob in den Fürsorgestellen Männer tätig sind, die opferwillig und hingebend mit sozialem Verständnis ihre Aufgabe erfassen, oder ob sie darin nur die geschäftsmäßige Ausübung eines Ehrenamtes erblicken, das viel Arbeit und oft wenig Dank mit sich bringt. Gut geleitete Fürsorgestellen haben namentlich in der Kinderfürsorge ganz Hervorragendes in ihrem Kreise leisten können, denn bisher ist es noch niemals nötig gewesen, einen begründeten Antrag zurückzuweisen.

Eine ganz besonders wichtige Frage ist die Finanzierung der Eisenbahnfürsorge. Während sie bis vor zwei Jahren ihre Haupteinnahmen aus den Unterstützungsfonds der Eisenbahndirektion bezog, ist es jetzt die Eisenbahnerschaft selbst, die den Hauptteil der Mittel aufbringt. Mit vollem Recht erklärte ein Vertreter des Reichsverkehrsministeriums kürzlich, das Personal solle zu stolz sein, um bei seiner sozialen Fürsorge immer die Gnade der Verwaltung in Anspruch zu nehmen. Und wie lange wird die Verwaltung, zumal unter dem Druck der ausländischen Finanzkontrolle, überhaupt noch imstande sein, erhebliche Zuschüsse zu leisten? Seit Jahren weisen die Mitglieder des Fürsorgeamtes in ihren aufklärenden Vorträgen darauf hin und mahnen zur Selbsthilfe. Daß diese Aufklärungsarbeit, durch die allein die Opferwilligkeit des Personals geweckt und wachgehalten wird, gute Erfolge erzielt, ist dadurch erreicht worden, daß die Mitglieder Besichtigungen der Heilstätten vornehmen, die von dem Fürsorgeamt besonders stark beschickt werden, daß sie mit der Arbeit der Anstalten und der Ärzte bekannt werden und so aus eigener Anschauung und Überzeugung Angriffen entgegentreten, Beschwerden aufklären und auf Fragen Auskunft geben können. Gelegentlich werden auch die Leiter der größeren Fürsorgestellen, die dafür natürlich ebenfalls ihre Urlaubstage hergeben, zur Begleitung größerer Kindertransporte nach Heilstätten mit herangezogen. Überhaupt legt der Vorstand des Fürsorgeamtes auf die Heranbildung freudiger Mitarbeiter, die an der richtigen Stelle ihr soziales Verständnis vertiefen, den größten Wert. Statisten sind bei dieser Arbeit, die wie keine andere auf gegenseitiges Vertrauen eingestellt ist, nicht zu gebrauchen. Wer die fähigen Köpfe kennt, die in den Personalvertretungen und in leitenden Stellen der Gewerkschaften und Fachverbände tätig sind, wird wissen, daß deren Vertrauen und Mitarbeit nur durch ehrliche Arbeit, die bei allen Maßnahmen auch das Empfinden der Eisenbahnerschaft voll berücksichtigt, gewonnen und erhalten wird. In der Sitzung des kollegial zusammengesetzten Fürsorgeamtes werden rückhaltlos alle wichtigen Angelegenheiten erörtert und die grundlegenden Richtlinien ständig überprüft, erweitert oder geändert. Denn die frische Beweglichkeit, die nicht an starre Grundsätze und an verhältnismäßig recht schmale Mittel gebunden ist oder, wie die sozialen Versicherungsträger, verschiedentlich mit einengenden statutarischen Bestimmungen zu rechnen hat, sondern das Bessere ohne ängstliches Erwägen schnell in die Tat umsetzt, ist ein ganz besonderer Vorzug des Fürsorgeamtes.

Natürlich ist damit stets sofort die Frage verbunden: „Wo kommen die Mittel her?“ Da heißt es eben immer wieder, an den Korpsgeist der Eisenbahner appellieren, der sich in diesem Jahre besonders glänzend gezeigt hat trotz der schweren wirtschaftlichen Sorgen, die jetzt jeder hat. Als durch die sprunghafte Steigerung aller Lebensbedürfnisse im Sommer 1922, die so manches Wohlfahrtsunternehmen zum Erliegen gebracht hat, auch dem Altonaer Fürsorgeamt durch plötzliches

Anschwellen der Kurpreise in den Heilstätten in drei Monaten eine Überschreitung von 1½ Millionen Mark entstand, brachte die gesamte Eisenbahnerschaft auf Aufruf der Personalvertretungen in acht Tagen diese Summe auf. (Der restliche Fehlbetrag ist aus der Opfertag-Sammlung gedeckt worden.) Die Kohlenbewirtschaftung überwies fast ihren ganzen Überschuß dem Fürsorgeamt. Die Kleinwirtevereine leisten für alle Zuwendungen, die sie von der Verwaltung zur Förderung des Kleingartenbaues und der Kleintierzucht erhalten, Abgaben an die Fürsorge. Jeder Teilnehmer an den Ausflügen der Eisenbahnvereine zahlt eine Steuer für die Fürsorge, wirtschaftliche Vereinigungen geben von den Überschüssen ab, kurzum, die Tätigkeit, welche die Fürsorge seit zehn Jahren im Bezirk Altona entfaltet, hat ihr das Vertrauen der Eisenbahnerschaft eingebracht, welche diese Fürsorge nicht mehr entbehren will.

Dieser soziale Gedanke „Einer helfe dem andern" hebt natürlich das soziale Verständnis unter der gesamten Eisenbahnerschaft des Bezirks. Er bringt gerade in dieser, von behördlichem Einflusse freien Form die einzelnen Klassen dieser Berufsgruppe einander menschlich näher und schlägt damit auch für seinen Teil eine Brücke des Vertrauens zwischen dem Personal und den Organen der Verwaltung, soweit sie sich freiwillig in den Dienst dieses Liebeswerkes stellen. Für wirkliche, nicht auf Wunsch der Verwaltung sich einstellende, sondern aus dem Herzen kommende Kameradschaftlichkeit hat der Eisenbahner ein feines Gefühl.

Natürlich rechnet das Fürsorgeamt aber mit freiwilligen Sammlungen erst in letzter Linie. Es muß sich unbedingt auf feste, laufende Einnahmen verlassen können, und die müssen ihm, wie der Haushaltsplan zeigt, die Eisenbahnvereine bringen. Sie hatten auch schon auf dem Verbandstage im Mai 1922 eine Umlage genehmigt, um einen etwaigen Fehlbetrag zu decken, und werden auch weiterhin, falls nicht eine Einschränkung der Fürsorge vorgezogen wird, durch Umlagen oder Beitragserhöhungen für Mittel sorgen müssen. Deshalb sind die Eisenbahnvereine als die finanziellen Träger der Fürsorge unentbehrlich. Die sonstigen Einnahmen beruhen auf schriftlichen Vereinbarungen, welche auch in diesem Jahre, trotzdem die Kosten alle Vorausberechnungen übertrafen, eingehalten worden sind und deshalb wohl, vorsichtig geschätzt, wieder in den Haushaltsplan eingestellt werden können.

Im Dezember jedes Jahres hat das Fürsorgeamt seinen Haushaltsplan für das neue Jahr aufzustellen (der erste Entwurf wird gewöhnlich schon im August beraten). Der Feststellung der Ausgaben wird die nach den letzten Jahren zu berechnende Zahl der Patienten, die erforderlichenfalls durch schärfere ärztliche Auswahl einzuschränken ist, zugrunde gelegt; ferner die sich aus den Vereinbarungen mit anderen Kassen und Wohlfahrtsämtern sowie aus etwaiger Erweiterung der Fürsorgeaufgaben ergebenden Lasten.

Die Einnahmen bestehen künftig im großen und ganzen zu einem Drittel aus den Beiträgen der Eisenbahnvereine, zu einem Viertel aus den Pflichtbeiträgen der Patienten und zu einem weiteren Viertel aus den Beiträgen der Eisenbahnverwaltung, der kommunalen Wohlfahrtsämter und der Betriebskranken- und der Arbeiter-Pensionskasse. Der Rest wird durch freiwillige Spenden und Überschüsse aus wirtschaftlichen Unternehmungen des Personals aufgebracht.

Die Einnahmen stehen im übrigen in einer gewissen Abhängigkeit von den Ausgaben. Steigen nämlich infolge weiterer Geldentwertung die Kurkosten, so steigen — wenn auch nie in demselben Maße — die Kinderzulagen (Pflichtbeiträge) und die übrigen auf Vereinbarung eines bestimmten Verhältnissatzes zu den Ausgaben beruhenden Beiträge.

Der (vorläufige) Abschluß für 1922 und der Haushaltsplan für 1923 sind nachstehend abgedruckt. Die Durchführung wird von dem Finanzausschuß und auf Grund der monatlichen Finanzberichte des Kassenführers von dem gesamten Fürsorgeamt überwacht.

Vorläufiger Jahresabschluß 1922

Einnahmen.

Abschnitt	Gegenstand der Einnahme	Betrag ℳ
1	Beiträge der Eisenbahnvereine	100 000,—
2	Eisenbahn-Knabenhort	13 000,—
3	Abgabe von den Vereinsausflügen	30 000,—
4	Pflichtbeiträge	1 284 000,—
5	Beihilfen der Verwaltung	
	a) aus dem Tuberkulosefonds	610 000,—
	b) sonstige Beihilfen	186 000,—
7	Sühnegelder	32 000,—
8	Satzungsmäßige Leistungen der Betriebskranken- und der Arbeiter-Pensionskasse	270 000,—
9	Leistungen anderer Kassen	5 000,—
10	Beiträge kommunaler Wohlfahrtsämter	700 000,—
11	Verschiedene Einnahmen	3 900 000,—
	Zusammen	7 130 000,—

Ausgaben.

Abschnitt	Gegenstand der Ausgabe	Betrag ℳ
1	Entsendung von Kindern in Heilstätten	3 620 000,—
2	Landaufenthalt für erholungsbedürftige Kinder	1 000,—
3	Heilstättenbehandlung erwachsener Kranker	1 132 000,—
4	Nachbehandlung tuberkulosegefährdeter Kinder	20 000,—
5	Tuberkulosebekämpfung	1 100 000,—
6	Krüppelfürsorge	10 000,—
7	Waisenpflege	60 000,—
8	Säuglingspflege	52 000,—
9	Kleinkinderschutz	10 000,—
10	Leistungen an andere Wohlfahrtskassen	24 000,—
11	Verwaltungskosten	650 000,—
12	Unvorhergesehenes	51 000,—
	Zusammen	6 730 000,—

Haushaltsplan des Eisenbahnfürsorgeamtes Altona für das Rechnungsjahr 1923.

Einnahmen.

Abschnitt	Gegenstand der Einnahme	Betrag ℳ
1	Beiträge der Eisenbahnvereine	10 000 000,—
2	Eisenbahn-Knabenhort	25 000,—
3	Abgabe von Vereinsausflügen	600 000,—
4	Pflichtbeiträge	8 500 000,—
5	Sonderbeiträge für längere Heilstättenbehandlung	800 000,—
6	Überweisungen aus Tuberkulosefonds	200 000,—
7	Sühnegelder	25 000,—
8	Satzungsmäßige Leistungen der Betriebskrankenkasse	3 900 000,—
9	Leistungen anderer Kassen	50 000,—
10	Beiträge kommunaler Wohlfahrtsämter	3 100 000,—
11	Verschiedene Einnahmen	4 800 000,—
	Zusammen	32 000 000,—

Ausgaben.

Abschnitt	Gegenstand der Ausgabe	Betrag ℳ
1	Tuberkulosebekämpfung	9 000 000,—
2	Heilstättenbehandlung erwachsener Kranker	6 000 000,—
3	Entsendung von Kindern in Heilstätten	10 000 000,—
4	Nachbehandlung tuberkulosegefährdeter Kinder	1 000 000,—
5	Landaufenthalt für erholungsbedürftige Kinder	500 000,—
6	Krüppelfürsorge	700 000,—
7	Waisenpflege	1 000 000,—
8	Säuglingspflege und Kleinkinderschutz	1 000 000,—
9	Unterstützung von Sozialrentnern und Witwen	600 000,—
10	Beihilfen an die Eisenbahnfrauenvereine	200 000,—
11	Leistungen an andere Wohlfahrtskassen	100 000,—
12	Verwaltungskosten	1 900 000,—
	Zusammen	32 000 000,—

Bemerkenswert ist, daß die Beihilfen der Verwaltung, die bis zum Jahre 1920 etwa zwei Drittel der Einnahmen ausmachten, im Jahre 1921 auf 28 %, im Jahre 1922 auf 11 % zurückgegangen und für 1923 mit 3 % in Rechnung gestellt sind.

In dem am 31. Dezember abgelaufenen Geschäftsjahr 1922 hat das Fürsorgeamt, obwohl die Kinder sehr viel schärfer ausgesucht wurden als in den Vorjahren (neben dem Schularzt muß auch der Stadt- bzw. Kreisarzt die Überführung in eine Heilstätte als notwendig bezeichnen, nur dann trägt die Stadt zu den Kosten bei), wieder fast 1200 Kinder in Heilstätten unterbringen müssen. Die hauptsächlich in Anspruch genommenen Heilstätten waren Kreuznach, Lippspringe, Bad Orb, Bad Soden, Bad Kösen, Bad Oldesloe, Bad Dürrheim, Hohenlychen, Wyk auf Föhr und Sahlenburg-Cuxhaven. Besonders wertvoll waren für die Kinder aus unserem feuchten, nebligen Niederungsklima die Heilstätten in den Bergen. 75 Kinder wurden wieder im Austauschwege in Eisenbahnkinderheimen im Riesengebirge und in Tirol untergebracht. Für eine kleinere Anzahl nur erholungsbedürftiger Kinder wurden Gaststätten bei Eisenbahnern auf dem Lande während der Sommerferien vermittelt.

Das Fürsorgeamt ist durch die ihm dank der freien Fahrt ermöglichte Überführung der Kinder nach der Heilstätte, die der Arzt als die geeignetste bezeichnet, ohne Rücksicht auf die Entfernung, sehr im Vorteile gegenüber den anderen Entsendestellen, die leider wegen der hohen Fahrkosten die Kinder, auf die die Luftveränderung nicht nur physisch, sondern auch psychisch so wohltuend wirkt, meistens nahegelegenen Heimen überweisen. Mit vollem Recht hat deshalb der Vorstand des Provinzial-Wohlfahrtsamtes in Kiel betont, daß das Fürsorgeamt der Eisenbahner eine besonders individuelle Kinderfürsorge treibe.

Im Jahre 1922 sind ferner 263 Erwachsene in Heilstätten untergebracht worden, davon 112 wegen Tuberkulose oder Tuberkulose-Gefährdung in Sülzhayn und Stolberg im Südharz, in St. Blasien, in Wasach im Allgäu, in Lippspringe, Gommern, Heidehaus bei Hannover, Ruppertshain, Geesthacht und Langenhorn. Ferner 70 Kranke in Bad Orb und 25 in Soden-Salmünster wegen Herzkrankheiten und Rheumatismus, 30 wegen nervöser Erkrankung in Gotha, je 10 wegen Stoffwechselkrankheiten in Ahrweiler und wegen Blasen- und Nierenleiden in Bad Wildungen usw.

Mit den betreffenden Sanatorien sind Abkommen getroffen, daß für die Patienten des Fürsorgeamtes die von dem Reichsversicherungsamt für Angestellte vereinbarten Sätze maßgebend sind. Verlangt der Arzt für einen Patienten besonders kräftige Verpflegung, oder ist die Verpflegung in einer Anstalt allgemein etwas mager, so ist wiederholt eine Zusatzbelieferung mit Milch, Butter, Eiern, Kakao usw. auf Kosten des Fürsorgeamtes veranlaßt worden. Ebenso ist dringlichen Anträgen der Anstaltsärzte auf Kurverlängerung durchweg entsprochen worden.

Die im letzten Vierteljahr von Woche zu Woche unheimlich steigenden Verpflegungssätze der Heilstätten machte dem Fürsorgeamt, das durchschnittlich monatlich 100—150 Patienten in den verschiedenen Anstalten hat, große Sorgen, zumal die Patienten zum Teil 3—6 Monate in der Anstalt bleiben mußten.

Es hat aber dauernd die Zügel der Wirtschaftlichkeit in der Hand behalten, hat nur soweit Ausgaben zugelassen, als Einnahmen gegenüberstanden, deren oft verspäteter Eingang freilich die Abrechnungen zuweilen verzögerte. Damit es nicht über seine wirtschaftliche Kraft ging, mußte z. B. die in Prisdorf für November-Dezember eingeleitete Kurperiode von 25 jungen Mädchen, die wegen körperlicher Schwäche nicht für einen Beruf ausgebildet werden können, wieder aufgegeben werden, da der Zuschuß von 400 000 ℳ vom Fürsorgeamt nicht mehr aufgebracht werden konnte. Ebenso mußten in den letzten beiden Monaten verschiedene Anträge auf Einleitung von Heilverfahren leider zurückgestellt werden. So ist es ihm aber nicht nur gelungen, alle Verbindlichkeiten zu regeln, sondern, wie in den Vorjahren, noch mit einem ansehnlichen Überschuß in das neue Geschäftsjahr einzutreten.

Die gänzlich unsicheren wirtschaftlichen Zustände haben aber doch Veranlassung gegeben, im neuen Jahre noch vorsichtiger zu wirtschaften. Nach der für den Finanzausschuß gegebenen Anweisung darf die Fürsorge erst aufgenommen werden, wenn 10 % des Einnahme-Solls, d. h. 3 200 000 ℳ als Betriebskapital vorhanden sind, damit bei Unterbringung von Patienten mindestens die Hälfte der Kurkosten im voraus bezahlt werden kann. Auch sind vorläufig nur 400 Kinderplätze in den Heilstätten belegt. Außerdem sind aber schon jetzt ca. 100 Gastplätze von ländlichen Eisenbahnern wieder angemeldet. Jedenfalls denkt das Fürsorgeamt trotz aller finanziellen Schwierigkeiten nicht an die Einstellung der Kinderfürsorge.

In den Heilstätten für Erwachsene stehen im allgemeinen jederzeit genügend Plätze zur Verfügung, ausgenommen in der ausgezeichneten, 950 m hoch gelegenen Lungenheilstätte Wasach bei Oberstdorf im Allgäu. Es wird aber sehr darauf ankommen, die nötigen Mittel vorher zu beschaffen, kostet doch eine dreimonatige Kur jetzt 150 000—200 000 ℳ. Solange aber die Eisenbahnerschaft geschlossen zu ihrer Fürsorge steht, wird es auch an dem finanziellen Können nicht fehlen. Denn gleich nach der an erster Stelle stehenden Familien-Selbsthilfe, die immer die natürlichste und notwendigste ist, kommt die berufsständische Selbsthilfe.

Von Ärzten und Berufsfürsorgern wird diese berufsständische Fürsorge der Eisenbahner warm begrüßt, denn sie füllt nicht nur manche in der gesundheitlichen Fürsorge bestehende Lücke aus, sie wird auch in den bevorstehenden trüben Zeiten am ehesten, auf dem Zusammengehörigkeitsgefühl der Berufsgenossen fußend, die erforderlichen Mittel aufbringen können, während Reich, Staat, Verwaltung und Gemeinde — vielleicht sogar manche Wohlfahrtskassen, wenn infolge Lohnabbau ihre Einnahmen zurückgehen — ihre gesundheitliche Fürsorge wegen Mangel an Mitteln aufs äußerste werden einschränken müssen (vgl. das gleich nach seiner Schaffung z. T. suspendierte preußische Krüppelfürsorgegesetz vom 6. Mai 1921). Das zeigte sich bei allen Verhandlungen mit Wohlfahrtsorganen und Landesverbänden, wie auch auf Ärztetagungen, zu denen der Vorstand des Fürsorgeamtes geladen wurde, um Vorträge über die Eisenbahnfürsorge zu halten. Jedenfalls glauben die führenden Sozialpolitiker unter der Eisenbahnerschaft des Reichsbahnbezirks Altona auf dem richtigen Wege zu sein, und finden volle Befriedigung in ihrer Arbeit, die Wiederaufbau bedeutet an dem wertvollsten Gut, das feindlicher Vernichtungswille uns gelassen hat, an unseren Kindern, an Deutschlands Zukunft.

Verminderung der Schrankenbedienungskosten durch Änderung der Schrankenbedienungsart.

Die jetzige Art der Schrankenbedienung erfordert einen sehr bedeutenden Aufwand an Personalkosten. Inwieweit sich diese Kosten durch die neuen Dienstdauervorschriften ermäßigen werden, läßt sich noch nicht übersehen. Die auf der Grundlage der neuen Dienstdauervorschriften mögliche Ersparnis könnte aber ganz außerordentlich übertroffen werden, wenn man sich zu einer anderen Art der Schrankenbedienung entschlösse, nämlich zu derjenigen, die vor dem Kriege bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen allgemein eingeführt war und sich dort ausnahmslos bewährt hat.

Es gab dort zwei verschiedene Arten der Schrankenbedienung, nämlich 1. die Schranke ist im allgemeinen offen und wird nur zum Zwecke einer Zugfahrt geschlossen und 2. die Schranke ist im allgemeinen geschlossen und wird nur geöffnet, um ein Fuhrwerk über die Bahn fahren zu lassen. Für Fußgänger waren bei den Schranken der zweiten Art allgemein (mit Ausnahme der Schranken innerhalb der Bahnhöfe) Drehkreuze oder Türchen vorhanden, die jederman selbst öffnen konnte und die sich von selbst wieder schlossen. Diese zweite Bedienungsart wurde bei allen Schranken mit geringem Fuhrwerksverkehr angewandt

und dies ist eine sehr große Zahl; denn auch diejenigen Schranken, die zwar am Tage lebhaften, in der Nacht aber geringen Fuhrverkehr hatten, wurden des Nachts geschlossen gehalten und nur nach Bedarf geöffnet, also nach der zweiten Art bedient.

Man übersieht leicht, welche großen Ersparnisse durch diese Bedienungsart zu erreichen sind; denn solange die Schranken geschlossen gehalten und nur nach Bedarf geöffnet werden, brauchen sie nicht unmittelbar am Ort bewacht zu sein; hierbei genügt es, wenn ein daneben wohnender Wärter oder sogar eins seiner Familienmitglieder, etwa seine Frau, dienstbereit ist, um auf den Ruf oder bei fernbedienten Schranken auf das Klingelzeichen des Fuhrmanns zu öffnen. Die fernbedienten Schranken waren zu diesem Zweck mit Klingelzug nach dem Bedienungsort ausgestattet. Der für solche Dienstbereitschaft zu gewährende Lohn kann natürlich viel geringer sein als der Vollohn eines Schrankenwärters.

Nach diesen Grundsätzen waren in Elsaß-Lothringen alle Schranken auf Hauptbahnen in 5 Klassen eingeteilt, nämlich:

Schranken 1. Klasse, an sehr verkehrsreichen Straßen — tags und nachts geöffnet.

Schranken 2. Klasse, an verkehrsreichen Straßen, die aber des Nachts nur geringen Fuhrwerksverkehr haben (dazu gehören schon die meisten Kreisstraßen, auch manche Staatsstraßen — tags geöffnet, nachts geschlossen und nur auf Verlangen geöffnet — des Nachts also nur Dienstbereitschaft nötig).

Schranken 3. Klasse, an verkehrsschwachen Straßen und an Feldwegen — tags und nachts geschlossen und nur auf Verlangen geöffnet — (Dienstbereitschaft tags und nachts).

Schranken 4. Klasse, Privatschranken — ohne Bewachung, von Privaten unter eigner Verantwortung bedient — (nach Fabrikhöfen und dgl.).

Schranken 5. Klasse, Drehkreuze und Fußgängertürchen — ohne Bewachung.

Schranken der 2. und 3. Klasse waren in großer Zahl auch auf den Hauptbahnen mit dichtestem Zugverkehr, z. B. auf der außerordentlich dicht belegten Strecke Straßburg-Basel, vorhanden, die in einem Lande mit starker Bevölkerung und starkem Fuhrwerks- und Autoverkehr liegt, aber auch dort hat sich diese Bedienungsweise während langer Jahre so allgemein bewährt, daß meines Wissens niemals ernstliche Schwierigkeiten entstanden sind.

Es braucht wohl nicht weiter ausgeführt zu werden, welche gewaltigen Ersparnisse an Personalkosten sich durch allgemeine Einführung dieser Art von Schrankenbedienung auf allen Haupt- und Nebenbahnen im ganzen Reichsgebiet erreichen ließen; die Frage scheint deshalb einer eingehenden Prüfung wert zu sein, dabei muß man sich aber vor Augen halten, daß eine Einrichtung, die sich bereits in deutschen Landen während langer Zeit bewährt hat, keines weiteren Beweises ihrer Durchführbarkeit bedarf.

Ewald, Regierungsbaurat, Darmstadt.

Verkehrs- und Zollfragen im neuen Wirtschaftsabkommen zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland.

Dem „Prager Tarif- und Speditionsanzeiger“ entnehmen wir hierüber folgende Ausführungen:

In der am 18. Dezember 1922 erschienenen Nummer der Sammlung der Gesetze und Verordnungen gelangte das am 29. Juni 1922 abgeschlossene und am 31. August 1922 ratifizierte, somit nunmehr gültige Wirtschaftsabkommen zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland zur Veröffentlichung. Wie schon in der Einleitung zum Abkommen erwähnt wird, bezweckt es, die gegenseitigen Wirtschaftsbeziehungen zwischen den beiden Staaten „auf eine geregelte rechtliche Grundlage zu stellen“. Im folgenden wollen wir dem Wirtschaftsabkommen eine kurze Besprechung widmen, insoweit es für Transport- und Zollfragen von Bedeutung ist:

Nach Art. I des Abkommens verpflichten sich die beiden Staaten, die Durchfuhr von Waren aller Art aus dem Gebiete des einen der beiden Staaten durch das andere Staatsgebiet sowie die Beförderung von Waren aus Deutschland nach der Tschechoslowakei und umgekehrt keinen Beschränkungen zu unterwerfen, es handle sich denn um Gegenstände des Staatsmonopols oder um technisch notwendige Maßnahmen infolge der allgemeinen Verkehrslage. Allerdings ist diese „Freiheit“ in der Warenbewegung keine so allgemeine, wie man nach dem Wortlaute des angeführten Artikels annehmen könnte, denn gleich im folgenden spricht das Abkommen von der Aufrechterhaltung der in beiden Staaten bestehenden Ein- und Ausfuhrbeschränkungen, „solange die zur Überwindung der wirtschaftlichen Folgen des Krieges erforderliche Übergangswirtschaft besteht.“ Um jedoch die Härten dieser Verkehrsbeschränkungen einigermaßen abzuschwächen, stellen beide Staaten sogenannte „Freilisten“ auf, enthaltend diejenigen Waren, deren Ein- und Ausfuhr grundsätzlich keiner Einschränkung unterliegen soll. Die Freilisten können je nach Bedarf Änderungen unterzogen werden, welche, wenn einschränkend, auf diejenigen Waren keine Anwendung finden, die am Tage der Bekanntgabe der Änderung bereits zum Transport aufgegeben sind.

Die in den Freilisten nicht angeführten Waren unterliegen beiderseits dem Bewilligungsverfahren, d. h. es ist die Erteilung einer Aus- bzw. Einfuhrbewilligung erforderlich. Doch ist hierbei insoweit wiederum eine Erleichterung geschaffen, als beide Staaten sich verpflichten, die Erteilung von Ein- und Ausfuhrbewilligungen für Waren, welche für das wirtschaftliche Leben des anderen Staates besonders wichtig und in den Anlagen B und C des Wirtschaftsabkommens namentlich angeführt sind, gegenseitig zu erleichtern. Inwieweit die gewährte Erleichterung im Bewilligungsverfahren bei diesen Waren Platz greifen wird, ist allerdings nicht positiv ausgesprochen; lediglich bei der Ausfuhr von Waren der Anlage B ist im Abkommen die Bestimmung enthalten, Anträgen auf Ausfuhrbewilligung grundsätzlich zu willfahren, wenn der inländische Bedarf gedeckt ist und die betreffenden Ausfuhranträge im Verhältnis zur Deckung des Bedarfes des ansuchenden Staates stehen. Dabei soll die Tatsache der Ausfuhr der betreffenden Ware nach dritten Staaten in der Regel als Anhalt dafür gelten, daß der inländische Bedarf in entsprechendem Umfange als gedeckt angesehen werden kann. Das Abkommen erwähnt in diesem Zusammenhange die Erleichterungen betreffend die Einfuhr von Anilinfarbstoffen aus Deutschland nach der Tschechoslowakei.

Einen breiteren Raum nimmt im Abkommen die Behandlung der Ausfuhrbewilligungen ein. Den nach Maßgabe der bestehenden Ausfuhrvorschriften in Zukunft erteilten Ausfuhrbewilligungen wird volle Wirksamkeit zugesichert, auch wenn die Ausfuhrvorschriften nachträglich irgendwelche Änderungen erfahren sollten. Nur bei Gefährdung dringender öffentlicher Interessen und im Falle der Erlangung von Ausfuhrbewilligungen auf unlauterem Wege können diese widerrufen werden. Soweit Ausfuhrbewilligungen vor der Einführung von Ausfuhrabgaben oder vor der Erhöhung bestehender Ausfuhrabgaben erteilt worden sind, bleiben sie unabhängig von den neuen Bestimmungen noch 6 Wochen nach deren Inkrafttreten in Geltung.

Ohne Verschulden der Partei nicht rechtzeitig ausgenutzte Ausfuhrbewilligungen werden verlängert oder erneuert, sofern die Voraussetzungen, unter denen sie erteilt wurden, noch fortbestehen. Inzwischen eingeführte neue Ausfuhrvorschriften sind kein Grund, die Verlängerung oder Erneuerung der Ausfuhrbewilligungen zu verweigern. Bezüglich der Gesuche um Verlängerung oder Erneuerung von Ausfuhrbewilligungen, die auf Grund alter, im Widerspruch mit den neugeltenden Ausfuhrvorschriften stehender Abschlüsse eingereicht werden, wird von beiden Staaten wohlwollende Prüfung bzw. Einwirkung bei den Bewilligungsstellen zwecks gütlicher Erledigung dieser Fälle zugesagt. Außer den oben besprochenen Fällen der Beibehaltung des Bewilligungsverfahrens als Ausfluß der Übergangswirtschaft gehen die beiden Staaten nach Art. IV des Abkommens „grundsätzlich davon aus, daß allmählich anzustreben ist, den gegenseitigen Verkehr zwischen ihren Ländern durch keinerlei Ein-, Aus- und Durchfuhrverbote zu hemmen.“ Ausnahmen sollen nur bilden: Gründe öffentlicher Sicherheit, Staatsmonopole, gesundheitspolizeiliche Rücksichten usw. Aus der etwas weitläufigen Fassung des Artikels IV geht hervor, daß wir von einem freien Handel zwischen den beiden Nachbarstaaten doch noch ziemlich weit entfernt sind.

Das Wirtschaftsabkommen enthält dann weiter noch Bestimmungen über die Holz- und Malzausfuhr, den wechselseitigen Kohlenbezug, regelt gewisse Finanzfragen und behandelt unter anderem in zwei besonderen Anlagen Erleichterungen im sogenannten kleinen Grenzverkehr sowie Fragen des Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei. Betreffend die zolltechnische Seite spricht das Wirtschaftsabkommen von dem Bestreben beider Staaten, ihre gegenüberliegenden Grenzzollämter, wo es die Verhältnisse zulassen, je

an einen Ort zu verlegen, so daß die Amtshandlungen beim Übertritt der Waren aus einem Zollgebiet in das andere gleichzeitig stattfinden können.

Was die Durchfuhr anbelangt, dürfen keine Durchfuhrabgaben erhoben werden von Waren, welche durch das Gebiet eines der beiden Staaten aus oder nach dem Gebiete des anderen Staates durchgeführt werden.

Vollkommene Befreiung von Eingangs- und Ausgangsabgaben genießen, bei zweifellos feststehender Identität, Waren (ausgenommen Verzehrungsgegenstände), welche aus dem freien Verkehr des einen der beiden Staaten in das Gebiet des anderen auf Märkte oder Messen gebracht oder sonst auf ungewissen Verkauf versendet werden, desgleichen von Handlungsreisenden eingebrachte Muster; alle diese Gegenstände, wenn sie binnen einer im voraus zu bestimmenden Frist unverkauft zurückgeführt werden, wobei bemerkt werden muß, daß die eben genannten Bestimmungen unabhängig von aus dem Bewilligungsverfahren (Aus- bzw. Einfuhrbewilligungen) sich ergebenden Vorschriften gelten. In Ansehung des Zollverfahrens bestimmt das Wirtschaftsabkommen außerdem, daß die zollamtliche Behandlung von Waren im Begleitscheinverfahren eine Verkehrserleichterung dadurch erfährt, daß beim unmittelbaren Übergange solcher Waren aus einem der beiden Staaten nach dem anderen die Verschlußabnahme, die Anlage eines anderweitigen Verschlusses und die Auspackung der Waren unterbleiben.

Weiter soll grundsätzlich der bisherige Veredlungsverkehr aufrechterhalten werden, soweit es sich nicht um Veredlungsverkehre auf Grund besonderer Vereinbarungen von Fall zu Fall handelt.

Die schon vom alten Österreich eingeführten Legitimationen für Handlungsreisende, auf Grund welcher die Muster der Reisenden im Zollvermerkverfahren abgefertigt wurden, werden auch im neuen Wirtschaftsabkommen anerkannt.

Von den obenerwähnten beiden Anlagen zum Wirtschaftsabkommen betreffend den kleinen Grenzverkehr und die Regelung der Eisenbahnverkehrsfragen ist die erstere lediglich für das wirtschaftliche Leben der Grenzbewohner von Bedeutung.

Hinsichtlich der Eisenbahnverkehrsfragen bestimmt das Wirtschaftsabkommen, daß für den Verkehr zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unverändert Anwendung finden soll. Es soll weiter dahin gestrebt werden, daß die gleichen Grundsätze möglichst auch zur Regelung des internationalen Verkehrs zwischen solchen Ländern angewandt werden, an dem Deutschland und die Tschechoslowakei beteiligt sind. Die beiden Regierungen werden ihre Eisenbahnverwaltungen veranlassen, die nötigen Vorarbeiten für die Erstellung direkter Tarife für bestimmte Artikel und Plätze zwischen beiden Staaten baldigst in Angriff zu nehmen, für die regelmäßige Abwicklung des Personen- und Güterverkehrs Sorge zu tragen und insbesondere bei Lebensmitteltransporten und anderen lebenswichtigen Gütern tunlichst größtes Entgegenkommen zu zeigen.

Beide Regierungen verpflichten sich weiter, ihre Tarifpolitik gegenüber dem anderen Teile nach den gleichen Grundsätzen zu betreiben, wie gegenüber dem übrigen Auslande, und insbesondere, auf der Grundlage der im übrigen Verkehr zwischen Deutschland und der ehemaligen österr.-ungar. Monarchie vereinbart gewesenen Parität, gegeneinander keine feindliche Verkehrspolitik zu treiben.

Auch sollen baldigst Vereinbarungen über den Wagenübergang und die gegenseitige Wagenbenutzung, zum mindesten hinsichtlich einzelner Verkehre getroffen werden und inzwischen die früheren in Geltung gewesenen internationalen Wagenübereinkommen sofort in Kraft treten.

Bezüglich der Einfuhr nach Deutschland und der Durchfuhr durch Deutschland sichert das Wirtschaftsabkommen gegenseitige freie Einfuhr zu im Rahmen der von den beiderseitigen Regierungskommissären erteilten Einfuhrermächtigungen, besondere Zulaufsermächtigungen werden seitens der deutschen Eisenbahnverwaltungen künftig nicht mehr verlangt; desgleichen wird der gegenseitige Durchgangsverkehr auf der Eisenbahn zugesichert und die bisher geforderten besonderen Durchfuhrgenehmigungen werden künftig entfallen. Die deutsche Eisenbahnverwaltung ist bereit, bis auf weiteres insgesamt auf sämtlichen tschechoslowakischen Übergängen täglich bis zu 200 Wagen für den Transit durch Deutschland zu übernehmen.

Hiermit wäre eine Darstellung der wesentlichen Bestimmungen des Wirtschaftsabkommens gegeben. Das Abkommen bleibt solange in Geltung, als es nicht von einem der beiden Teile mit dreimonatiger Frist gekündigt wird.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Reichseisenbahnrat.** Der Reichsverkehrsminister hat zum 21. Februar d. J. den Reichseisenbahnrat nach Berlin eingeladen. Zur Beratung stehen die Vorlage der Reichsbahn über Wasserumschlagtarife und die Wünsche Ostpreußens und Oberschlesiens auf Einführung eines Ausnahmetarifes für Holz.

— **Tariferhöhungen.** Bei der Reichsbahn werden erhöht:
zum 15. Februar d. J. die Gütertarife um 100 %,
zum 20. Februar d. J. die Tiertarife um 60 %,
zum 1. März d. J. die Personentarife um 100 %.

Die Personentarife werden damit vom 1. März ab das 800fache der Friedenssätze (in der 4. Klasse) betragen. Die den Fahrpreisen zugrunde liegenden Einheitssätze nach der 100prozentigen Tariferhöhung stellen sich dann für das Kilometer auf 16 ℳ in der 4., 24 ℳ in der 3., 48 ℳ in der 2. und 96 ℳ in der 1. Klasse. Über die Erhöhung der Fahrpreise im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr und im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr wird noch Näheres bekanntgegeben werden.

— **Wagenstandgelder aus Anlaß der Besetzung des Ruhrgebiets.** Die Störungen des Eisenbahnbetriebes infolge des vertragswidrigen Einbruchs der Franzosen und Belgier in das Ruhrgebiet haben vielfach die Anordnung von Annahme- und Rückhaltssperren notwendig gemacht und das Ladegeschäft verzögert. Es erscheint unbillig, die aus diesen Anlässen erwachsenen Wagenstandgelder restlos den Verkehrtreibenden aufzubürden. Die Reichsbahndirektionen werden daher bei Anträgen auf Erstattung von Wagenstandgeld, das nachweisbar auf die durch die Ruhrbesetzung im besetzten oder unbesetzten Gebiet geschaffene Lage zurückzuführen ist, weitgehendes Entgegenkommen üben.

— **Schlafwagenplätze.** Vom 22. Februar ab werden bis auf weiteres Bettplätze in Schlafwagen 1./2. Klasse allgemein gegen Lösung von Fahrkarten, Zuschlägen und Bettkarten 1. Klasse vergeben unter Doppelbelegung der Abteile. Von diesem Tage ab können jedoch auch Schlafwagenabteile von einzelnen Reisenden allein benutzt werden gegen Bezahlung der Fahrkarten, Zuschläge und Bettkarten 1. Klasse in doppeltem Betrage. — Für die französisch-belgischen Beauftragten werden Schlafwagenplätze bis auf weiteres nicht mehr freigehalten.

— **Reisen von Privatpersonen im besetzten Gebiet.** Die Franzosen und Belgier gehen im besetzten Gebiet neuerdings dazu über, Personenzüge mit eigenem französischen Personal zu fahren. Da für derartige Züge die Betriebssicherheit nicht gewährleistet ist, warnt die Reichsbahnverwaltung das Publikum vor ihrer Benutzung und macht darauf aufmerksam, daß Schadenersatzansprüche aus etwaigen Unfällen bei Benutzung dieser Züge gegen die deutsche Eisenbahnverwaltung nicht erwachsen können.

— **Behinderung des Durchgangsverkehrs.** W. T. B. teilt mit: Die französische Regierung hat der deutschen Botschaft in Paris am 27. Januar folgende Note übergeben:

„Die französische Regierung hat davon Kenntnis erhalten, daß Kokszüge in Mährisch-Ostrau, die für die Hochöfen von Hayingen bestimmt waren, von den deutschen Behörden an dem böhmischen Grenzbahnhof zurückgewiesen worden sind.

Dieses Vorgehen stellt eine Verletzung des Art. 321 des Vertrags von Versailles dar. Die französische Regierung protestiert gegen diese Verletzung, die sie unter Vorbehalt geeigneter Maßnahmen feststellt."

Die deutsche Regierung hat darauf am 3. Februar die deutsche Botschaft in Paris angewiesen, der französischen Regierung folgende Antwortnote zu übergeben:

„Der Einbruch der französischen und belgischen Truppen in das Ruhrgebiet und die Eingriffe in das Verkehrswesen der linksrheinisch besetzten Gebiete haben im übrigen deutschen Eisenbahnverkehr Störungen zur Folge gehabt, die die Weiterführung einiger bereits übernommener Kokszüge aus der Tschechoslowakei unmöglich machten. Die Reichsbahnverwaltung hat dem Eisenbahnministerium in Prag am 27. Januar 1923 mitgeteilt, daß diese bereits übernommenen Kokszüge am 29. Januar weitergeführt und daß vom 1. Februar 1923 ab weitere Koks-

züge an der Grenze übernommen werden sollen. Inzwischen sind die übernommenen Kokszüge weitergeführt worden; der Stillstand des Eisenbahnverkehrs in den Eisenbahndirektionen Ludwigshafen, Mainz und Köln hat ihre Durchführung aber wieder unmöglich gemacht und neue Betriebsstörungen hervorgerufen, die auch die zugesagte Übernahme weiterer Kokszüge in Frage gestellt haben.

Es liegen danach betriebstechnische Hindernisse vor, die die deutsche Eisenbahnverwaltung nicht zu vertreten hat. Die Verpflichtung zur Gewährung freien Durchgangs für den Güterverkehr durch Deutschland aus Artikel 321 des Vertrags von Versailles erkennt die deutsche Regierung an und sie wird diese Verpflichtung wie bisher auch weiterhin erfüllen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß nach Artikel 321 des Vertrags von Versailles der Durchgangsverkehr nur ein Anrecht auf gleiche Behandlung wie der innerdeutsche Verkehr hat. Infolge der Verkehrsstörungen, die der Einbruch der französischen und belgischen Truppen in das Ruhrgebiet und die Eingriffe in den Eisenbahnverkehr der linksrheinischen besetzten Gebiete hervorgerufen haben, ist auch der innerdeutsche Verkehr erheblich gehemmt worden, so daß im innerdeutschen Verkehr der Personenverkehr bis zu 20 Proz. und die Annahme von Gütern zur Eisenbahnbeförderung in weitem Umfange eingeschränkt werden mußten. Solche Einschränkungen sind daher auch im Durchgangsverkehr zulässig. Die Reichsbahnverwaltung wird die Durchführung von Kokszügen wieder aufnehmen, soweit und sobald die betriebstechnische Lage dies ermöglicht.

Die deutsche Regierung kann danach nicht anerkennen, daß ein Verstoß gegen den Artikel 321 des Vertrags von Versailles vorliegt."

— **Stillegung des Zugverkehrs Offenburg-Appenweier.** Der Kommandeur des Brückenkopfes Kehl, General Michel, hat am 5. d. M. ein Ultimatum an die Eisenbahnbehörde gerichtet, in dem er verlangt, daß die internationalen Züge spätestens bis 6. d. M. früh wieder laufen müßten, andernfalls wolle er den gesamten Eisenbahnverkehr nördlich Appenweier abschnüren. Um 9 Uhr abends wurde dem General Michel die Antwort der Reichsregierung übergeben, die besagt, daß es unmöglich sei, die Züge zu fahren. Die Eisenbahner haben darauf in der Nacht vom 5. zum 6. d. M. den Verkehr auf der Strecke Offenburg-Appenweier selbst stillgelegt, worüber die folgende Meldung aus Offenburg vom 6. d. M. vorliegt. Der Zugverkehr auf der Strecke Offenburg-Appenweier ist in der Nacht zum heutigen Dienstag um 12 Uhr durch einen Streik der Eisenbahner stillgelegt worden. Der Streik wurde erklärt, weil die Franzosen die Wachen auf den Bahnhöfen nicht zurückgezogen haben und weil auch der Wartesaal im Offenburger Bahnhof weiterhin als Aufenthaltsraum für die französischen Soldaten beibehalten wurde.

— **Requisition des pfälzischen Eisenbahnpersonals.** In Ludwigshafen ist am 6. d. M. morgens folgender Befehl angeschlagen worden: „Befehl. Von dem General der alliierten Besatzungstruppen wird befohlen: Sämtliches Personal der Eisenbahn hat an Ort und Stelle seinen Dienst aufrechtzuerhalten und alle Befehle auszuführen, die ihm in seinem Auftrag von der interalliierten Feldeisenbahnkommission und ihren untergeordneten Stellen erteilt wird. Gemäß Verordnung der interallierten Rheinlandkommission werden Vergehen aller Art gegen den vorliegenden Befehl kriegsgerichtlich verfolgt. Vom 6. Februar 1923 an ist das Pfälzische Netz unter den Oberkommandierenden General der alliierten Besatzungstruppen gesetzt. Die auf ihrem Posten verbleibenden Beamten und Arbeiter behalten alle ihre Rechte und Vorteile und werden als entschlossen, den militärischen Befehlen Folge zu leisten, betrachtet. Unruhestifter werden sofort dem Kriegsgericht überliefert und strengsten Strafen ausgesetzt sein."

Der Präsident der Reichsbahndirektion Ludwigshafen hat darauf folgendes Telegramm an sämtliche Dienststellen gegeben: „Nach Befehl des Reichsverkehrsministers ist sämtlichen Beamten und Arbeitern der Reichseisenbahnverwaltung gegenüber einer Requisition durch fremde Militärbehörden aus Anlaß des rechtswidrigen Einfalls in das Ruhrgebiet ausdrücklich verboten, anderen Befehlen als denen der zuständigen deutschen Stellen zu folgen. Das deutsche Eisenbahnpersonal hat daher auch gegenüber dem heute angeschlagenen Requisitionsbefehl auf seinem Posten zu bleiben und nur den zuständigen deutschen Stellen zu folgen."

— **Vorübergehende Verlegung der Reichsbahndirektion Essen nach Hamm.** Die Leitung der Reichsbahndirektion Essen ist vorübergehend nach Hamm (Westf.) verlegt worden. Die Bezeichnung lautet nunmehr bis auf weiteres: Reichsbahndirektion Essen z. Zt. in Hamm (Westf.). Die unmittelbare Leitung des Betriebs-, Wagen- und Beförderungsdienstes für den besetzten und unbesetzten Teil des Bezirks Essen geht zunächst auf die Generalbetriebsleitung West, z. Zt. in Elberfeld, über.

— **Zusammenstoß zweier Militärzüge.** Aus Düsseldorf wird unterm 8. d. M. gemeldet: Auf der Strecke Düsseldorf-Kettwig, die die Franzosen in Betrieb zu nehmen versuchten, stießen vorgestern zwei französische Militärzüge zusammen. Einige Wagen wurden zertrümmert, und unter diesen Wagen wurden, wie erst jetzt bekannt wird, 28 tote Soldaten hervorgezogen. In aller Eile requirierten die Franzosen einen Teil des Düsseldorfer Friedhofes und setzten die Verunglückten in aller Stille bei.

Wie verlautet, soll eine ganze Zahl von Schwerverletzten bei dem Unglück zu verzeichnen gewesen sein, jedoch wird über die Einzelheiten strengstes Stillschweigen beobachtet.

— **Unfall eines Kohlenzuges der Franzosen.** Bei dem kürzlich auf die Bahnhöfe Wanne und Herne stattgefundenem Überfall führten die Franzosen, wie aus Elberfeld unterm 12. d. M. gemeldet wird, 450 Wagen Kohlen vom Bahnhof Wanne und 150 vom Bahnhof Herne fort, die sie nach Recklinghausen bringen wollten. Hierbei stieß der Zug mit einem Militärzug zusammen. Erheblicher Sachschaden ist entstanden. Das Ansinnen an die Hauptwerkstätten Recklinghausen, die Aufgleisung vorzunehmen, wurde von diesen abgelehnt. Auf der Strecke Kettwig-Düsseldorf wird von den Franzosen verminderter fahrplanmäßiger Personenverkehr durchgeführt. Zivilpersonen, insbesondere Arbeitern, wird die Benutzung erlaubt, doch ist die Bevölkerung wiederholt auf die Gefahren der Benutzung dieser Fahrgelegenheit hingewiesen worden, worauf die Franzosen versuchen, Reisende zur Benutzung der Züge durch Gewährung von Freifahrtscheinen anzulocken, allerdings mit sehr zweifelhaftem Erfolg. Kohlenzüge werden auf der militarisierten Strecke hin und her gefahren, um den Anschein zu erwecken, daß Kohlenzüge abtransportiert werden. Die auf den militarisierten Strecken beschäftigten französischen Kräfte sind wenig zufrieden mit ihrem Dienst, viele sind innerhalb weniger Stunden aus dem Ruhrgebiet abtransportiert worden.

— **Die Beförderung der Kohlenzüge für Italien** machen die Franzosen von einer Ausfuhrgenehmigung und Begleitung abhängig. Diese Begleitung wurde abgelehnt. Die Franzosen versuchten, einen Zug mit Kohlen für Italien nach Straßburg abzulenken, was jedoch nicht gelang.

— **Lageplan der Übergangsbahnhöfe und Grenzzollämter.** Von diesen Verkehrsstellen ist ein sehr übersichtlicher und handlicher Lageplan amtlich hergestellt worden. In dem Plan sind nicht nur die deutschen Übergangsbahnhöfe, sondern auch die jenseits der Grenze liegenden fremden Stationen sowie die Gemeinschaftsbahnhöfe und die deutschen Grenzzollämter besonders kenntlich gemacht. Der Plan kann vom Eisenbahnzentralamt in Berlin SW. 11, Hallesches Ufer 35/36, zurzeit zum Preise von 200 *M* bezogen werden.

— **Sammelgutwagen nach Polen.** Bei diesen Transporten ist vom Absender neuerdings ein Inhaltsverzeichnis in vierfacher Ausfertigung (bisher nur zweifacher) beizufügen. Die Beigabe des Inhaltsverzeichnisses muß im Frachtbrief in der vorgesehenen Spalte vermerkt sein.

— **Überführung von Reisegepäck usw. in Berlin.** Die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks im Vorort-, Stadt- und Ringbahnverkehr sind seit 6. d. M. auf 390 *M* für je 10 kg erhöht worden. Beschleunigtes Eilgut kostet 420 *M*.

— **Zur Gesundung der Reichsbahn** schreibt Ministerialrat Prins in der D. A. Ztg.: Die Deutsche Reichsbahn war in den letzten Jahren häufig Angriffen wegen ihrer Verkehrsleistungen und ihres Defizits ausgesetzt. Zur Besserung ihrer Lage wurde von der einen Seite ihre Überführung in Privatbesitz verlangt, von der anderen die Umgestaltung der Verwaltung nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen und die Loslösung ihrer Finanzgebarung von der der allgemeinen Staatsverwaltung. Selbstverständlich mußte die Reichsbahn dem Gedanken der Privatisierung energischen Widerstand entgegensetzen, während sie es sich dagegen besonders angelegen sein ließ, auch in ihrem Betriebe die Verwaltungs- und Geschäftsgrundsätze einzuführen, die sich in der Privatindustrie bewährt haben, soweit sie nach den bestehenden Bestimmungen zulässig und eine Übertragung auf das Riesenunternehmen der Reichsbahn durchführbar war. Man wird hierbei nicht vergessen dürfen, daß der so oft dem Staatsbetriebe vorgehaltene „Bureaukratismus" auch in zahlreichen großen privaten Unternehmungen in mehr oder weniger gleicher Form festzustellen ist.

Die energische Reformarbeit, die alsbald nach dem Zusammenbruch bei der Reichsbahn einsetzte, hat dann auch gute Erfolge gezeitigt, die jetzt mehr und mehr in die Erscheinung treten. Die Leistungen konnten erheblich gesteigert, das Defizit beseitigt werden, und ich glaube, daß man ruhig behaupten kann, daß die so verhältnismäßig rasch erzielte Besserung den Beweis liefert, daß die beklagten Zustände nicht auf den Staatsbetrieb

als solchen, sondern auf die allgemeinen politischen, sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse zurückzuführen waren.

Unter verständnisvoller Mitwirkung der Beamten- und Arbeitervertretungen ist es der Verwaltung allmählich gelungen, den **Personalstand** der Reichsbahn von seinem Höchststande im Jahre 1919 von 1 121 745 Köpfen auf 1 026 559 im Sommer 1922 herabzudrücken, und nachdem das Arbeitszeitgesetz leider an dem Widerstande der Organisationen gescheitert war, durch besonders vereinbarte Dienstdauervorschriften eine bessere Ausnutzung des Personals durch eine strengere Bewertung der Dienstbereitschaft usw. zu erreichen. Mehr noch als die Personalkosten belasten in den letzten Jahren die **Ausgaben für Materialien** (Kohle, Eisen, Holz, Kupfer, Öle usw.), für die die Reichsbahn ganz zweifellos der Größtverbraucher Deutschlands ist, ihren Haushalt. Auch hier galt es, mit Nachdruck auf Sparsamkeit hinzuwirken. Der Erfolg ist auch nicht ausgeblieben. Ist doch z.B. der Kohlenverbrauch von 24,94 t auf 1000 Lokomotivkilometer im Jahre 1919 auf 18 t im Jahre 1920 und auf 17,5 t im laufenden Jahre gesunken (18 % Ersparnis), ebenso der Ölverbrauch von 28,93 kg im Jahre 1919 auf 28,50 kg im Jahre 1920 und auf 23,53 kg im laufenden Jahre zurückgegangen (18,7 % Ersparnis). Wie allein diese Sparmaßnahmen geldlich zu bewerten sind, erhellt daraus, daß nur der Rückgang an Personal, Kohlen- und Ölverbrauch gegenüber dem Jahre 1919 berechnet, auf die Gehaltssätze und Preise vom Ende November v. J. eine Minderausgabe von rund 140 Milliarden Mark jährlich ausmacht.

Und die **Leistungen** der Reichsbahn? Sachkundige Ausländer sind voll der Anerkennung über das nach dem Zusammenbruch aus den deutschen Eisenbahnen an Pünktlichkeit und Sicherheit des Betriebes und Ordnung des Verkehrs Herausgeholte, und selbst die stets an ihren Staatseinrichtungen gern nörgelnden deutschen Bürger müssen doch mindestens zugeben, daß hier Besserungen eingetreten sind, an die man vor drei Jahren noch nicht geglaubt hätte. Während noch vor Jahresfrist die Zeitungen ständig widerhallten von den Klagen über Wagenmangel, insbesondere in unserem rheinisch-westfälischen Kohlengebiet, und der heimische Kohlenmangel auf die schlechte Wagengestellung zurückgeführt wurde, ist im verflossenen Jahre an der Ruhr schon seit dem 1. April überhaupt kein Wagenausfall zu verzeichnen gewesen, während allerdings der Kohlenmangel nach wie vor das deutsche Wirtschaftsleben aufs schwerste belastet. Die allgemeine Wagengestellung hat sich gebessert im September 1922 gegenüber 1921 um 13,9 % und im Oktober 1922 gegen 1921 um 12 %. Diese meines Erachtens unter allen Umständen anzuerkennende Hebung der Betriebsleistungen geht aber Hand in Hand mit einer sehr merklichen Besserung der Verkehrsleistungen, wie aus nachstehender Zusammenstellung zu ersehen ist:

a) Personenkilometer:

1913	1921	1922*)
39 023 728 934	49 192 919 438	53 000 000 000

b) Gütertonnenkilometer:

1913	1921	1922*)
63 712 722 131	62 230 288 321	69 300 000 000

Eine solche Besserung des Wirkungsgrades der Reichsbahn ist aber nur möglich gewesen durch die energische und zielbewußte Arbeit sachkundiger Eisenbahnfachleute, die die heruntergewirtschafteten Fahrzeuge in leistungsfähig umgestalteten Werkstätten wieder hergerichtet, die im Kriege vernachlässigten Bahnanlagen wieder hergestellt und den gesamten Eisenbahn-Betriebsapparat in vorsichtiger, aber zielsicherer Finanz- und Wirtschaftspolitik wieder aufgebaut haben, unterstützt von einem Personal, das den Vorzügen des Gedinge- und, wenn erforderlich, Prämienverfahrens das nötige Verständnis entgegengebracht hat. Wenn man dabei berücksichtigt, daß die Eisenbahnverwaltung ihre Bautätigkeit durch die Teuerungsverhältnisse nur auf das Allernotwendigste beschränken mußte — wurden doch bei dem außerordentlichen Haushalt dieses Jahres nach dem Goldwerte nur ungefähr ein Siebentel der Kosten von 1913 für Anlagemehrungen verausgabt (818 Milliarden Papiermark weniger) —, so wird man alles in allem mit einer abfälligen Kritik an den Leistungen der Eisenbahnen zum mindesten etwas zurückhalten müssen.

Entzieht sich diese innere planmäßige Arbeit der Reichsbahn zur Hebung ihrer Wirtschaftlichkeit ihrer Natur nach leichter dem Auge des breiten Publikums, so wird es von den Maßnahmen zur **Steigerung der Einnahmen** um so mehr unmittelbar betroffen. Nachdem die Reichsbahnverwaltung den Standpunkt verlassen hatte, durch eine künstliche Niedrighaltung der Eisenbahntarife zur Stärkung der deutschen notleidenden Volkswirtschaft beizutragen, ist sie seit über Jahresfrist dem Beispiele aller übrigen industriellen Großunternehmungen gefolgt, ihre Beförderungsweise den steigenden Personal- und insbesondere Materialkosten anzupassen. Daß sie hierbei, so weit es in ihren Kräften steht, den dringenden Belangen der deutschen Volkswirtschaft nach Möglichkeit Rechnung zu tragen bestrebt ist, hat die Verwaltung erst kürzlich in einem Grünheft: „Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn“ (Verlag von Georg Stilke in Berlin) meines Erachtens überzeugend dargetan. Es braucht deshalb wohl kaum versichert zu werden, daß sie weiter bemüht sein wird, die größten Härten, die eine solche unter den heutigen Verhältnissen zwangsläufig sich ergebende Tarifpolitik zur Folge hat, durch die Gewährung von Ausnahmetarifen oder Umklassifizierung von Gütern zu mildern, soweit sich dadurch der Grundsatz, die Betriebsausgaben mit den Betriebseinnahmen im Einklang zu halten, aufrechterhalten läßt. Dabei darf aber nicht übersehen werden, daß es der deutschen Industrie infolge des schlechten Standes der Mark noch immer leichter fällt, außer durch die regelmäßig folgenden Preiserhöhungen durch ihre Valutageschäfte ins Ausland einen Ausgleich ihrer Produktionskosten und auch noch Gewinne zu erzielen, während den deutschen Reichsbahnen unter dem Druck des Versailler Diktats die Ausnutzung des Valutastandes unterbunden ist.

*) voraussichtlich.

— **Das Schicksal der AEG.-Bahn in Berlin.** Die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft hat bekanntlich im Jahre 1919 den Weiterbau der Bahn Brunnenstraße—Alexanderplatz—Neukölln mit der Begründung eingestellt, daß die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse ihr die Erfüllung des mit der Stadt Berlin über dieses Projekt geschlossenen Vertrages unmöglich machten. Die Stadt Berlin hatte daraufhin wegen teilweiser Erfüllung des Vertrages den Prozeßweg beschritten, war aber vom Landgericht Berlin und Kammergericht abgewiesen worden. Nun hat das Reichsgericht, wie bereits in Nr. 3, S. 49 d. Ztg. mitgeteilt, die vorinstanzlichen Urteile aufgehoben und die für diesen Bau gegründete Tochtergesellschaft AEG.-Schnellbahn verurteilt, den Vertrag bis zur Grenze des Möglichen zu erfüllen und dann in Liquidation oder Konkurs zu gehen. Die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in ihrer Eigenschaft als Großaktionärin der AEG.-Schnellbahn hat jetzt das Urteil des Reichsgerichts zum Anlaß genommen, die Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung zur Herbeiführung der Liquidation der Gesellschaft zu beantragen, nachdem das Reichsgericht in den Urteilsgründen festgestellt hat, daß der Vertrag der Stadt mit der Schnellbahn-Gesellschaft mit der Auflösung der Gesellschaft endigt. Die Generalversammlung findet am 5. März statt.

Das bereits kurz mitgeteilte Urteil des VII. Zivilsenats des Reichsgerichts vom 9. Januar d. J., worin die AEG.-Schnellbahngesellschaft verurteilt wird, „die Bauarbeiten zwecks Herstellung der Hoch- und Untergrundbahn Gesundbrunnen-Neukölln auf der Strecke an der Neuen Friedrichstraße zwischen Nr. 23 und der Klosterkirche fertigzustellen, und zwar in fortlaufender vertragsmäßiger Folge“, liegt jetzt im Wortlaut vor. Es ist für die Stadt Berlin, schreibt die D. A. Z., noch günstiger, als es bisher den Anschein hatte. Entscheidend war für das Reichsgericht der Nachtragsvertrag vom 23. Dezember 1918, der dem Reichsgericht jeden Zweifel über das von der AEG.-Schnellbahngesellschaft übernommene große Risiko nahm. In diesem Vertrage war das Risiko des verlorenen Krieges und der Staatsumwälzung mit allen ihren Folgeerscheinungen berücksichtigt. Zu diesen gehört aber auch der Vertrag von Versailles mit seinen Auswirkungen:

„Auf Verträge mit einem derartigen spekulativen Einschlag finden die Grundsätze der reichsgerichtlichen Rechtsprechung über die Nichtzumutbarkeit von Leistungen keine Anwendung. Das ist für Verträge mit einem viel geringeren Risikogehalt bereits ausgesprochen. Andernfalls würden die Vertragsgrundlagen zerstört werden. Die Klägerin (die Stadt Berlin) hat den Vertrag abgeschlossen, um nicht selbst die Gefahren eines großen und weitausschauenden Werkes zu tragen. Die Beklagte hat sich bereit gefunden und das Risiko übernommen. Treten nun die von ihr übernommenen Gefahren ein, so kann sie deren Last nicht einfach auf den Vertragsgegner hinüberschieben, der sich gegen eben diese Gefahren durch den Vertrag gesichert hat und gesichert fühlen darf. Die Klägerin darf der Weiterentwicklung ruhig entgegensehen und ihrem Vertrage vertrauen, der für alle, auch die ungünstigsten Fälle vorgesorgt hat. Auf der anderen Seite darf die Beklagte, die in dem Vertrage die Möglichkeit ihres finanziellen Versagens in Rechnung gezogen und auch diesen unwillkommenen Fall geregelt hat, bei seinem Eintritt nicht beanspruchen, von seinen Folgen in anderer als der vereinbarten Art befreit zu werden. Die Beklagte ist nur für den Bau und Betrieb der Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln gegründet worden, sie soll nach dem Vertrage bis zur Grenze des Möglichen erfüllen und dann in Liquidation oder Konkurs gehen. Alles weitere ist auch dann schon durch den Vertrag geordnet.“

— **Erweiterung der Handelshafenanlagen in Kiel.** Trotz der günstigsten Vorbedingungen für die Entwicklung eines Überseeverkehrs, die durch die Lage der Stadt an einem der besten Häfen der Welt und an der wichtigen Verkehrsstraße des Kaiser-Wilhelm-Kanals gegeben waren, mußte Kiel im Wettbewerb der Handelshäfen zurückstehen, weil bei der Ausnutzung der Ufer- und Wasserflächen die Interessen der Reichsmarine in erster Linie Berücksichtigung finden mußten. Dem Handelsverkehr wurden weitgehende Beschränkungen auferlegt. Die durch die Erfordernisse der Marine bedingten Behinderungen wurden zum Teil ausgeglichen durch die Vorteile, welche dem wirtschaftlichen Leben der Stadt durch die Marine erwuchsen. Ihr Abbau infolge des Kriegsausganges brachte die Stadt in die Gefahr eines wirtschaftlichen Zusammenbruchs, die nur durch eine gänzliche Umstellung des Wirtschaftslebens und durch eine Verbreiterung der wirtschaftlichen Grundlagen vermieden werden konnte. Hierbei kam in erster Linie die Förderung der Seeschiffahrt, der Spedition, des Lagerhausgewerbes und des Handels in Betracht. Voraussetzung hierfür war die Erweiterung der dem Seehandel dienenden Einrichtungen. Wie das Zentralblatt der Bauverwaltung mitteilt, hat die Stadt zu diesem Zwecke zunächst den ehemaligen Marinekohlenhof südlich der Mündung des Nord-Ostseekanals auf eine lange Reihe von Jahren gepachtet und für den Seehandelsverkehr durch Herrichtung von Lagerschuppen und Gleisanlagen, durch die Aufstellung von Kränen usw. nutzbar gemacht. Die Hafenkais im inneren Hafen mit einer Gesamtlänge von 2300 m haben hiermit eine Ausdehnung auf 3100 m erfahren. Eine Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Verwendungsmöglichkeiten dieses Hafens, der mit Genehmigung des Reichstages ein F r e i h a f e n werden soll, liegt darin, daß die Anlagen der Stadt nur pachtweise überlassen sind. Dieser Nachteil nötigte die Stadt, einen zweiten Hafenplan zur Ausführung zu bringen, den Ausbau des der Stadt bereits vor dem Kriege genehmigten N o r d h a f e n s am Nord-Ostseekanal, westlich der Prinz-Heinrich-Brücke. Die Anlagen des ersten Bauabschnitts sind vor kurzem gleichzeitig mit dem von den Schleswig-Holsteinischen Meiereiverbänden errichteten 12 000 Tonnen fassenden Getreidesilo in Betrieb genommen. Das 8 m tiefe Hafenbecken wird durch eine Einbuchtung des Ufers gebildet, ein Teil wurde bereits vor dem Kriege im Zusammenhange mit der Erweiterung des Kanals ausgebaggert. Der 470 m lange Kai läuft parallel der Achse des Kanals in einem Abstande von 108 m. Die Kaimauer ist auf der 150 m langen fertigen Strecke auf Pfahlrost gegründet. Für die Fortsetzung des Kais ist eine 6 m tiefe Baugrube durch Trockenbagger hergestellt, in welcher der Kaibau im Schutze eines nach dem Kanal hin stehen gebliebenen Erddammes ausgeführt wird. Die Kaimauer wird auf einzelnen Betonpfeilern ruhen, welche durch Gewölbe miteinander verbunden sind. Zwischen der Kaimauer und dem Silo liegen zwei Eisenbahngleise, an der Landseite des Silos liegt ein Ladegleis. Diese Gleise mit den zugehörigen Abstellgleisen stehen durch eine städtische Industriebahn (Kleinbahn) mit der Reichsbahn in Verbindung. Elektrisch betriebene Portalkräne mit 1,5 bis 2,5 t Ladefähigkeit erleichtern den Güterumschlag. Die Zufahrt zu dem neuen Hafen wird durch die Uferstraße des Nord-Ostseekanals gebildet. Am Westende des Hafens ist der Bau eines 120 m langen und 25 m tiefen Lagerschuppens geplant, dessen obere Geschosse als Speicherböden hergerichtet werden sollen.

Der Hafen liegt als Anlaufhafen für die den Kanal durchfahrenden Schiffe zur Abgabe und Einnahme von Teilladungen außerordentlich günstig. Die dringenden Gegenwartsbedürfnisse haben die Stadt neben dem Ausbau des Marinekohlenhofs als Freihafen diesen zweiten Hafenbau aus eigener Kraft in Angriff nehmen und fortführen lassen im Vertrauen auf die Entwicklung des Kieler Seehandels, namentlich auf den künftigen Güterumschlag zwischen der transatlantischen Großtonnage und dem Ostseeverkehr. Der Ausbau des ersten Abschnitts mit einer Kailänge von 150 m einschl. der Baggerungen und Eisenbahnanlagen hat 11 Millionen Mark gekoset; er wurde im Mai 1921 in Angriff genommen und in einem Zeitraum von 14 Monaten ausgeführt.

Österreich.

— **Der Wert der ehemaligen „k. k. österreichischen Staatsbahnen“.** Ministerialrat Ing. Alfred Kann äußert sich in einem Zeitungsaufsatze „Die österreichischen Reparationen“ wie folgt:

Nach Artikel 208 des Staatsvertrages von Saint-Germain erwerben die Staaten, denen ein Gebiet der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie übertragen wurde, wohl alle Güter und alles Eigentum des ehemaligen Österreich. Es wird aber auch bestimmt, daß die Werte dieses Vermögens nach Abzug der darauf lastenden Schulden und der seinerzeit von den Ländern und Gemeinden geleisteten Beiträge den übernehmenden Staaten (ausgenommen die Republik Österreich) angelastet und der Republik Österreich in Anrechnung auf die Wiedergutmachungsschuld gutgeschrieben werden.

Der Grund dieser Bestimmungen ist aus dem Geiste des Friedensvertrages zu erklären, der der Republik Österreich bezw. Ungarn allein die Rechtsnachfolge der ehemaligen Monarchie auferlegt hat, so daß diese auch allein mit der Wiedergutmachungsschuld belastet worden sind.

Die Höhe der Wiedergutmachungsschuld ist bis heute wohl noch nicht festgestellt, aber angesichts des außerordentlich großen Umfanges ergibt sich die hervorragende Bedeutung dieser Vertragsbestimmung, da sie ein beträchtliches Aktivum für Österreich darstellt.

Über den Wert des abgetretenen Staatsvermögens konnte man sich seinerzeit wohl schwerlich eine klare und richtige Vorstellung gebildet haben, da Österreich über eine Zusammenstellung des Staatsvermögens — eine Art Vermögenskataster — nicht verfügt hat.

Diese Zusammenstellung ist nunmehr im Wege mühsamer und umfangreicher Arbeiten von nahezu sämtlichen Dienstzweigen der Bundesverwaltung bewirkt worden.

Ein sehr gewichtiger Teil des abgetretenen Staatsvermögens sind die ehemaligen österreichischen Staatsbahnen. Von den verschiedenen Wegen der Wertermittlung erwies sich die Feststellung des Bauwertes der einzelnen Linien als der gangbarste, da er den gegebenen Anforderungen bei den gewaltigen, verschiedenartigen Schwierigkeiten der Aufgabe am zuverlässigsten und gerechtesten Rechnung trägt. Seine Feststellung erfolgte durch eine Schätzung des gesamten Bahnbestandes samt allen Einrichtungen und Ausrüstungen. Diese an und für sich schwierige und besonders durch den Umfang ungewöhnliche Arbeit — handelte es sich doch um eine Schätzung von nahezu 14 000 km Eisenbahnen — führte zu bemerkenswerten Ergebnissen.

Der Bauwert der gesamten Staatsbahnen, aber ausschließlich des Fahrparkes, wurde für die rund 13 770 km betragende Baulänge mit rund 5307 Millionen Goldkronen oder durchschnittlich mit rund 390 000 K. für 1 km ermittelt. Die abgetretenen Bahnen haben eine Baulänge von 10 350 km mit einem Bauwert von 3564 Millionen Goldkronen oder 340 000 K. für 1 km, so daß der Republik Österreich Bahnen von 3420 km im Bauwert von 1743 Millionen Goldkronen oder 510 000 K. für 1 km verblieben sind.

Von den abgetretenen Bahnen fielen an Italien 320 km im Bauwerte von rund 199 Millionen Goldkronen oder 620 000 K. für 1 km, an Polen 3320 km im Bauwerte von 1023 Millionen oder 310 000 K. für 1 km, an Rumänien 150 km mit 53 Millionen oder 350 000 K. für 1 km, an Jugoslavien 530 km mit 207 Mill. oder 390 000 K. für 1 km und an die Tschechoslowakei rund 6030 km mit einem Bauwerte von rund 2082 Millionen Goldkronen oder 345 000 K. für 1 km.

Unter Hinzurechnung des gesondert ermittelten Wertes der Fahrbetriebsmittel und einiger sonstiger Vermögensbestandteile hat sich ein Gesamtvermögen der ehemaligen österreichischen Staatseisenbahnen von rund 7432 Millionen Goldkronen ergeben.

Da die Aufteilung des Fahrparkes nach Artikel 318 des Friedensvertrages gesondert erfolgen soll und gegenwärtig noch nicht gänzlich durchgeführt ist, kann vorläufig nur ein mehr willkürlicher Schlüssel für die Aufteilung des Fahrparkes angewendet werden.

Die Anteile der einzelnen Staaten an dem gesamten Vermögen der Staatseisenbahnen lassen sich daher nur annähernd bestimmen und betragen etwa

für Österreich	2297	Mill. Goldkronen
„ Italien	255	„ „
„ Polen	1459	„ „
„ Rumänien	99	„ „
„ Jugoslavien	256	„ „
„ die Tschechoslowakei	3076	„ „

Es wäre somit nur für die abgetretenen Staatseisenbahnen allein Österreich rund 5135 Millionen Goldkronen auf die Wiedergutmachungsschuld gutzuschreiben. Die Eisenbahnen sind natürlich nur ein Teil des gesamten abgetretenen Staatsvermögens, das sich außer ihnen noch im wesentlichen aus den Staats- und Krongütern, Bergwerken, Staatsgebäuden samt Einrichtungen, Reichsstraßen, Hafenanlagen und sonstigen Wasserbauten, Staatsbetrieben für Salz und Tabak, den Gütern der Heeresverwaltung usw. zusammensetzt, deren Wert zusammen natürlich eine weit beträchtlichere Höhe ausmachen muß.

Nach Artikel 208 des Friedensvertrages hat die Reparationskommission den Wert des gutzuschreibenden abgetretenen Staatsvermögens zu bestimmen. Gegenwärtig sind die Verhandlungen darüber mit den Vertretern der beteiligten Staaten vor einem von der Reparationskomission eingesetzten Ausschuß — dem Comité des Biens cédés in Paris — schon im Zuge. Es wäre nur recht und billig, wenn die mit vieler Mühe sachgemäß und gerecht aufgestellten Ansprüche Österreichs hierbei die gebührende Berücksichtigung finden würden.

Die Höhe des Wertes der Eisenbahnen allein schon läßt einen Schluß auf die bedeutenden Milliardenbeträge zu, welche Österreich in Form des abgetretenen Staatsvermögens auf die Wiedergutmachungsschuld bereits geleistet hat, so daß die Hoffnung wohl berechtigt ist, daß dadurch zumindestens der allergrößte Teil — wenn nicht die ganze Schuld getilgt erscheint. Damit würde aber auch die Rechtsgrundlage für das Generalpfandrecht auf den österreichischen Besitz, das gegenwärtig nur zurückgestellt ist, samt allen daraus abgeleiteten Verpflichtungen entfallen.

— **Lokomotivprobefahrten.** Die erste in Österreich gebaute elektrische Gebirgsschnellzuglokomotive, die für die Arlbergbahn in Betrieb gestellt werden soll, ist in Innsbruck eingetroffen. Sie wird demnächst auf der Mittenwaldbahn eine Probefahrt unternehmen und, sobald die Fernleitung auf der Arlbergstrecke fertiggestellt wird, Probefahrten zwischen Innsbruck und Bludenz durchführen.

— **Verkehr des Orientexpreßzuges.** Für die Dauer der Verkehrsunterbrechung auf den Linien der Deutschen Reichsbahnen wird der Orientexpreßzug bis auf weiteres über die Schweiz und den Arlberg (Paris-Mülhausen-Basel-Zürich-Buchs und Bruck) verkehren. Er wird bei gleicher Abfahrt von Paris am Montag, Donnerstag und Sonnabend um 6 Uhr 50 Min. in Wien Westbahnhof ankommen und von Wien Ostbahnhof um 9 Uhr nach Budapest und Bukarest abgehen. In der Gegenrichtung bleiben die Fahrordnung und die Verkehrstage des Orientexpreßzuges in der Strecke Bukarest-Budapest-Wien-Salzburg unverändert. Von Salzburg wird dieser Zug über den Arlberg und die Schweiz nach Paris weitergeleitet, woselbst er am darauffolgenden Tage um etwa 21 Uhr eintrifft.

— **Verkehrsnachricht.** Da die Schnellzüge 207 und 208 bis auf weiteres nur zwischen Wien und Innsbruck verkehren, wird zur Aufrechterhaltung einer Schnellzugverbindung Wien-Bregenz im Anschluß an die Schnellzüge Wien-Buchs-Paris D 209 und D 210 ein Schnellzug von Feldkirch nach Bregenz und umgekehrt mit durchlaufenden Wagen 1., 2., 3. Klasse Wien Westbahnhof-Bregenz geführt.

— **Montan-, Eisen- und Maschinenindustrie in Österreich.** Dem Rechenschaftsberichte des Vereins der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen in Österreich ist folgendes zu entnehmen: Die inländische Kohlenförderung war bis einschließlich September günstig, hat jedoch im letzten Vierteljahr erheblich abgenommen. Immerhin dürfte die Jahresförderung etwa 32 Millionen (+ 6 Millionen gegenüber 1921) Meterzentner erreicht haben. In der Eisenindustrie trat nach einer Scheinkonjunktur, die in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres zu verzeichnen war, im Zusammenhange mit der Stabilisierung des Wertes der österreichischen Zahlungsmittel eine schwere Absatzkrise ein. Die Eisenpreise haben die Weltparität überschritten und werden die Angleichung an die Notierungen des ausländischen Wettbewerbes erst dann erfahren können, wenn es gelungen sein wird, die Erzeugungskosten entsprechend herabzudrücken. Die Erzeugung von Roheisen im Jahre 1922 betrug 322 822 t gegen 226 077 t im Jahre 1921 (+ 42 %) und 606 655 t im Jahre 1913 (— 47 %). Die österreichische Edelstahlindustrie leidet wie die gesamte Metallindustrie außerordentlich unter den krisenhaften Verhältnissen. Die Eisengießereien waren bis Mitte des Jahres 1922 gut beschäftigt. In der zweiten Hälfte des Jahres verminderten sich die Aufträge, so daß Anfang Dezember in den meisten Gießereien die Arbeitszeit gekürzt und der Arbeiterstand herabgesetzt werden mußte. In den Tempergießereien wird vielfach nur mit einem Drittel der Leistungsfähigkeit gearbeitet. — Die Maschinenindustrie war bis zu Herbstbeginn voll beschäftigt; gegen Ende des Jahres wurde der Mangel an Aufträgen immer fühlbarer. Im allgemeinen Maschinenbau machen sich die billigen Angebote des deutschen Wettbewerbes bemerkbar, in allerjüngster Zeit auch jene des tschechischen, so daß noch mit einer wesentlichen Verschlechterung der Verhältnisse zu rechnen ist. Die Eisenkonstruktions- und Brückenbauwerkstätten waren bis zu Beginn des letzten Viertels 1922 ausreichend beschäftigt, dann trat ein völliger Arbeitsmangel ein. Die Werkzeugmaschinenindustrie war im ersten Halbjahr noch mit Aufträgen versehen; dann sahen sich alle Betriebe zu weitgehender Einschränkung der Erzeugung gezwungen. Die elektrotechnische Industrie war im ersten Halbjahre hinreichend, im zweiten Halbjahre schwach beschäftigt. Für elektrische Maschinen für die Berg- und Hüttenindustrie haben sich die Absatzverhältnisse weiter verschlechtert. Die Kabelindustrie konnte bis Ende September eine befriedigende Beschäftigung aufweisen, dann brach das Geschäft plötzlich ab. Die Lokomotivfabriken waren auch in diesem Jahre noch zum Teil mit Auslandlieferungen beschäftigt, doch lagen im Dezember keine nennenswerten Auslandsaufträge mehr vor. Die Wagenindustrie war in erster Linie mit dem Bau von Personen- und Güterwagen für das Bundesministerium für Verkehrswesen, im ersten Halbjahr auch mit einer größeren Lieferung an Güterwagen für die bulgarischen Staatsbahnen beschäftigt. Gegen Ende des Jahres hat sich die Geschäftslage wesentlich abgeschwächt.

Ungarn.

— **Ausbau landwirtschaftlicher Eisenbahnen.** Eine Brüsseler Finanzgruppe beabsichtigt in Gemeinschaft mit der Aktiengesellschaft der Alfölder landwirtschaftlichen Bahnen eine neue Aktiengesellschaft zu gründen, die den Zweck verfolgt, Eisenbahnlinien zwischen Hódmezövásárhely und Totkomlos, Hódmezövásárhely und dem Teißufer, Hódmezövásárhely und Lele sowie zwischen Oroshaza und Sámson auszubauen. Die Finanzgruppe beteiligt sich mit 10 Millionen an dieser Unternehmung. Die in der unmittelbaren Umgebung der geplanten Bahnlinien befindlichen Grundbesitzer nehmen ebenfalls an dieser Gründung teil, und zwar auf die Weise, daß sie 10 Jahre hindurch je Katastraljoch 8 kg Weizen an die Aktiengesellschaft abliefern. Nach diesen 10 Jahren erhalten sie auf Goldfranken lautende Prioritätsaktien der Gesellschaft.

— **Errichtung einer Funkenstation in Székesfehérvár (Stuhlweißenburg).** Die ungarische Regierung hat die Entwürfe einer in Székesfehérvár zu errichtenden Funkenstation fertiggestellt und die Bauten in Angriff genommen. Der stellvertretende Staatssekretär Kolozsváry hat aus diesem Anlasse in Székesfehérvár einen Vortrag über das Wesen der drahtlosen Telegraphie und die Anlage der neuen Funkenstation gehalten. Demnach wird die Székesfehérvárer Gebestation zwei Antennennetze haben, und zwar eins für den Verkehr mit Deutschland und eins für den übrigen Verkehr. Zu diesem Zwecke dienen zwei Maste von je 150 m Höhe. Von jedem Mastkopf zweigen 12 Antennendrähte ab, die zwischen 15 m hohe, in einem Halbkreis von 300 m vom Hauptmast aufgestellte Säulen gespannt werden. Diese sogenannten Schirmantennen werden den Verkehr mit den Festlandstationen außerhalb Deutschlands abwickeln.

Übrige europäische Länder.

— **Personenwagen im internationalen Verkehr und Schweden.** Über die Verwendung der Personenwagen im internationalen Verkehr bestanden ebensowenig wie im inländischen Verkehr Schwedens vor dem Kriege durchgearbeitete Bestimmungen. Man begnügte sich damit, auf den internationalen Wagenkonferenzen in Einzelheiten Beschlüsse zu fassen, wenn die Entscheidung der Konferenz unterbreitet worden war. Da die Anzahl der Beschlüsse so groß wurde, daß sich Mangel an Übersichtlichkeit geltend machte, half man sich durch Zusammenfassung der Beschlüsse. Auf diese Weise entstanden z. B. die sog. Lübecker Bedingungen, die die technischen Vorschriften enthalten, die jede Verwaltung für Annahme der Personen- und Gepäckwagen anderer Verwaltungen aufstellte, in gleicher Weise „Vereinbarungen über den Personen- und Gepäckwagen-Durchgangsverkehr“, die die Beschlüsse über Beschilderung und Benutzung der Wagen, Ausrüstungsgegenstände, Anschläge, Beleuchtung, Reinigung, Sätze für Wagenbeschädigungen, Fahrscheinkontrolle, Abrechnung u. a. enthalten. Für Schweden erlangten die Bestimmungen erst im Jahre 1909 Bedeutung, als die Dampffährenverbindung Trälleborg-Saßnitz dem Verkehr übergeben wurde. Der Umfang der Beteiligung Schwedens an dem internationalen Verkehr auf diesem Gebiete war bisher kein bedeutender, was teilweise darauf beruhte, daß jeder außerplanmäßigen Personenwagenbeförderung in solchem Verkehr ein Schriftwechsel mit den betreffenden Verwaltungen und oft genug auch eine Prüfung der Zeichnungen des oder der Wagen, deren Verwendung außerhalb der Landesgrenzen gerade in Frage stand, vorausgehen mußte.

Nach dem Kriege wurde eine Regelung und genaue Festlegung der Bestimmungen, die im internationalen Verkehr gelten sollen, notwendig. Diese Forderung wurde auf der Wagenkonferenz in Bern im Dezember 1920 geltend gemacht. Die Konferenz beschloß, die Frage durch einen Ausschuß behandeln zu lassen, in dem jedes Land das Recht der Vertretung besitzen sollte.

Dieser Ausschuß hat die Angelegenheit in mehreren Sitzungen behandelt. Die Bestimmungen über die Ersatzleistung für Benutzung von Wagen fremder Verwaltungen wurden zuerst in Salzburg im Juli 1921 und die technischen Vorschriften zuerst in Innsbruck im Sommer 1921 und beide dann im Oktober in Bern beraten. In der letzteren Konferenz trat man weiter an die Aufstellung eines europäischen „Wagenbeistellungsplanes“ heran. Schließlich wurden in Paris im Mai 1922 durch einen von der Wagenkonferenz des Vorjahres eingesetzten Ausschuß die er-

forderlichen allgemeinen Bestimmungen ebenso wie die Statuten für die europäischen Wagenkonferenzen behandelt.

Das neue Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC) besteht aus drei getrennten Teilen, und zwar enthält der eine Teil die bereits vom 1. Oktober 1922 ab gültigen Vorschriften für die Abrechnung und den Ausgleich der Leistungen. Einen weiteren Teil bilden die technischen Vorschriften; diese umfassen die Betriebsvorschriften, die Vorschriften für den Bau und den Unterhaltungszustand der Wagen sowie eine große Reihe von Anlagen und Erläuterungen hierzu und sind seit dem 1. Januar 1922 in Gültigkeit. Der allgemeine Teil wurde im November 1922 in Luzern endgültig festgesetzt und ist seit dem 1. Januar 1923 in Kraft.

Auch für den Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist, da das Vereinswagenübereinkommen nur noch für G ü t e r w a g e n gilt, zum 1. Januar 1923 ein neues Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen eingeführt worden, das sich eng an das RIC anlehnt und nur da Änderungen oder Ergänzungen enthält, wo die besonderen Verhältnisse im Verein dies bedingen. Aus Ersparnisgründen sowie zur leichteren und übersichtlicheren Handhabung sind hier alle drei Abschnitte sowie die Anlagen zu einem einzigen, festgebundenen Heft vereinigt, das nicht nur die Vereinsbestimmungen (VPÜ), sondern auch die internationalen Vorschriften (RIC) enthält und die gegenseitigen Abweichungen auf einen Blick erkennen läßt; zur Kostenersparnis wird jedoch auch jeder Abschnitt oder Unterabschnitt zur Ausrüstung der betreffenden Dienststellen besonders abgegeben.

— **Die Eisenbahnen Polens.** Polen hat ein Eisenbahnnetz von 15 683 km Länge, wovon 6081 km zweigleisig sind. Am wenigsten dicht ist das Netz in der gewerbreichem Mitte des Landes, in der Gegend von Lodz und Dombrowa; deshalb hat man schon im Jahre 1919 den Neubau einer Anzahl von Strecken beschlossen, von denen die Verbindung Kutno-Strzalkow sich der Vollendung nähert. Ein Umbau der Bahnanlagen von Warschau ist dringend. Geplant wird ferner der viergleisige Ausbau der Strecke Lemberg-Danzig und der Bau einer Eisenbahn in russischer Spur von Warschau bis an die Grenze von Rußland, die neben der bestehenden Vollspurbahn herlaufen soll. Man hat also große Pläne, Mittel zu ihrer Durchführung sind aber sicher nicht vorhanden.

Die Verwaltung der polnischen Eisenbahnen leidet darunter, daß das Netz aus einzelnen Teilen zusammengesetzt ist, die in verschiedener Weise verwaltet wurden; es ist bis jetzt noch nicht gelungen, eine Einheitlichkeit in dieser Beziehung herbeizuführen, und die acht Bezirksdirektionen arbeiten im wesentlichen noch so, wie sie es getan haben, als sie noch deutsch, österreichisch oder russisch waren. Nur in Wilna wird nach Richtlinien gearbeitet, die vom polnischen Ministerium aufgestellt sind. Ein Ausschuß zur einheitlichen Regelung der Verwaltungsreform ist eingesetzt worden.

An Betriebsmitteln fehlt es den polnischen Eisenbahnen sehr. Das Land selbst kann hier keinen Ersatz liefern, und so sind denn im Jahre 1920 265 Lokomotiven und 4750 Wagen, davon der größte Teil, z. B. 4700 30-t-Wagen, in Amerika bestellt worden. In Polen selbst sind 78 000 Wagen und 1200 Lokomotiven bestellt, die in 10 bis 11 Jahren geliefert werden sollen. Auch Lieferungen aus Deutschland auf Grund des sog. Friedensvertrags stehen noch aus. Sowjet-Rußland und die Ukraine haben sehr erhebliche Mengen Lokomotiven und Wagen im Werte von über 13 Mill. Goldrubel an Polen ausgeliefert. Ende 1921 waren vorhanden: 4147 Lokomotiven, 85 826 Güter- und 5861 Personenwagen, eine Menge, die für den vorhandenen Verkehr bei weitem nicht ausreicht. Die Zahl der Lokomotiven hat von 1919 zu 1920 um 33 %, die der Personenwagen um 71 und der Güterwagen um 60 % zugenommen; dagegen wurden von den Lokomotiven um 53 % höhere Leistungen verlangt, der Personenverkehr ist um 54, der Güterverkehr um 93 % gestiegen, und die Netzlänge hat um 98 % zugenommen. Aus diesen Zahlen allein geht die ungenügende Stärke des Betriebsmittelparks hervor.

Im Verkehr steht Kohle mit 24 % der beförderten Gütermenge an erster Stelle; dann folgt Heeresgut (!) mit 20 %. Lebensmittel machen 8 % aus. Die Einfuhr ist mit 90 %, die Ausfuhr mit nur 2 % am Verkehr beteiligt. Die täglich bewegte Gütermenge betrug 1920 68 000 t und ist Anfang 1921 auf 84 000 t gestiegen.

Die Beschaffung der Lokomotivkohle bereitet erhebliche Schwierigkeiten. Vorräte sind nicht vorhanden. In den ersten acht Monaten des Jahres 1921 sind z. B. statt 3,6 Mill. Tonnen, die nötig gewesen wären, nur 2,5 Mill. geliefert worden.

Am 1. Oktober 1920 waren die polnischen Eisenbahnen mit 70 000 Beamten und Arbeitern besetzt, wovon 34 % auf den Streckendienst, 35 % auf den Betriebsdienst, 29 % auf die Zugförderung und 2 % auf andere Dienstzweige entfielen. Seitdem ist ein starker Abbau vorgenommen worden. Bis Ende 1921 waren etwa 3000 Mann entlassen, 1922 sollten weitere 5 bis 6000 folgen. Die Überzahl von Beamten und Arbeitern belastet die Eisenbahnen schwer; es muß aber bei den Entlassungen mit einer gewissen Vorsicht vorgegangen werden, um für eine erwartete Hebung des Verkehrs gerüstet zu sein.

Die Tarife sind seit dem Kriege wiederholt erhöht worden, und diese Bewegung ist noch nicht abgeschlossen. Sie sind trotzdem im Verhältnis zur sonstigen Preissteigerung noch niedrig. So entfielen vom Preis für Kohlen aus Dombrowa in Warschau 1913 75 % auf Fracht, während jetzt dieser Anteil nur 15 % ausmacht.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse der polnischen Eisenbahnen sind sehr ungünstig; das Jahr 1921 hat einen Fehlbetrag von 25,5 Milliarden poln. Mark ergeben, und für 1922 wurde etwa dasselbe Ergebnis erwartet. Grund dieser Verhältnisse sind die Entwertung der polnischen Mark und die allgemeine Preissteigerung. Um die Belastung der Staatskasse durch die Eisenbahnen zu beseitigen, wird deren Übertragung an eine Privatgesellschaft erwogen.

— **Direkte Schnellzüge Warschau-Danzig.** Vom 7. März d. J. ab sollen Schnellzugfahrten Warschau-Danzig über Deutsch-Eylau-Marienburg eingerichtet werden und geschlossene Wagen durch deutsches Gebiet fahren. Die Fahrzeit soll dadurch auf acht Stunden verkürzt werden.

— **Die Buschtehrader Bahn in Finanznot.** Diese Eisenbahn, die an 10 000 Bedienstete beschäftigt, ist in Finanznot geraten, so daß sie am 1. Februar ihren Angestellten vorerst nur die Hälfte der Bezüge auszahlen konnte. Der Fehlbetrag des Jahres 1921 betrug 20 Millionen, der des Jahres 1922 mindestens 57,4 Millionen tschechische Kronen. Bankkredit hat die Bahn so stark in Anspruch genommen, daß die Bank weiteren Kredit verweigert. Nun strebt die Verwaltung, wie das Prager Tagblatt mitteilt, die Verstaatlichung an, aber das Eisenbahnministerium verhält sich sehr kühl und sagt, daß eine Verstaatlichung nur möglich sein wird, wenn sich die Aktionäre zu großen Opfern entschließen. Die Einnahmen und Ausgaben der Bahn stellen sich unter Berücksichtigung der Durchrechnung der Dienstzeit des Personals, d. h. gesetzlich angeordneter rückwirkender Beförderung länger dienender Beamter und Angestellter folgendermaßen:

	Verkehrseinnahmen: Millionen Kronen	Betriebsausgaben: Millionen Kronen	
Januar	19,7	20,8	ohne Durchrechnung
Februar	13,3	22,2	
März	23,7	22,6	
April	22,4	23,0	
Mai	21,1	24,4	
Juni	20,0	30,9	mit Durchrechnung für das 1. Halbjahr 1923
Juli	21,2	24,4	mit Durchrechnung
August	19,1	26,5	
September	16,0	25,9	
Oktober	15,1	25,5	
November	15,9	ca. 26,0	
Dezember	14,9	ca. 26,0	

Im Februar hatte die Bahn große Ausfälle, mehr als 9 Millionen, weil im Falkenauer Kohlenrevier gestreikt wurde. Auch das Kladnoer Revier stellte infolge der Wirtschaftskrise die Koksbezüge und die anderen Transporte ein; im zweiten Halbjahr hörten die Kohlentransporte aus Falkenau nach Deutschland auf. Damit waren die Haupteinnahmequellen versiegt. Die Bahn wurde also ein Opfer der Krise. Es gelang der Bahn, die sächlichen Auslagen in den Monaten Januar bis Oktober auf 83 Millionen Kronen, daher gegenüber den Auslagen des gleichen Zeitraumes 1921 von 102 Millionen, um 19 Millionen Kronen, d. h. um fast 20 % herabzudrücken.

Allein die Personalauslagen ermäßigten sich in diesen zehn Monaten nur von 166 Millionen Kronen 1921 auf 164 Millionen 1922, d. h. um 2 Millionen Kronen, weil die Bahn nicht wie irgendein Privatunternehmen den Betrieb einstellen oder z. B. auf 3—4 Tage wöchentlich beschränken, und deshalb auch den Stand des Personals nur um 440 Bedienstete, ungefähr 4 %, vermindern konnte. Es entstand daher und entsteht weiter ein monatlicher Abgang von 10 und mehr Millionen Kronen. Die Verkehrseinnahmen deckten in den letzten Monaten (und das dauert jetzt schon mehr als 6 Monate) nicht einmal die Personalauslagen voll, um so weniger also die sächlichen Auslagen, denn von den monatlichen Ausgaben von ungefähr 26 Millionen Kronen entfallen ungefähr 17 Millionen Kronen auf Personalauslagen, ungefähr 9 Millionen auf sächliche Auslagen; die Verkehrseinnahmen aber betrugen, wie gezeigt, in den letzten Mo-

naten nur ungefähr 15 Millionen Kronen monatlich. Die Buschtehrader Bahn hat also in den letzten sechs Monaten alle Verkehrseinnahmen zur Deckung der Personalauslagen verwendet. Über die Ursachen der Betriebsverluste erklärte sich ein hoher Beamter der Bahn dahin, daß die durch Einführung des Achtstundentages notwendig gewordene Erhöhung des Beamtenstatuts von 7460 auf 11 000 allein eine Mehrausgabe von 7½ Millionen Kronen monatlich verursacht habe. Verlustbringend war auch, daß die Bahn von der Regierung gezwungen wurde, die Ausbesserung ihrer durch den Krieg ruinierten Betriebsmittel in Staatswerkstätten vornehmen zu lassen, obwohl sie die Reparaturen in eigener Regie billiger besorgt hätte. Unter anderem mußte sie aus der Schlaner Werkstätte fünf Lokomotiven übernehmen, die mit 1½ Millionen Kronen überzahlt wurden. Am schlimmsten werde jedoch der Bahn durch Wegnahme von Frachten seitens der Staatsbahnen zugesetzt. So werde von Brüx nach Waldsassen bei Eger zu führende Kohle in Obernitz umkartiert und auf dem Umwege über Pilsen an die Grenze gebracht. Das ist natürlich auch für die Staatsbahn mit Verlusten verbunden, aber den durch solchen gewaltsamen Wettbewerb hervorgerufenen Fehlbetrag zahlen die Steuerträger. Über die Abnahme des Verkehrs infolge dieser Manipulationen und infolge der allgemeinen Wirtschaftslage geben folgende Ziffern Aufschluß: Während früher nach Bayern 30 Kohlenzüge im Tag abgelassen wurden, genügt jetzt täglich ein Zug. Kladno, das früher 7 Millionen Kronen monatliche Frachteinnahmen hatte, nimmt jetzt nur 900 000 Kronen ein.

— **Beschränkung der I. Wagenklasse auf den tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Vom Beginn der nächsten Sommerfahrplanperiode ab soll auf den Staatsbahnen bei Personenzügen die I. Wagenklasse in der Regel aufgelassen werden. Ausgenommen bleiben voraussichtlich einige wenige Züge, bei denen ein tatsächliches Bedürfnis für Beibehaltung der I. Klasse festgestellt ist, besonders bei Zügen mit Anschlüssen nach dem Ausland. Weiter ist beabsichtigt, bei Schnellzügen die Zahl der Abteile I. Klasse erheblich einzuschränken.

— **Die schweizerische Rheinschiffahrt und die Ruhrbesetzung.** Die schweizerische Presse berichtet, daß der französische Botschafter in Bern am Donnerstag, dem 1. Februar, dem Vorsteher des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements mitgeteilt habe, daß seitens der französischen Regierung dem Abtransport von Ruhrkohle nach der Schweiz keine Hindernisse in den Weg gelegt werden. Daß Frankreich dem schweizerischen Kohlenbezug aus der Ruhr keine Hindernisse in den Weg legen will, ist nur recht und billig, aber die Mitteilung des französischen Botschafters hätte zugleich auch die Beruhigung enthalten dürfen, daß die internationale Rheinschiffahrtsakte nach wie vor in allen Teilen gehandhabt werde, und daß die Besatzungsarmee die Weisung erhalten habe, in keiner Weise dieses internationale Recht zu verletzen. Wohl werden angeblich die schweizerischen Transporte freigegeben, aber erst, nachdem sie eine der Rheinschiffahrtsakte zuwiderlaufende Kontrolle hinter sich haben. Nach einem Befehl des Kommandanten des Brückenkopfes Duisburg-Ruhrort vom 25. Januar müssen nämlich die Manifeste aller Kohlen- und Koksschiffe, die in den Häfen des Duisburg-Ruhrorter Brückenkopfes beladen sind oder den Duisburg-Ruhrorter Hafen passieren, mit einem Visum des „Centre de Contrôle“ in Ruhrort versehen sein bei Strafen von 5 Jahren Gefängnis und 10 Millionen Mark Buße für den Fall von Zuwiderhandlungen. Da nach Art. 1 der Rheinschiffahrtsakte „kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag,“ der freien Schiffahrt entgegengesetzt werden darf, und da die neuartige Kontrolle als Novum auftritt, so liegt hier eine Verletzung der Rheinschiffahrtsakte vor. Daß nach der Kontrolle die schweizerischen Kohlen freigegeben werden, ändert an der Sache nichts, denn in der Kontrolle selbst liegt der Eingriff in die internationalen Abmachungen. Daß gerade Frankreich, das in der Rheinkommission am stärksten vertreten ist und auch das Präsidium stellt und den Sitz der Kommission in sein Hoheitsgebiet verlegt hat, sich so wenig um die Rheinschiffahrtsakte kümmert und sich in seinen Anordnungen durch sie nicht im geringsten beengen läßt, gibt bei den schweizerischen Rheinschiffahrtsinteressenten zu mannigfachen Bedenken Anlaß, weil die weitere Entwicklung der Rheinschiffahrt bis nach Basel noch wichtige Verhandlungen mit Frankreich erfordert und einer endgültigen Abmachung noch Schwierigkeiten im Wege stehen. Bedenken erweckt das Vorgehen der Besatzungskommandanten am Duisburg-Ruhrorter Brückenkopf aber namentlich in Basel, denn bekanntlich beabsichtigt Frankreich gemäß dem Rheinkompromiß vom 10. Mai 1922 den Stau des Rheins bei Basel bis auf etwa 5 km auf schweizerisches Gebiet auszudehnen, um beim Kraftwerk Kembs ein um so größeres Gefälle ausbeuten zu können. Dieser Stau, der nur vom französischen Boden aus reguliert werden kann, erfordert Abmachungen zwischen der Schweiz und Frankreich, bei denen unter allen Umständen auf eine strikte Einhaltung der übernommenen Verpflichtungen gehalten werden muß, und daher sind die Bedenken, die man neuerdings angesichts der Vorgänge in Duisburg in Basel hegt, nicht ganz unbegründet, wenn auch überall der Wunsch besteht, sie möchten es sein. Auch der „Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen“ in Duisburg, die mächtigste Rheinschiffahrtsorganisation, ist der Ansicht, daß es sich bei den Befehlen betr. Einholung eines Kontrollvisums um eine Zuwiderhandlung gegen die Rheinschiffahrtsakte handelt, denn der Verein sagt in einem Schreiben an die interalliierte Binnenschiffahrtskommission in Köln, in welchem gegen den erwähnten Befehl Einspruch erhoben wird, daß „es sich um eine militärische Anordnung handelt, die der revidierten Rheinschiffahrtsakte und dem Friedensvertrag, der in dieser Hinsicht die Akte in Kraft läßt, insbesondere den Art. 1 und 7 der Rheinakte, widerspricht“.

Es ist nicht das erste Mal, daß derartige Befehle Anlaß zu Verhandlungen in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt gaben, und daß sie im Anschluß an diese Verhandlungen abgeändert werden mußten; es ist daher auch nicht ausgeschlossen, daß auch diesmal die Sache vor die internationale Instanz gebracht wird, die in Rheinschiffahrtsangelegenheiten maßgebend ist.

— **Straßburg und das Saargebiet.** In Straßburg scheint man an der Besetzung des Saargebietes durch die Franzosen keine ungeteilte Freude zu haben, weil man ihr den Verkehrsrückgang im Straßburger Handelszentrum aufs Schuldkonto schreibt. Ein Straßburger Gewerbevertreter spricht sich hierüber im französischen Organ der Binnenschiffer „Les Voies Navigables“ folgendermaßen aus: „Der Verkehr in den Straßburger Häfen ist kaum noch halb so bedeutend wie früher, und zwar vor allem aus dem Grunde, weil man für die Ruhrkohle nicht mehr die gleichen Abnehmer sucht wie früher, nämlich Mülhausen und die industriellen Unternehmungen am Oberrhein und am Doubs, denen man mit aller Gewalt die Saarkohlen aufhalsen will, die man uns dummerweise aufgebürdet hat und die vor dem Kriege nach anderen Absatzgebieten gingen, wo man minderwertige Kohle besser gebrauchen konnte als am Oberrhein. Außerdem hat man sich während des Jahres 1922 fieberhaft mit großen Millionenprojekten am Rhein herumgeschlagen und dabei die dringlichen kleineren Dinge ganz vergessen. So wartet man in Hüningen immer noch auf den Ausbau des Hafens und an der Kanalstrecke Mülhausen-Montbeliard-St.-Jean-de-Losne auf einen Zuschuß an Kanalwasser.“

— **Abbau bei den italienischen Eisenbahnen.** Die italienische Regierung hat Ende Januar einen Gesetzentwurf angenommen, nach dem die Zahl der im Dienste der italienischen Staatsbahnen beschäftigten Arbeitskräfte von 229 000 auf 190 000 vermindert werden soll. Hierdurch sollen im Staatshaushalt 1923/24 70 Millionen und im Staatshaushalt 1924/25 375 Millionen Lire erspart werden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat bei dieser Gelegenheit erklärt, die Staatsbahnen hätten zwar zurzeit einen Fehlbetrag von einer Milliarde, würden aber im Betriebsjahr 1923/24 ihre Ausgaben durch ihre Einnahmen decken. Hierzu kann man wohl nur ein Fragezeichen machen.

— **Nantes-St.-Nazaire und der schweizerische Durchgangsverkehr.** Nach einem Bericht des schweizerischen Konsulates in Nantes an die schweizerische Handelskammer in Frankreich hat kürzlich der Präsident der Handelskammer von Nantes neuerdings darauf hingewiesen, daß man sich in Nantes schon lange damit befasse, einen Teil des schweizerischen Überseeverkehrs von den belgischen, holländischen und deutschen Häfen auf die französischen atlantischen Häfen Nantes und St. Nazaire abzuleiten. Die Loiremündung sei hierzu wie kein anderer französischer Hafen geschaffen, denn die Eisenbahnlinie St. Nazaire-Nantes-Tours-Sainsaize-Lyon-Genf weise gegenüber der über das Zentralplateau projektierten verschiedene Vorteile auf. Einmal sei die Linie bereits erstellt, und dann habe sie nicht die große Steigung zu überwinden wie die über das Zentralplateau gehende Linie von Bordeaux nach Lyon, die gewöhnlich auch die Linie des 45. Breitengrades genannt werde. Immerhin aber sei es bei den gegenwärtigen prohibitiven Eisenbahntarifen unmöglich, mit den erwähnten nordischen Seehäfen in Wettbewerb zu treten.

Auf die Vorstellung der Handelskammer von Bordeaux ist schon im Jahre 1920 ein Anlauf zu Wettbewerbstarifen für die schweizerischen Durchgangsgüter zugunsten der Loirehäfen gemacht worden, denn am 16. Aug. 1920 wurde festgesetzt, daß „Güter von einer schweizerischen Station mit der Bestimmung nach England oder einem jeden anderen Lande Europas im Durchgang über die französischen Eisenbahnlinien von der Schweizer Grenze bis zum französischen Meerhafen Tarifvergünstigungen in Form von Tarifrückerstattungen genießen sollen. Diese Tarife sollen nicht höher sein als sie die schweizerischen Güter hätten tragen müssen, wenn sie von der Schweiz

aus direkt in einen Hafen zwischen Glyvelde in Belgien und der Emsmündung oder zwischen Ventimiglia und der Meerenge von Messina befördert worden wären.“ Es zeigte sich jedoch bald, daß von dieser Vergünstigung sehr wenig Gebrauch gemacht wurde, weil man den schweizerischen Handelsleuten wohl die gleichen Tarife wie in anderen Häfen einräumte, ihnen aber zumutete, auf die Rückerstattungen der zu viel bezahlten Tarife sechs Monate zu warten und erst noch eine Unzahl Förmlichkeiten zu erfüllen.

Die Handelskammer von Bordeaux ließ aber die Sache nicht ruhen und drang darauf, daß die Regierung von den Eisenbahnen Tarife verlange, welche den Loirehäfen erlauben würden, mit den nordischen Häfen in Wettbewerb treten zu können. Sie faßte ihren Wunsch wie folgt: „Die Eisenbahngesellschaften sollen unverzüglich für den Verkehr Schweiz-Ozean und umgekehrt Spezialtarife einstellen, die niederer sind als diejenigen, die für die Transporte von der Schweiz nach einem ausländischen Hafen im Gebrauch sind, oder wenigstens nicht höher.“

Es frägt sich nun, ob die französischen Bahnen auf diese Forderung eingehen können. Für die Schweiz sind die Bemühungen der französischen atlantischen Häfen deshalb von Interesse, weil aus ihnen hervorgeht, daß die Wasserstraße immer noch billiger ist als die französischen Eisenbahnen. Aber nicht nur der Rheinweg ist der Forderung von Bordeaux im Wege, sondern auch die vorzüglichen Eisenbahnverbindungen Basel-Straßburg-Antwerpen für Güter aller Art.

Fremde Erdteile.

— **Aufschwung bei den amerikanischen Eisenbahnen.** Man hofft in den Vereinigten Staaten für das Jahr 1923 auf ein Aufleben des Handels und dementsprechend auch auf eine Aufwärtsentwicklung des Eisenbahnwesens. Namentlich lassen die Eisenbahngesellschaften ihre Anlagen aus und vermehren den Bestand ihrer Betriebsmittel. Im Jahre 1922 haben sie mehr Güterwagen bestellt als je in der Zeit seit 1912; die Lokomotivbestellungen haben diejenigen der Jahre 1917 bis 1921, die Bestellungen von Personenwagen diejenigen von 1915 bis 1921 übertroffen. Daß unter diesen Umständen für 1923 geringere Bestellungen zu erwarten sind, ist eigentlich nur natürlich und braucht kein Zeichen eines Rückgangs zu sein. 27 Eisenbahngesellschaften mit Netzen von zusammen 153 000 km Länge, d. s. etwa 40 % der Gesamtlänge der amerikanischen Eisenbahnen, beabsichtigen im Jahre 1923 Planungen auszuführen, die eine Vermehrung des Anlagekapitals um 350 Millionen Dollar bedingen. Von den übrigen Eisenbahngesellschaften liegen Einzelheiten nicht vor, doch wird angenommen, daß sie ungefähr die gleichen Aufwendungen machen werden. Ein Fachmann prophezeit für 1923 eine Entwickelung des Eisenbahnwesens in einem Umfang, wie er noch in keinem einzelnen Jahre dagewesen ist; doch genügt der zu erwartende Zuwachs noch nicht, um die Unterlassungen der letzten Jahre auszugleichen.

Rechtspflege.

— **Ist ein vom Amtsgericht erlassener, in Rechtskraft übergegangener Strafbefehl in tatsächlicher und rechtlicher Beziehung für den Disziplinarrichter bindend?** (Urteil des Reichsdisziplinarhofs zu Leipzig vom 16. November 1922.)

Es ist zunächst die Frage zu beantworten, ob der vom Amtsgericht erlassene, in Rechtskraft übergegangene Strafbefehl in tatsächlicher und rechtlicher Beziehung für den Disziplinarrichter bindend ist. Diese Frage ist — entgegen der Ansicht, die von dem Beamten der Staatsanwaltschaft in der Verhandlung vor dem Disziplinarhof vertreten worden ist — zu verneinen.

Der Diziplinarhof hat schon mehrfach Veranlassung gehabt, sich mit der Frage nach der bindenden Kraft des Strafbefehls für das Disziplinarverfahren zu befassen. In dem Urteil vom 3. Mai 1909 F. 13/08 (abgedruckt in der Rechtsprechung des Kaiserlichen Disziplinarhofs, herausgegeben von Schultze S. 201 f. 207) ist im Anschluß an die Erörterung der Tragweite des § 78 RBG. die Meinung ausgesprochen worden, daß eine Einstellung des Verfahrens gemäß § 202 St. P. O. keinesfalls für den Disziplinarrichter bindend sei, weil der § 78 a. a. O. eine in Form des Urteils ergangene freisprechende oder verurteilende Entscheidung voraussetze. Im übrigen ist dort die Frage, ob etwa ein rechtskräftiger Strafbefehl (§ 450 St. P. O.) dem Urteil gleich zu achten sei, unentschieden gelassen. Im Urteil des Disziplinarhofs vom 17. Oktober 1921 F 33/21 ist die Auffassung der Vorinstanz, daß der Disziplinarrichter auch bei einem Strafbefehl an die Entscheidung des Strafrichters gebunden sei, als unzutreffend zurückgewiesen, weil das dem Strafbefehl vorausgegangene Ermittlungsverfahren nicht den Anforderungen genüge, die an eine „gerichtliche Untersuchung“ im Sinne der §§ 77, 78, R. B. G. zu stellen seien und auch keine „Erörterung“, wie ihn § 78 Abs. 1 R. B. G. voraussetze, stattfinde. Hierzu ist u. a. ausgeführt: „Zwar erlangt ein Strafbefehl, gegen den nicht rechtzeitig Einspruch erhoben ist, nach § 450 St. P. O. die Wirkung eines rechtskräftigen Urteils. Aber wie daraus nicht gefolgert werden darf, daß mit dem Eintritt der Vollstreckbarkeit des Strafbefehls die Strafklage verbraucht sei, wenn sich nachträglich herausstellt, daß die Tat unter einer im Strafbefehl nicht gewürdigten, eine erhöhte Strafbarkeit bedingenden rechtlichen Gesichtspunkte zu beurteilen ist, so kann — mindestens in Fällen dieser Art — einem vollstreckbar gewordenen Strafbefehl auch nicht die entscheidende Bedeutung zuerkannt werden, die der Disziplinarhof in ständiger Rechtsprechung dem strafrichterlichen Schuldausspruch und den ihm zu Grunde liegenden Feststellungen des rechtskräftigen strafgerichtlichen Urteils für ein nachfolgendes Disziplinarverfahren beigelegt hat“. Auch in dem Urteil vom 7. November 1921, F. 81/21 hat sich der Disziplinarhof, wennschon ohne nähere Begründung, auf den Standpunkt gestellt, daß beim Vorliegen eines amtsrichterlichen Strafbefehls der Disziplinarrichter, anders als beim Strafurteil, die Schuldfrage selbständig zu entscheiden habe.

Hieran ist festzuhalten. Als Regel stellt der § 108 R. B. G. den Satz auf, daß die Disziplinarbehörde nach ihrer freien, aus dem Inbegriff der Verhandlungen und Beweise geschöpften Überzeugung, „ohne an positive Beweisregeln gebunden zu sein“, darüber zu entscheiden habe, inwieweit die erhobene Anschuldigung begründet sei. Eine Ausnahme hiervon bilden die Vorschriften der §§ 77, 78 a. a. O. über das Verhältnis zwischen Disziplinar- und Strafverfahren, insbesondere zwischen Disziplinar- und Strafurteil. Sie findet ihre Rechtfertigung darin, daß bei völliger Unabhängigkeit des Disziplinarrichters von dem Strafrichter über einen und denselben Tatbestand leicht sich gegenseitig widersprechende Entscheidungen ergeben können, was im Interesse der Staatsautorität tunlichst zu vermeiden ist. Ausnahmevorschriften aber sind, worüber kein Streit besteht, eng auszulegen und nicht über die vom Gesetz selbst gezogenen Grenzen hinaus auszudehnen. Eine solche ausdehnende Auslegung würde es nun sicherlich sein, wenn das, was nach der Rechtsprechung des Disziplinarhofs zufolge des § 78 R. B. G. von den auf Freisprechung oder Verurteilung lautenden, in Form des Urteils ergehenden Entscheidungen des Strafrichters gilt, ohne weiteres auch auf Strafbefehle erstreckt würde. Die gegenteilige Ansicht wird dem wesentlichen Unterschied zwischen dem Verfahren bei Erlassung eines Strafbefehls und dem ordentlichen Strafverfahren, das mit der Verkündung eines Urteils endigt, nicht gerecht. Während der Srafbefehl lediglich auf Grund des Akteninhalts, ohne vorheriges Gehör des Beschuldigten, erlassen werden kann und zumeist erlassen wird, muß dem Urteil notwendig eine mündliche Verhandlung vorausgehen, in welcher der Beschuldigte gehört wird, um ihm Gelegenheit zur Beseitigung der gegen ihn vorliegenden Verdachtsgründe und zur Geltendmachung der zu seinen Gunsten sprechenden Tatsachen zu geben (242 Abs. 3 i. V. m. § 136 St. P. O.), und in der der Richter gehalten ist, die in der Anklage bezeichnete Tat nach allen rechtlichen Gesichtspunkten hin zu prüfen (§ 263 das.). Die in Gestalt des Strafbefehls ergangene richterliche Entscheidung bietet daher nicht entfernt die gleiche Gewähr für eine nach der tatsächlichen und rechtlichen Seite erschöpfende Beurteilung des Sachverhalts, wie das auf dem Gesamtergebnis der Hauptverhandlung, also der Vernehmung des Angeklagten und einer etwaigen Beweisaufnahme (§ 260 St P. O.), beruhende Strafurteil. Es würde infolgedessen eine nicht zu verantwortende Härte für den in ein Disziplinarverfahren verwickelten Beamten in sich schließen, wollte man ihm gegenüber einem rechtskräftig gewordenen Strafbefehl die Möglichkeit verschließen, von neuem die Schuldfrage aufzurollen, um alles das vorzubringen, was zu seiner Entlastung zu dienen geeignet ist. Das erscheint um so weniger angängig, als das Disziplinarverfahren, namentlich wenn die ernstliche Gefahr einer Dienstentlassung (§ 75 Nr. 2 R. B. G.) droht, für den davon betroffenen Beamten von ungleich größerer Bedeutung zu sein pflegt, als ein mit einer verhältnismäßig geringfügigen Geld- oder Freiheitsstrafe abschließendes Verfahren bei einem amtsrichterlichen Strafbefehl. Wenn demgegenüber von dem Beamten der Staatsanwaltschaft darauf hingewiesen worden ist, daß im vorliegenden Fall der Angeschuldigte vor Erlassung des Strafbefehls gehört worden sei, und daß er es unterlassen habe, durch rechtzeitige Einlegung des Einspruchs, den Eintritt der Rechtskraft des Strafbefehls zu verhindern, so vermag das nach dem Gesagten eine abweichende Beurteilung schon um deswillen nicht zu rechtfertigen, weil die dem Strafbefehl infolge des Wegfalls der mündlichen Verhandlung naturgemäß anhaftenden Mängel nach wie vor bestehen geblieben sind, und weil der Ausgang des Disziplinarverfahrens wegen des ihm innewohnenden öffentlich rechtlichen Charakters unmöglich von dem mehr oder

weniger dem Zufall preisgegebenen Verhalten des Beschuldigten bei Abwägung der für oder gegen Erhebung von Einspruch gegen den Strafbefehl sprechenden Umstände abhängig gemacht werden kann.

Bücherschau

— **Die bisherigen Ergebnisse der Holzprüfungen in der Materialprüfungsanstalt an der Technischen Hochschule zu Stuttgart.** Von R. Baumann. Heft 231 der Forschungsarbeiten auf dem Gebiete des Ingenieurwesens. Dazu ein besonderes Heft mit Abbildungen auf 13 Doppeltafeln. Verlag des Vereins deutscher Ingenieure, Berlin 1922. — Zu beziehen durch die Verlagsbuchhandlung von Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 23/24. Preis 85 *M* zuzüglich 50 % Teuerungszuschlag und Versandgebühren; für Mitglieder des VDI. 20 % Ermäßigung.

Die vorliegende Schrift behandelt ein Gebiet, dem eine Bearbeitung auf der breiten, hier gebotenen Grundlage bisher fehlte. Obwohl der Bericht nur einen kleinen Bruchteil aller Versuchsergebnisse wiedergeben kann, dürften die Mitteilungen nicht nur für die Wissenschaft (Botanik, Forstwesen, Materialkunde, Bau- und Maschineningenieurwesen), sondern auch für alle holzverarbeitenden Industrien (Holzbau, Flug- und Kraftfahrwesen, Wagenbau, Holzbearbeitungsmaschinen usw.) von großem Werte sein, denn genaue Materialkenntnis und Wirtschaftlichkeit sind hier unentbehrlich.

Ungefähr 40 einheimische und ausländische Hölzer (meist jeweils in verschiedener Güte) werden in dem Buche vom Verfasser auf ihre Festigkeitseigenschaften (Biegungsfestigkeit, Zug-, Druck- und teilweise auch Drehungsfestigkeit, Arbeitsverbrauch beim Schlagversuch [Zähigkeit], Härte, Elastizitätsmodul) hin untersucht; es werden weiter, was bisher recht selten geschehen ist, der Einfluß der Beschaffenheit, des (fehlerhaften) Wuchses, der Faserrichtung, der Einfluß der Behandlung, des Alters, der Feuchtigkeit und der Krankheiten des Holzes aufs eingehendste erforscht. Schließlich wird über Leimversuche und Versuche mit Sperrholz berichtet. Nebenbei bemerkt sind die Mittel zu diesen umfangreichen Untersuchungen der Technischen Hochschule Stuttgart aus der Robert-Bosch-Stiftung in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt worden.

Der beigegebene Atlas mit 13 doppelseitigen Tafeln zeigt in zahlreichen trefflich gelungenen Abbildungen, darunter vielen mikroskopischen Aufnahmen, die nicht etwa, wie in der botanischen Literatur üblich, durch Zeichnung, sondern durch Photographie erlangt sind, die Beschaffenheit der beim Versuch verwendeten Hölzer und ihren inneren Aufbau; auch die mitgeteilten Verfahren für die Herstellung der Dünnschnitte dürften von Wert sein. Die Arbeit entstand vorwiegend aus den Bedürfnissen des Flugzeug- und Kraftwagenbaues; sie sollte aber von nicht geringerem Interesse sein für Möbelfabrikanten, Wagen- und Instrumentenbauer, Fabrikanten von Sportartikeln, überhaupt für jeden, der Qualitätsarbeit in Holz erzielen will. Überaus zahlreiche praktische Erfahrungen sind angeführt, wodurch die Arbeit zu einer lebensvollen Darstellung der Hölzer geworden ist. Die Versuche sind aus dem Grunde besonders wertvoll, weil sie zeigen, wie leicht man sich bei der Beurteilung der Eigenschaften eines Holzes auf Grund seines äußeren Aussehens irren kann. Dabei lehrt ein besonderer Abschnitt, wie die Beurteilung dieser Eigenschaften aus dem Querschnittsbild bei vielen Hölzern zuverlässig erfolgen kann. Das von fleißiger und gründlicher Arbeit zeugende Buch verdient ganz besondere Beachtung und weiteste Verbreitung.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). Am 10. Februar 1923 ist der rechts der Bahnstrecke Marienburg (Westpr.)—Marienwerder—Garnsee zwischen den Stationen Stuhm und Rehhof neu errichtete Haltepunkt Stuhmsdorf (Westpr.) für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen: zwischen Stuhm und Stuhmsdorf (Westpr.) 3,92 km, zwischen Stuhmsdorf (Westpr.) und Rehhof 7,16 km.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. März 1923 wird der zwischen den Stationen Burgkemnitz und Bitterfeld links der Bahnstrecke Berlin—Halle gelegene Bahnhof 4. Klasse Muldenstein, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke und Lagerplätze eröffnet werden.

Reichsbahndirektionsbezirk Osten. Der an der Strecke Züllichau—Kontopp gelegene Haltepunkt Oberweinberge wird vom 15. Februar 1923 für den Güterverkehr geschlossen. Die Personenzüge halten zum Aus- und Einsteigen. Der Fahrkartenverkauf findet durch die Zugführer statt.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Am 28. Februar 1923 wird die Güterabfertigung Bremerhaven-Zollinland für den Verkehr geschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Osten. Der an der Strecke Schneidemühl—Konitz gelegene Bahnhof Zakrzewo (Kreis Flatow) erhält vom 1. März 1923 die Bezeichnung Buschdorf (Kreis Flatow).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III. 23 vom 31. Januar 1923 an alle Vereinsverwaltungen betreffend: Teilweise Änderung in der Betriebsführung der Vereinigten Arader-Csanader Eisenbahnen;

Nr. IV. 19 vom 25. Januar 1923 an die Vereinsverwaltungen, die im IV. Vierteljahr 1922 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend: Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Schließung der Güterabfertigung Bremerhaven-Zollinland.

Am 28. Februar 1923 wird die Güterabfertigung Bremerhaven-Zollinland für den Verkehr geschlossen.

Hannover, im Februar 1923. (261)
Reichsbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Schneidemühl-Konitz gelegene Bahnhof Zakrzewo (Kreis Flatow) erhält vom 1. März 1923 die Bezeichnung Buschdorf (Kreis Flatow). (251)

Charlottenburg, den 30. Januar 1923.
Reichsbahndirektion Osten.

3. Gebühren.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg (Tfv. 10).

Mit Wirkung vom 20. Februar 1923 werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8 (1) und 9 im allgemeinen um 150 % erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455).

Altona, den 9. Februar 1923. (279)
Reichsbahndirektion.

4. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Strecke Züllichau-Kontopp gelegene Haltepunkt Oberweinberge wird vom 15. Februar 1923 für den Güterverkehr geschlossen. Die Personenzüge halten zum Aus- und Einsteigen. Der Fahrkartenverkauf findet durch die Zugführer statt.

Charlottenburg, den 26. Januar 1923.
Reichsbahndirektion Osten. (241)

5. Verkehrsstörungen und Verkehrsaufnahme auf gesperrten Strecken.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Am 4. Februar 1923 war die Strecke Rosenheim-Salzburg infolge Dammrutsches gesperrt.

Seit 1. Februar 1923 ist der Verkehr in Passau-Donaulände wegen Hochwassers eingestellt.

München, den 6. Februar 1923. (275)
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Auf folgenden Strecken wurde der Verkehr wieder aufgenommen:

Kempten-Isny am 29. Januar 1923,
Kempten-Pfronten-Steinach am 19. Januar 1923,
Marktoberdorf-Füssen am 18. Januar 1923,
Sonthofen-Oberstdorf am 19. Januar 1923.

Wegen Schneeverwehung wurde die Strecke Buchenberg-Weitnau vom 31. Januar 1923 an, wegen Dammrutsches die Strecke Wasserburg Bahnhof-Wasserburg Stadt vom 1. Februar an gesperrt.

München, den 2. Februar 1923. (271)
Reichsbahndirektion.

Zu § 10 Ziff. 1a VWÜ. Die Strecke Korneuburg-Korneuburg Umschlagplatz ist seit dem 4. Februar 1923 wegen Hochwassers unfahrbar.
Wien, den 7. Februar 1923. (276)
Bundesbahndirektion Wien Nordost.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Infolge Lawinensturz war die Strecke Gries-Brenner der Südbahnlinie Kufstein-Brenner vom 26. Januar 1923 12 Uhr mittag bis 27. Januar 9. Stunde gesperrt.
Wien, den 30. Januar 1923. (272)
Südbahn-Gesellschaft.

Zu § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen Lawinengefahr mußte der Verkehr auf der Strecke Eisenerz-Erzberg vom 1. Februar 7.42 Uhr bis 5. Februar 13.53 Uhr eingestellt werden.
Villach, den 6. Februar 1923. (277)
Bundesbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Auf den Linien der österr. Bundesbahnen traten noch folgende Verkehrsstörungen (Unterbrechungen) ein:
a) Infolge Hochwassers (Dammbruch) zwischen den Bahnhöfen Stadl-Paura u. Vorchdorf-Eggenberg, beginnend 3. Februar 1923 früh, beendet 3. Februar abends;
b) infolge Überschwemmung zwischen den Bahnhöfen Linz u. Linz-Umschlagplatz, beginnend 2. Februar 1923 früh, beendet 6. Februar früh;
c) aus gleichem Grunde zwischen den Bahnhöfen St. Gilgen u. St. Lorenz, beginnend 3. Februar 1923 früh, beendet 5. Februar 1923 abends, und zwischen den Bahnhöfen St. Lorenz u. Mondsee, beginnend 3. Februar 1923 früh, beendet 6. Februar 1923 vormittags.
Der Gesamtverkehr wurde auf folgenden Strecken wieder aufgenommen:
Zwischen den Bahnhöfen Munderfing u. Mattighofen am 4. Februar 1923 abends; zwischen den Bahnhöfen Steindorf u. Schneegattern am 6. Februar 1923 früh.
Linz, den 7. Februar 1923. (273)
Bundesbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Der Gesamtverkehr wurde auf der Strecke Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings infolge Dammrutschung am 2. Februar eingestellt und am 3. Februar wieder aufgenommen.
Wegen Hochwassers wurde der Gesamtverkehr auf der Strecke Sarmingstein-Persenbeug am 3. Februar und am 4. Februar weiter bis Saxen der Linie Krems a. D.-Mauthausen, ferner am 5. Februar auf der Strecke Wien Brigittenau Rbh. (einschl.)-Wien Donaukaibhf. (einschl.) eingestellt.
Auf der Strecke Gmünd-Gr. Gerungs wurde der Verkehr wegen Schneeverwehung am 24. Januar eingestellt und am 27. Januar wieder aufgenommen.
Am 5. Februar wurde der Gesamtverkehr in der Teilstrecke Sarmingstein-Persenbeug bzw. Grein der Linie Krems-Mauthausen wieder aufgenommen und bleibt nur die Teilstrecke Grein-Saxen weiter eingestellt.
Wien, den 6. Februar 1923. (274)
Bundesbahndirektion Wien-West.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Der Personenverkehr auf der Strecke Langen-Bludenz der Arlbergbahn wurde am 4. Februar wieder aufgenommen.
Innsbruck, den 5. Februar 1923. (270)
Bundesbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des VWÜ (RJV.). Der Gesamtverkehr auf der Strecke Grein-Saxen wurde am 6. Februar, auf der Strecke Grafenschlag-Martinsberg am 8. Februar und auf der Strecke Wien-Brigittenau Rgbhf.-Wien Donaukaibhf. am 9. Februar wieder aufgenommen.
Wien, den 9. Februar 1923. (287)
Bundesbahndirektion Wien-West.

Güterverkehr in Österreich.

Wegen Lawinenabgängen auf der Arlbergstrecke mußte der Gesamtgüterverkehr in der Richtung Ost-West nach Langen und darüber hinaus in der Richtung West-Ost nach Stationen über Bludenz hinaus bis auf weiteres gesperrt werden. Im Rollen befindliche Sendungen werden angehalten und den Absendern zur Verfügung gestellt.
Die wegen Hochwassers für den Gesamtgüterverkehr gesperrte Strecke Sarmingstein bis Persenbeug ist wieder offen. Dagegen mußte wegen Überschwemmung der Gesamtgüterverkehr nach und über die Strecken Grein ausschließlich bis Saxen ausschließlich und Wien Brigittenau einschließlich bis Wien Donaukaibahnhof einschließlich gesperrt werden. Nach Stationen dieser Strecken bestimmte Sendungen werden angehalten und den Absendern zur Verfügung gestellt.
Wegen Hochwassers wurde der Gesamtgüterverkehr nach der Station Linz-Umschlagplatz gesperrt. Rollendes wird angehalten und den Absendern zur Verfügung gestellt. Weiter wurde wegen Dammrutschung zwischen Obertraun und Bad Aussee der Gesamtverkehr zwischen diesen beiden Stationen eingestellt. Wegen Hochwassers und Felssturz wurde der Gesamtverkehr nach und über die Strecke Sarmingstein ausschließlich bis Persenbeug ausschließlich in beiden Verkehrsrichtungen gesperrt. Sendungen, die nach Stationen der gesperrten Strecke bestimmt sind, werden angehalten und den Absendern zur Verfügung gestellt.
Die am 19. Januar verlautbarte Sperre des Gesamtgüterverkehrs nach und über die Strecke Kienberg-Gaming bis Lunz wurde wieder aufgehoben.
Wien, im Februar 1923. (278)
Bundesministerium für Verkehrswesen.

6. Güterverkehr.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 15. Februar 1923 treten zu dem Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. 4. 1920 der Nachtrag XVIII und zu dem ab 19. Juni 1922 eingeführten Gütertarif für den Wechselverkehr zwischen den Schmalspurbahnstationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice und denjenigen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln usw. der Nachtrag IV in Kraft.
Die Nachträge erhalten Erhöhungen der Frachtsätze sowie der Sätze des Nebengebührentarifs. Über die Höhe der Frachtsätze gibt bis zum Erscheinen der Nachträge im Druck das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Oppeln Auskunft. Abdrücke der Nachträge sind demnächst bei der Stationskasse Gleiwitz (Schmalspurbahn) sowie bei dem Verkehrsamt Tarnowitz zu haben. Die Einführung der Nachträge mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörden.
Oppeln, den 12. Februar 1923. (289)
Reichsbahndirektion, Oberschlesische Eisenbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 79. Gemeinsamer Binnentarif der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (Bad. Nebenbahnen).
Tfv. 303. Gütertarif Badische Staatseisenbahnen, Badische Nebenbahnen im Privatbetriebe.
Tfv. 200. Badisch-Württembergischer Tarif.
Tfv. 206 c. Güterverkehr Deutsche Reichsbahnen-Saarbahnen Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1923 ab werden die Tarifkilometer im Verkehr mit Stationen der Nebenbahn Mosbach-Mudau erhöht.
Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (RGBl. 1914, S. 455). (283)
Berlin, den 3. Februar 1923.
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, Aktiengesellschaft.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 8. Februar 1923 treten den Ausnahmetarifen 10 und 13 folgende Bahnen bei: Albtalbahn, Bruchsal-Hilsbach-Menzingen, Bühlerthalbahn, Dessau-Wörlitzer Eisenbahn, Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn, Neckarbischofsheim-Hüffenhardt und Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 7. Februar 1923.
Reichsbahndirektion. (240)

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. werden die für die deutsche Strecke geltenden Mindestfrachten und Sondergebühren in gleichem Umfange wie im deutschen Binnenverkehr erhöht. Die Fracht für Leichen wird zunächst am 15. Februar d. J., dann nochmals am 1. März d. J. dem deutschen Binnentarif entsprechend erhöht.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (285)
Altona, den 10. Februar 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). D. Dienstkohlen-Ausnahmetarif).

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1923 werden die deutschen Gütertarife einschließl. Nebengebührentarife um 100 % erhöht. Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1923 werden außerdem die deutschen Tierfrachten um 60 % und die Nebengebühren im Tierverkehre um 100 % erhöht. Die Mindestfracht für Stückgut beträgt 800 Mark, für Eilgut 1600 Mark.
Die gleichen Tarifmaßnahmen gelten von den gleichen Zeitpunkten in den oben unter A bis D genannten Tarifen. Die Verschiebegebühr im Ausnahmetarif für Steinkohlen beträgt 16 Mark für 100 kg. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der unter A und D genannten Tarife ist erteilt. (290)
Oppeln, den 12. Februar 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 9. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft B.
Entfernungen über den Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen und der anschließenden Privatbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Nachtrag 19 vom 1. Oktober 1922 zu den Teilheften B II 33 und 34 zwischen den Kopfstationen 794 (Lindholm), 799 (Heide (Holst.), 805 (Altona), 809 (Flensburg), 810 (Hassee), 811 (Eckernförder), 812 (Osterrönfeld), 813 (Neumünster), 814 (Kiel), 815 (Ascheberg (Holst.), 816 (Neustadt (Holst.), und den Spitzenstationen unter lfd. Nr. 6 Bönnigstedt zu 3 usw. veröffentlichten Entfernungen aufgehoben. An ihre Stelle treten die früheren vor der Ausgabe des Nachtrags 19 gültigen Tarifentfernungen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz. (254)

Berlin, den 7. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1b, 1500, 2000).

Am 15. Februar 1923 treten in Kraft:
1. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, gültig vom 1. Januar 1923, der Nachtrag II,
2. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, gültig vom 1. Oktober 1922, der Nachtrag VI.

Am 20. Februar 1923 tritt in Kraft: Zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, gültig vom 1. Oktober 1922, der Nachtrag VI.

Die Nachträge enthalten Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs. Wegen der Erhöhungen der Mindestfrachten, Sonderfrachtbeträge und Nebengebühren wird auf unsere Bekanntmachung vom 10. Februar 1923 verwiesen. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 EVO. genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455).

Druckabzüge der Nachträge können voraussichtlich vom 18. Februar 1923 ab von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin bei der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 10. Februar 1923. (260)
Reichsbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station L ü b b e c k e (Westf.) als S a m m e l l a g e r s t a t i o n in den Ausnahmetarif 1a für Rundhölzer usw. — Seite 7 des Tarifs unter b) — nachgetragen.

Nähere Auskunft geben die Abfertigungsstellen.

Münster (Westf.), den 5. Februar 1923.
Reichsbahndirektion. (237)

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1923 werden die Frachtsätze im Güterverkehr um 100 % und vom 20. Februar 1923 die Frachtsätze im Tierverkehr um 70 % für den Binnen- und direkten Verkehr erhöht. (264)

Mühlhausen (Thür.), d. 10. Febr. 1923.
Der Vorstand.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b – Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Stralsund-Tribseer Eisenbahn für Wagenladungen zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 12. Februar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz. (244)

Berlin, den 7. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A (Tfv. 1a).

Mit Wirkung vom 1. März 1923 werden die Fußnoten zu Ziffer 10 der Anlage II sowie zu § 27 der Anlage III, ferner die Worte „Torf (ausgenommen sogenannter Maschinen- oder Preßtorf)" in Ziffer 10 der Anlage II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I A, gestrichen.

Die Änderung ist gemäß § 2 EVO. genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 a. a. O. (s. RGBl. 1914, S. 455).

Berlin, den 6. Februar 1923. (268)
Reichsbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1923 ab werden sämtliche Frachten im Güterverkehr, einschließlich der Kohlen- und sonstigen Ausnahmetarife, um 100 % erhöht; ebenso treten zum gleichen Zeitpunkt bei den tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträgen, den Neben- und örtlichen Gebühren Erhöhungen um rund 100 % ein.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1923 ab werden sämtliche Frachten im Tierverkehr um 60 %, die Nebengebühren im Tierverkehr in Anlehnung an die Erhöhungen im Güterverkehr um 100 % erhöht. Die Erhöhungen werden im Güter- und im Tierverkehr durch Ausgabe von neuen Tarifen oder Tarifnachträgen durchgeführt. Näheres ergeben die Bekanntmachungen zu den einzelnen Tarifen. Die neuen Tarifdrucksachen können voraussichtlich vom 18. Februar 1923 ab von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen in Berlin bei der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. Bis zum Erscheinen der neuen Tarife und Tarifnachträge f ü r d e n G ü t e r v e r k e h r sind die Frachten und Nebengebühren durch Verdoppelung der am 14. Februar 1923 gültigen Frachtsätze und Nebengebühren zu errechnen.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. (259)

Berlin, den 10. Februar 1923.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II, Ausnahmetarif 6.

Ab 1. März 1923 wird Muldenstein als Gewinnungsstätte in den Ausnahmetarif 6 einbezogen. (246)

Halle (Saale), den 6. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-polnischer Wechselverkehr.

Die nach den besonderen Bestimmungen, Abschnitt III, Ziffer 9, des Gütertarifs für den deutsch-polnischen Wechselverkehr geltenden Zuschläge zu den Lieferfristen betragen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden bis auf Widerruf
a) auf den deutschen Strecken für Güter aller Art und für lebende Tiere 10 Tage,
b) auf den polnischen Strecken bei Eilgut 1 Tag, bei Frachtgut 2 Tage.

Außerdem ist mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrsverhältnisse polnischerseits für die Übergänge Chojnice, Jamielnik, Kaczory, Rakowice, Simonsdorf und Strzebielino gemäß § 6, Absatz (3), Punkt 2, der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr noch eine besondere Zuschlagsfrist von 10 Tagen eingeführt worden.

Solange im Verkehr zwischen Deutschland und den Stationen der unter polnischer Verwaltung stehenden Eisenbahnen im Gebiet der Freien Stadt Danzig noch die Fracht auf Grund der deutschen Tarife für die ganze Beförderungsstrecke berechnet wird, kommt die für deutsche Strecken veröffentlichte Zuschlagsfrist von 10 Tagen nicht zur Anrechnung.

Breslau, den 6. Februar 1923. (243)
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Februar 1923.

Mit Geltung vom 16. Februar 1923 werden zugunsten der Schweizer Strecken für den außeritalienischen Durchlauf feste Zuschläge erhoben, die durch den Tarifanzeiger veröffentlicht werden.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros.

Frankfurt (Main), den 5. Februar 1923.
Reichsbahndirektion. (247)

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 15. Februar 1923 werden die direkten Entfernungen verschiedener Stationen der Nebenbahn Mosbach-Mudau um 1—11 km erhöht. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914. S. 455). (267)

Frankfurt (Main), den 9. Febr. 1923.
Reichsbahndirektion.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
I n n e n - u n d d i r e k t e r G ü t e r v e r k e h r.

Vom 15. Febr. 1923 ab tritt die gleiche Erhöhung wie bei der Reichsbahn ein.

Blankenburg (Harz), den 12. Febr. 1923.
Die Direktion. (291)

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Reichsbahngütertarif Heft C I b, Binnengütertarif der Westfälischen Landeseisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1923 werden die in den Tarifen für die Überführung von Wagenladungen und Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen zwischen den Bahnhöfen in Münster (Westf.) einerseits und dem Kanalhafen in Münster (Westf.) andererseits vorgesehenen Gebühren
auf 7200 *M* bei Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art,
auf 7704 *M* bei allen übrigen Gütern
für den Wagen erhöht. (288)

Münster (Westf.), den 12. Febr. 1923
Reichsbahndirektion Münster (Westf.)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5. — Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b (Stationsfrachtsätze) Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1923 wird der Ausnahmetarif 14 für frisches Obst auf eine größere Anzahl von Privatbahnen ausgedehnt. Für einzelne Bahnen treten gleichzeitig im Heft C I b Ausgleichszuschläge in Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (245)

Berlin, den 7. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, ostmitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. März 1923 wird der an der Bahnstrecke Berlin—Halle zwischen den Stationen Burgkemnitz und Bitterfeld links der Bahnstrecke gelegene Bahnhof 4. Kl. Muldenstein als Tarifstation für die Abfertigung von Wagenladungen sowie Stückgutsendungen in dem in der untenstehenden Fußnote angegebenen Umfange von und nach den dort angeschlossenen Werken eröffnet und in die oben bezeichneten Tarife einbezogen.

Die Entfernungen nach den Nachbarstationen sind:

Muldenstein—Bitterfeld 5,15 km,
Muldenstein—Burgkemnitz 5,03 km.

Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft B, Teilheft B I 7 ist neu aufzunehmen:

auf Seite 7 vor Muskau:

Muldenstein

Bergwitz	23 km
Bitterfeld	6 „
Burgkemnitz	6 „
Gräfenhainichen	11 „
Pratau	29 „
Radis	15 „
übrige Stationen	
Nr. 728, Heft B II 30	6 km
Nr. 732, Heft B II 30	28 „

Nachzutragen ist auf

Seite 1 bei Bergwitz:
Muldenstein 23 km,
Seite 2 bei Burgkemnitz:
Muldenstein 6 km,
Seite 4 bei Gräfenhainichen:
Muldenstein 11 km,
Seite 8 bei Radis:
Muldenstein 15 km.

Im Reichsbahn-Gütertarif Heft D. (Stationstarif) ist in der alphabetischen Reihenfolge nachzutragen:

Muldenstein (3) $\frac{12}{Hl}$ WA

(3) Die Annahme von Stückgutsendungen von und nach den dort angeschlossenen Werken ist zugelassen, wenn die Sendungen vom Absender nach Vereinbarung mit der Eisenbahn selbst verladen werden und dies vom Absender im Frachtbrief bestätigt wird und sie in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger aufgeliefert werden, und zwar

a) bei Eilgutsendungen mit einem abgerundeten Gewicht von mindestens 1500 kg oder Frachtzahlung dafür,
b) bei Frachtgutsendungen mit einem abgerundeten Gewicht von mindestens 2000 kg oder Frachtzahlung dafür,
c) bei Eil- und Frachtgutsendungen geringeren Gewichts, sofern
 1. der Wagenraum gut ausgenutzt ist oder
 2. es sich um Gegenstände von außergewöhnlichem Umfange (§ 24 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Teil I B) handelt.

Halle (Saale), den 3. Februar 1923.
Reichsbahndirektion. (250)

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II. Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Am 15. Februar d. J. werden die Stationen Greiz und Schmiedefeld (Kreis Breslau) in den deutsch-dänischen und deutsch-schwedisch-norwegischen Verbandstarif einbezogen. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden in beiden Tarifen die in die Schnittsätze eingerechneten Zuschläge der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn den innerdeutschen Zuschlägen entsprechend erhöht.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (258)

Altona, den 8. Februar 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II, Heft 1 und 2. Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. an werden die deutschen Schnittfrachtsätze und die deutschen Durchgangsanteile im Verkehr mit den Saarbahnen durchweg um 100 % erhöht.

Im Tarif 580 Heft 2 ist auf Seite 14 im Kopf „Centimen“ zu ändern in „Mark“ (gültig ab 1. II. 23).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 10. Februar 1923. (266)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Verbandskohlentarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. an sind die im Nachtrag XXIV angegebenen deutschen Schnittfrachtsätze zu verdoppeln.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 10. Februar 1923. (265)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Die durch Veröffentlichung vom 27. Januar 1923 bekanntgegebene Erhöhung der im Binnen- und direkten Güterverkehr der Buttstädt-Rastenberger, Esperstedt-Oldislebener, Greußen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Neubrandenburg-Friedländer, Osterwieck-Wasserlebener, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer und Wenigentaft-Öchsener Eisenbahn zur Berechnung kommenden besonderen Zuschlagsfrachten wird nicht ab 1. März 1923, sondern bereits ab 15. Februar 1923 durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. Nähere Auskunft erteilen die Stationen. (256)

Berlin, den 8. Februar 1923.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.
Die Direktion der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Gesellschaft.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4).

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1923 ab werden die im Verkehr mit der Südharz-Eisenbahn zur Berechnung gelangenden Umlade- bzw. Rollbockgebühren und die im Verkehr mit der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn bei Tarifbildung über die Südharz-Eisenbahn bestehenden besonderen Zuschlagsfrachten erhöht. Die neuen Sätze können aus der zu diesem Tage von der Reichsbahndirektion Berlin herausgegebenen Ergänzung bzw. Neuausgabe obigen Heftes entnommen werden. (255)

Berlin, den 8. Februar 1923.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C I b.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1923 werden die Umlade- und Rollbockgebührensätze der Schmalspurbahnen des Direktionsbezirks Erfurt wie folgt erhöht: für die Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 10 ℳ auf 20 ℳ; für die Güter der Gruppe 2 (Holz-, Holzwaren usw.) von 50 ℳ auf 100 ℳ; für die Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) von 40 ℳ auf 80 ℳ. Die alsbaldige Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Erfurt, den 10. Februar 1923. (263)
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 wird die Kilometertafel II unter

e) Stationen der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft A.-G. (Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn)

wie folgt berichtigt:

Dossenheim (Bergstr.) (schmalspurig) zu streichen mit allen Angaben und Entfernungen.

Dossenheim (Bergstr.) (vollspurig) zu streichen „vollspurig“.

Großsachsen Nb. zu setzen: Eil- u. Frachtstückgut. Anstoß an Heidelberg Hbf. 19 km.
Wagenladungen: Die bisherigen Kilometer bleiben unverändert.

Heddesheim (Baden) Nb. zu setzen: Eil- u. Frachtstückgut. Anstoß an Heidelberg 40 km.
Wagenladungen: Die bisherigen Kilometer bleiben unverändert.

Heidelberg Handschuhsheim (schmalspurig) zu streichen mit allen Angaben und Entfernungen.

Heidelberg Handschuhsheim (vollspurig) zu streichen „(vollspurig)“.

Leutershausen (Baden) zu setzen: Eil- u. Frachtstückgüter Anstoß an Heidelberg 16 km.
Wagenladungen: Die bisherigen Kilometer bleiben unverändert.

Lützelsachsen Nb. zu setzen: Eil- und Frachtstückgüter Anstoß an Heidelberg 20 km.
Wagenladungen: Die bisherigen Entfernungen bleiben unverändert.

Mannheim-Käfertal Nb. zu setzen: Eil- u. Frachtstückgüter Anstoß an Heidelberg 32 km.
Wagenladungen: Die bisherigen Entfernungen bleiben unverändert.

Neckarhausen Nb. zu setzen: Eil- und Frachtstückgüter Anstoß an Heidelberg 13 km.
Wagenladungen: Die bisherigen Entfernungen bleiben unverändert.

Schrießheim (schmalspurig) mit allen Angaben und Entfernungen streichen.

Schrießheim (vollspurig) zu streichen „(vollspurig)“.

Seckenheim Nb. zu setzen: Eil- u. Frachtstückgüter Anstoß an Heidelberg 18 km.
Wagenladungen: Die bisherigen Entfernungen bleiben unverändert.

Viernheim Nb. zu setzen: Eil- u. Frachtstückgüter Anstoß an Heidelberg 33 km.
Wagenladungen: Die bisherigen Entfernungen bleiben unverändert.

Wallstadt (Baden) Eil- u. Frachtstückgüter Anstoß an Heidelberg 35 km.
Wagenladungen: Die bisherigen Entfernungen bleiben unverändert.

München, den 5. Februar 1923.
Tarifamt beim RVM., ZB. (239)

Reichsbahn-Saarbahn-Güterverkehr. Heft 3 Verkehr mit Süddeutschland vom 1. Juli 1922.

I. Mit sofortiger Gültigkeit erhält die gemäß Nachtrag I bei Bous (Saar), Dillingen (Saar), Hostenbach West, Merzig (Saar), Reinheim (Saar) [Bliesbrücken] Grenze, Saarbrücken Hbf. [Forbach] Grenze, Saargemünd und Völklingen auf Seite 7 des Tarifs nachzutragende Anmerkung folgende Fassung:

„Nur gültig für den Ortsverkehr und zur Ermittlung der niedersten Gesamtentfernungen (siehe Ziffer 3 der Vorbemerkungen auf Seite 5) für Sendungen von Frankreich nach Deutschland und umgekehrt durch das Saargebiet, wenn der Absender den Reichsbahn-Saarbahnübergang nicht vorgeschrieben hat."

II. Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1923 werden folgende Entfernungen geändert:

Krumbach (Baden)	Zu Mosb. M.	233	216	227	283	312	390
Langenelz	Zu Mosb M.	254	237	248	304	333	411
Laudenberg	Zu Mosb. M.	244	227	238	294	323	401
Limbach (Baden)	Zu Mosb. M.	239	222	233	289	318	396
Mudau	Zu Mosb. M.	258	241	252	308	337	415
Robern	Zu Mosb. M.	230	213	224	280	309	387

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Aenderung des § 6 EVO (RGBl. 1914 S. 455).

III. Die Nebenbahn Rhein-Ettenheimmünster erhält die Bezeichnung „Orschweier-Ettenheimmünster". (286)

München, den 10. Februar 1923.

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife Teile II.

Aus Anlaß der durch unsere Bekanntmachung vom 10. Februar 1923 angekündigten, vom 15. Februar 1923 ab gültigen Tariferhöhungen werden herausgegeben:

Heft A Nachtrag 2;
Heft C I a Neuausgabe;
Heft C I b Neuausgabe } Der bisherige
Heft C I c Neu-Einführung } Abschnitt III,
Örtliche Gebühren, erscheint in dem neu eingeführten Heft C I c (Nr. 4b des Tarifverzeichnisses), so daß im Heft C I b (neue Nr. 4a des Tarifverzeichnisses) nur noch die Abschnitte „I. Stationsfrachtsätze" und „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" verbleiben.
Heft C II Nachtrag 3.

Durch den Nachtrag 3 zu Heft C II wird die Frachtberechnung für Ladungen bei dem Ausnahmetarif 8 für Seefische dahin geändert, daß ab 701 km die halben Frachtsätze der erhöhten Klassen B, B. 10 und B. 5 gelten und für die Entfernungen von 101 bis 700 km sich geringe Frachtsätze als die Erhöhung der jetzigen Frachtsätze um 100 % ergeben.

Die Tarife oder Tarifnachträge können nach ihrer Fertigstellung durch die beteiligten Güterabfertigungen, sowie von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden. (280)

Berlin, den 10. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 86. Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, Teil II.

Am 15. Februar 1923 werden entsprechend dem Vorgehen der Reichseisenbahn die Frachtsätze um 100 v.H. erhöht. Ferner werden die besonderen Frachtzuschläge erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Elmshorn, den 12. Februar 1923.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion. (284)

Tfv. 9. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde wird infolge Verschmelzung der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn mit der Ruppiner Eisenbahn am 1. April 1923 der Bahnhof Neuruppin P. N. E. als Tarifstation für den Güterverkehr aufgehoben. Gleichzeitig erhält die bisherige Tarifstation Neuruppin K. W. E. die Bezeichnung „Neuruppin". Hierdurch treten im Verkehr mit Neuruppin teilweise Entfernungserhöhungen von 1—2 km ein.

Neuruppin, den 10. Februar 1923.
Die Direktion
der Ruppiner Eisenbahn. (282)

Tschechoslowakischer Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno.

Gütertarif Teil II. Einführung eines Nachtrages II.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen. Preis 6 tschech. Kronen für das Stück.

Für den Schiffsdurchlauf werden an Stelle der Sätze im Abschnitt IV D, Punkt 2, bis auf weiteres noch die Frachtsätze des Lokalgütertarifes der beteiligten Schiffahrtsverwaltungen angewendet.

In den Zeitungen des V. D. E. V. Nr. 26, 28, 32, 37, 42, 43, 45 werden die Kundmachungen aufgehoben. (262)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Stralsund—Tribseer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. werden die besonderen Frachtzuschläge für Wagenladungsgüter erhöht. Gleichzeitig tritt eine weitere Erhöhung im Personenverkehr ein. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Tribsees.

Stralsund, den 8. Februar 1923. (248)
Der Vorstand.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Am 15. Februar d. J. werden die Beförderungspreise im Güterverkehr um 100 % und am 20. Februar d. J. die des Tierverkehrs um 60 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen. (269)

Mannheim-Waldhof, d. 10. Febr. 1923.
Bahngesellschaft Waldhof.

---

7. Personen- und Güterverkehr.

Freien Grunder Eisenbahn.

Ab 15. Februar d. J. wird der Gütertarif, ab 20. Februar d. J. der Tiertarif sowie ab 1. März d. J. der Personen- und Gepäcktarif im gleichen Umfang wie bei der Reichsbahn erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (281)

Frankfurt a. M., den 10. Februar 1923.
Freien Grunder Eisenbahn
Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 15., 20. Februar und 1. März d. J. treten entsprechend dem Vorgehen der Reichsbahn weitere Tariferhöhungen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (252)

Berlin, den 9. Februar 1923.
Die Direktion.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 15., 20. Februar und 1. März d. J. treten entsprechend dem Vorgehen der Reichsbahn weitere Tariferhöhungen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (253)

Gütersloh, den 9. Februar 1923.
Die Direktion.

---

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsche Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarife, Teil I u. II.

Am 15. Februar 1923 tritt eine weitere Erhöhung des Expreßguttarifs um 100 % ein. Die Mindestfracht beträgt vom gleichen Tage ab 400 *M*. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt und gründet sich auf vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455). (257)

Erfurt, im Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Crefelder Eisenbahn.

Ab 1. Februar 1923 gelangt der Nachtrag 15 zum diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäcktarif zur Ausgabe. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. (R.G.Bl. 1914 S. 455).

Crefeld, den 25. Januar 1923.
Die Direktion. (242)

---

9. Verdingungen.

Die Eindeckung mit Bimsbetonplatten (etwa 3000 qm) der Bahnhofshallen des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin soll öffentlich verdungen werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im Geschäftszimmer der Bauabteilung zur Einsichtnahme aus und können von dort, zum Preise von 100 *M* für das Angebotsheft, gegen postfreie Einsendung des Betrages bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 23. Februar 1923, mittags 12 Uhr, im Geschäftszimmer der Bauabteilung statt. Die Angebote sind bis dahin mit entsprechender Aufschrift versehen einzusenden. (249)

Zuschlagfrist 1. März 1923.
Eisenbahn-Bauabteilung 2.
Berlin, Prinz-Louis-Ferdinand-Str. 12.

---

10. Verkauf von Lokomotiven.

Die im Bezirk Altona ausgemusterten Lokomotiven sollen öffentlich ausgeschrieben werden. Die Verkaufsbedingungen können gegen kostenfreie Einsendung von 1000 *M* in bar und der Zusendungsgebühren von unserm Präsidialbür bezogen werden. Angebote sind bis zum 23. Februar 1923 vorm. 11 Uhr verschlossen, mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf ausgemusterter Lok.", an das maschinentechnische Büro der Reichsbahndirektion Altona einzusenden.

Zuschlagsfrist läuft ab 28. Februar.
Altona, Februar 1923.
Reichsbahndirektion. (238

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 8. | Berlin, den 22. Februar 1923. | LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Gleitpachtzins für Eisenbahnlagerplätze.

Vom Ober- und Geh. Regierungsrat **Rosenbaum.**

Um sich vor Verlusten zu bewahren, versucht sich in jetziger Zeit jedermann dem schwankenden Werte der deutschen Mark möglichst schnell anzupassen. Die Preise aller Waren und Leistungen verändern sich binnen 24 Stunden; niemand geht noch auf vertragliche Verpflichtungen ein, durch die er an feste Preise gebunden wird. Fast nur noch Gleitpreise kommen zur Anwendung.

Auch die Reichsbahn sucht sich dem jeweiligen Stande des Geldwertes anzupassen. Die Tarifsätze und tarifarischen Nebengebühren werden nach kurzer Ankündigungsfrist erhöht, in Privatanschlußgleisverträgen wird die Möglichkeit, die Entgelte für Leistungen binnen kurzer Frist zu erhöhen, vorgesehen. Für Wohnungsmieten gelten die gesetzlichen Bestimmungen, so daß sich auch hier die Mieten jederzeit ohne Kündigung den Verhältnissen anpassen. Nur bezüglich der Lagerplatzverträge sowie der Anerkennungs- (Nutzungs-) Gebühren hat man noch nicht daran gedacht, Vorkehrungen zu treffen, die es ermöglichen, den Pachtzins und die Anerkennungsgebühren rechtzeitig dem Geldwerte anzupassen. Da im Bezirk Breslau allein etwa 850 Lagerplätze vorhanden sind, darf schätzungsweise die Gesamtzahl der Reichsbahnlagerplätze auf 15—20 000 Stück angenommen werden. Wenn in allen diesen Verträgen die Pächte nicht dauernd und rechtzeitig dem Geldwerte entsprechend bemessen werden, entgehen der Reichsbahnverwaltung viele Millionen an Einnahmen, auf die sie berechtigten Anspruch hat.

Der Einwand, daß die Lagerplätze seit jeher vorhanden sind und daher der Verwaltung keine Mehrausgaben verursachen, ist nicht stichhaltig. Denn jeder Geschäftsmann — der Ruf nach mehr kaufmännischer Verwaltung der Eisenbahn erschallt dauernd in der Öffentlichkeit — nutzt seine günstige Lage aus. Die Nachfrage nach Lagerplätzen ist aber so stark, daß sie längst nicht befriedigt werden kann. Abgesehen hiervon aber ist der Wert der Plätze schon allein deshalb gestiegen, weil der Grund und Boden zurzeit ganz allgemein weit höher bezahlt wird als früher. Wenn für einen Morgen Ackerland jetzt 500 000 ℳ gefordert und gezahlt werden, statt des früheren Preises von 2500 ℳ, also das 200fache, so darf angenommen werden, daß die Werte gerade der Eisenbahnlagerplätze eine noch weit höhere Wertsteigerung erfahren haben, und zwar deshalb, weil die Vorteile, die solche Plätze durch die Möglichkeit der Ersparnis von Fuhren sowie von Auf- und Abladearbeiten bieten, noch ungleich mehr im Geldwerte gestiegen sind als der Grund und Boden. Während im Jahre 1914 ein Fuhrwerk noch für 20—30 ℳ täglich gehalten werden konnte, betrugen im April 1922 nach Feststellung der Breslauer Marstalldeputation die Kosten für das Halten eines schweren Fuhrwerks täglich 596 ℳ. Am 1. November dagegen schon 9750 ℳ und am 1. Dezember 15 520 ℳ. Aus diesen Zahlen läßt sich ermessen, auf welche ungeheuren Geldsummen die mit den Eisenbahnlagerplätzen verbundenen Vorteile für ein Jahr zu schätzen sind. Das beweist auch die außerordentlich große Nachfrage gerade nach Eisenbahnlagerplätzen. Man muß hiernach davon ausgehen, daß der Geländewert der Lagerplätze um weit mehr als das 200fache gestiegen ist und bei weiterer Entwertung der Mark weiter steigen wird. Erhöht man dementsprechend den Pachtzins, so entspricht das nur der angemessenen Verzinsung des Wertes des Geländes.

Die wiederholt stattgehabte Erhöhung der Stellgebühren hat mit der Bemessung des Wertes der Lagerplätze nichts zu tun, da durch die Stellgebühr nur die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung für Zustellung der Eisenbahnwagen gedeckt werden.

Auch die Berufung der Lagerplatzpächter auf die Mieterschutzgesetzgebung ist verfehlt; denn abgesehen davon, daß die Mieterschutzgesetzgebung auf Lagerplätze keine Anwendung mehr findet und auch nach Entscheidungen einzelner Gerichte von Anfang an nicht gefunden hat, ist der Zweck dieser Gesetze nur der, zu verhindern, daß nichtzahlungsfähige Mieter obdachlos auf die Straße gesetzt werden, weil der Bau der notwendigen Wohnungen durch die Verhältnisse unmöglich geworden ist. Lagerplätze lassen sich dagegen überall ohne große Kosten schaffen. Und wer behauptet, ohne unmittelbare Nähe der Eisenbahngleise nicht auskommen zu können, bekennt damit, wie hoch er die Vorteile der Gleisnähe für sich einschätzt.

Kann hiernach gegen die Erhöhung der Pächte und gegen deren Anpassung an den jeweiligen Wert der Mark ein stichhaltiger Einwand nicht erhoben werden, so fragt es sich, wie man zur möglichst schnellen Anpassung des Pachtzinses an die jederzeitigen Geldverhältnisse vorgehen soll, ohne die vielen Pachtverträge alle 3 oder 6 Monate kündigen zu müssen. Jede Kündigung verursacht, selbst wenn in ihr ausdrücklich als alleiniger Zweck die Änderung des Pachtzinses angegeben wird, Unruhe und Unsicherheit. Der Pächter weiß nicht, welche Pachtsumme von ihm gefordert werden wird, wie er für die Zukunft kalkulieren kann, auch nicht, ob ihm bei Ablehnung der geforderten Erhöhung der Platz entzogen wird, weil hinreichend Wettbewerb vorhanden ist. In vielen Fällen müssen die Betriebsämter schriftlich oder mündlich mit den Pächtern verhandeln und dazu oft Reisen unternehmen, also kostbare Zeit vergeuden. Da es sich im Bezirk Breslau um 850 Verträge handelt, die jährlich viermal oder mindestens zweimal neu abgeschlossen werden müßten, entsteht naturgemäß ein ungeheures Schreibwerk und viel Arbeit.

Zur Vermeidung dieser Übelstände erschien es richtig, gleitende Pachtsätze einzuführen. Hierbei ist davon ausgegangen, daß die Einheitssätze für jedes Quadratmeter Lagerplatzfläche in der bisherigen Weise unter Berücksichtigung des Wertes des Lagerplatzes von den Betriebsämtern wie bisher festgesetzt werden. Sie können nach wie vor auch jederzeit etwa veränderten Verhältnissen entsprechend geändert werden.

Die Einheitssätze ergeben für jeden Platz die Gesamtpacht (Grundpacht). Für einen Platz von 270 qm Größe beträgt z. B. die Grundpacht bei einem Einheitssatz von 2 *M* für das Quadratmeter = 540 *M*. Dieser beispielsweise Pachtsatz galt bei Einführung meines Verfahrens im Juli 1922 bis zum 30. September 1922. Vor dem 1. Juli 1922 mußten die Betriebsämter die Plätze, soweit es vertraglich möglich war, zum 30. September kündigen. Ab 1. Oktober 1922 wurden Nachtragsmietverträge geschlossen in folgender Form:

„Nachtrag zum vorseitigen Mietsvertrage vom . . . . 19 . . .

Der vorseitig vereinbarte Jahresmietzins entspricht einem Roggenpreise von 550 *M* für den Zentner. Der Mietzins erhöht oder ermäßigt sich von selbst am 1. Oktober und 1. April j. J. im gleichen Verhältnis, wie der Roggenpreis steigt oder fällt, jedoch sollen nur Preisänderungen, die von dem festgesetzten Grundpreis um mindestens 100 *M* oder um ein Mehrfaches von 100 *M* abweichen, für die Änderung des Mietzinses bestimmend sein.

Maßgebend ist für den 1. Oktober der Durchschnitt der Preisnotierungen der Breslauer Produktenbörse am 1. April, 15. April, 1. Mai, 15. Mai usw. bis 1. September und für 1. April j. J. der am 1. Oktober, 15. Oktober usw. bis 1. März oder, falls diese Tage keine Börsentage sind, die den genannten Tagen folgende erste Preisnotierung.

Der Mietzins wird stets auf volle 10 *M* abgerundet."

Der Durchschnitt der Roggenpreise wird von der Eisenbahndirektion festgestellt und den Ämtern etwa am 20. September und 20. März mitgeteilt. Diese haben den Pächtern ihrerseits Nachricht zu geben, wie hoch sich die neuen Pachtbeträge für das nächste halbe Jahr beziffern werden.

Für das Sommerhalbjahr wurde der Durchschnitts-Roggenpreis mit 872 *M* ermittelt und den Ämtern mitgeteilt. Daraus ergab sich bei einer Grundpacht von 540 *M* und einem bisherigen Roggenpreise von 550 *M* folgende neue Pachtsumme für das Winterhalbjahr 1922:

$P : 850 = 540 : 550.$

$P = 834{,}54$, aufgerundet $= 840$ *M*.

Nach dem angegebenen Verfahren sind im Bezirk Breslau bis Ende Dezember rund 600 Verträge abgeschlossen worden. Der Abschluß der übrigen 250 Verträge hat sich verzögert, nicht weil die Pächter Einspruch gegen die neue Vertragsart erhoben haben, sondern teils, weil die Ämter noch nicht fertig geworden sind, und teils, weil die Verträge erst zum 1. Januar kündbar waren. Nur von einer Firma ist der Direktion Breslau Widerspruch gegen die Roggenklausel bekannt geworden.

Zur Erklärung, weshalb gerade der Roggenpreis als maßgebend ausgewählt ist, diene der Hinweis, daß die Vorteile der Eisenbahnlagerplätze in der Hauptsache auf der Ersparnis von Fuhren und Ladearbeiten beruhen, deren wesentlichste Kosten bestehen in der Entlohnung der Kutscher und Ladearbeiter und des Pferdefutters. Da die Löhne bei jeder Brot- und Mehlverteuerung steigen und auch die Kosten für Hafer, Kleie, Heu usw. mit den Roggenpreisen etwa Schritt halten, hängt wohl jede Lagerplatzbewertung in hohem Grade von der Roggenbewertung ab.

Es liegt im übrigen durchaus keine Notwendigkeit dafür vor, gerade die Roggenklausel überall unbedingt einzuführen; vielmehr wird dasselbe Ziel erreicht, wenn man mit einem Kohlenlagerplatzpächter eine Kohlenpreisklausel verabredet oder bei einem Eisenwarenlagerplatz die Pacht je nach der Höhe der Eisenpreise festlegt. Die Berücksichtigung verschiedener Warenwerte für Gleitpachtsätze bei den verschiedenen Lagerplätzen verursacht allerdings für die Reichsbahnverwaltung etwas mehr Rechenarbeit. Es müßten alle halbe Jahre auch die Durchschnittspreise der verschiedenen anderen Waren ermittelt und den Betriebsämtern mitgeteilt werden. Sollte mit einzelnen Pächtern eine Einigung über Gleitpächte überhaupt nicht möglich sein, so erübrigt nur, den Vertrag mit ihnen nur auf ein halbes oder auf nur ein Vierteljahr abzuschließen und die Pacht nach Vertragsablauf jedesmal neu festzusetzen. Der Prozentsatz der Erhöhung wird natürlich im Innern der Verwaltung etwa in gleicher Weise zu ermitteln sein wie bei den Gleitpreisverträgen, jedoch hätte eine Mitteilung an den Pächter, wie der Pachtsatz gefunden ist, zu unterbleiben. Es dürfte sich jedoch nicht empfehlen, wenn man für einen ganzen Bezirk die eine oder andere Formel für die Berechnung der Gleitpachtsätze oder überhaupt die Einführung von Gleitpachtsätzen allgemein grundsätzlich anordnen wollte, weil es für die Verwaltung immerhin unbequem sein kann, sie durch Aufstellung von Grundsätzen festzulegen, die von einzelnen mit mehr oder weniger Berechtigung angefochten werden können.

Zum Schluß sei noch bemerkt, daß im Bezirk Breslau bezüglich der Anerkennungsgebühren in gleicher Weise verfahren wird.

Die Gültigkeit des Frachtvertrags bei unrichtiger Inhaltsangabe im Frachtbrief.

Vom Dr. jur. F. W. Wilhelmy (K.-B. E.), Köln.

Das Oberlandesgericht in Hamburg hat am 3. Februar 1921 ein Urteil gefällt (Verkehrsrechtl. Rundschau Nr. 3/4 II. Jahrgang S. 73), das in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht recht bedenklich erscheint.

Der Entscheidung liegt der Tatbestand zugrunde, daß eine Firma eine Kiste mit 75 Kisten Zigarren unter der Inhaltsangabe „Papierwaren" mit Frachtbrief nach Hamburg sandte; die Kiste kam beträchtlich beraubt am Bestimmungsort an. Auf den vom Verfügungsberechtigten geforderten Schadensersatzanspruch wandte der Eisenbahnfiskus ein, daß der Frachtvertrag über „Papierwaren" abgeschlossen sei, und er daher nicht verpflichtet gewesen sei, „Zigarren" abzuliefern oder zu ersetzen. Das Urteil des OLG. Hamburg sprach sich zuungunsten der Eisenbahn aus mit der Begründung, daß eine unrichtige Inhaltsbezeichnung im Frachtbrief nur dann eine Haftung der Eisenbahn ausschlösse, wenn die Gegenstände zu dem im § 96 genannten gehören, oder wenn ein für den Verlust kausales Verschulden des Absenders vorliege (§§ 56 d, 57, 84, 96 EVO.).

Der Versender hatte in vorliegendem Falle vorsätzlich eine falsche Inhaltsbezeichnung gewählt. Die Gründe des Urteils sagen darüber, es „ist zu vermuten, daß die unrichtige Bezeichnung aus der Erfahrung heraus vorsorglich gewählt ist, daß Sendungen von Zigarren in heutiger Zeit gerade besonderen Anreiz zur Beraubung geben". Dazu ist zunächst rein äußerlich zu bemerken: Das Gericht hätte diese Begründung nicht veröffentlichen oder aber es in einer anderen Form tun sollen, aus der die Verwerflichkeit der Handlungsweise des Absenders hervorging. Es hat sie aber gewissermaßen stillschweigend gebilligt, indem es diese Vermutung für den Willen des Versenders in die Entscheidungsgründe aufnahm. Damit ist der Unredlichkeit beim Abschluß eines Frachtvertrages Tor und Tür geöffnet, und von hier aus bis zur unrichtigen Frachtbriefinhaltsangabe zum Zwecke betrügerischer Frachthinterziehung ist nur ein kleiner Schritt, eine Gefahr, die bei den immer höher werdenden Frachten durchaus in den Bereich der Möglichkeit zu ziehen ist. Die Eisenbahn muß sich hiergegen mit allen Mitteln wehren.

Das Gericht hat die Bedeutung der Frachtbriefinhaltserklärung als Bestandteil des Eisenbahnfrachtvertrages überhaupt nicht entsprechend gewürdigt. Die Erklärung des Inhaltes gehört mit zu den Voraussetzungen, die bei Eingehung des Frachtvertrages vom Absender zwingend zu beobachten sind, weil der erklärte Inhalt des Gutes für die Berechnung der Gegenleistung, der Fracht, für die Zollbehandlung, für statistische Aufzeichnungen, für Beobachtungen innerer Betriebs- und Verkehrsvorgänge usw. von rechtlicher und wirtschaftlicher Bedeutung ist. Danach hätte die Würdigung der Frachtbriefinhaltserklärung bei der Urteilsfindung den Ausgang bilden müssen.

Die Entscheidung des Oberlandesgerichts erkennt an, daß die vom Beklagten begehrte Klageabweisung in der Verkehrsordnung keine Stütze finde. Mit dieser bekannten Tatsache hätte sich das Gericht nicht abfinden dürfen. Auch mit den Vorschriften des 3. Buches des Handelsgesetzbuchs kommt man den berechtigten Interessen der Eisenbahn in dieser Hinsicht noch nicht näher. Aber mit Hilfe der allgemeinen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs über Rechtsgeschäfte könnte und müßte dem rechtlichen Gefühl gegen das Urteil im vorliegenden Fall zum Siege verholfen werden. Auf welche Weise dies zu begründen ist, soll Zweck des Nachstehenden sein.

Zweifellos hat der Versender gegen Treu und Glauben und ohne Rücksicht auf die Verkehrssitte bei Eingehung des Frachtvertrages das Interesse der Eisenbahn an richtiger Frachtbriefinhaltserklärung vorsätzlich mißachtet. Er hat zu einer vom Gesetz weder geschützten noch schutzwürdigen Selbsthilfe gegriffen, um sein Gut vor Eisenbahndieben zu bewahren. Diese Art der Selbsthilfe war nicht geboten, denn die Eisenbahn hätte im Schadensfall den Verfügungsberechtigten genügend geschützt, besonders wenn er gemäß § 93 EVO. sein Interesse an der Lieferung im Frachtbrief angegeben hätte. Die Eisenbahn setzt bei jedem Frachtvertrag das Vertrauen in den Absender, daß er die gesetzlichen Vorschriften, die für die Beförderung maßgebend sind, gehörig erfüllt. Obwohl die Eisenbahn zu einer Nachprüfung in dieser Richtung berechtigt ist (§ 58, 1 EVO.), ist es tatsächlich unmöglich, in jedem einzelnen Falle ohne Schädigung der allgemeinen Interessen von dieser sehr zeitraubenden Befugnis Gebrauch zu machen. Infolgedessen darf die Nichtvornahme der Nachprüfung, ob das Gut mit der Frachtbriefinhaltserklärung übereinstimmt, der Eisenbahn nicht zum Schaden angerechnet werden. Die EVO. stellt eine Reihe von Voraussetzungen des Verpflichtungsverhältnisses zwischen Absender und Eisenbahn auf, denen zufolge jener unter anderem auch die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt einzutragen „h a t" (§ 56, Absatz 1 d EVO.). Nach den Ausführungsbestimmungen IV (1) zu § 56 EVO. ist der Inhalt im Frachtbrief g e n a u zu bezeichnen. Es fehlt jedoch dem § 56 eine ausdrückliche Schlußfolgerung hinsichtlich der Rechtswirkung, falls der Absender dieser eisenbahnseitigen Forderung vorsätzlich nicht entspricht. Wird die Ungenauigkeit oder Unrichtigkeit der Inhaltsangabe bei Aufgabe von Frachtbrief und Gut festgestellt, so wird der Frachtbrief von dem ihn prüfenden Abfertigungsbeamten zurückgewiesen. Es kommt sonach bis zur Hebung des Mangels in diesem Fall kein Frachtvertrag zustande. Kann es rechtens sein, daß der Frachtvertrag wirksam wird, wenn dem Absender die Täuschung über die Inhaltserklärung gelingt?

Der § 57 EVO. (§ 426 Abs. 3 HGB.) trifft mit der Bestimmung „der Absender haftet der Eisenbahn für die Richtigkeit und die Vollständigkeit der in dem Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, die aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Eintragungen entspringen" nur den Fall, in welchem der Absender der Eisenbahn oder Dritten ohne Rücksicht auf ein Verschulden einen Schaden verursacht; er berührt aber nicht die im vorliegenden Fall zunächst interessierende Frage der Gültigkeit des Frachtvertrages. Gemäß § 57 EVO. tritt die Haftung des Absenders nur dann ein, wenn die unrichtige Inhaltserklärung ursächlich für den Schaden gewesen ist, den die Eisenbahn oder Dritte erlitten haben. Wenn Eger in seinem Kommentar EVO. Aufl. 1910 zu § 57 a. a. O. anführt „die Folgen können zweifacher Art sein, entweder unmittelbar den Absender treffen (Verluste, Beschädigungen des Gutes, die er von der Eisenbahn nicht erstattet verlangen darf) oder unmittelbar die Eisenbahn (Verlust, Frachtverkürzung, Beschädigung der Beförderungsmittel . . .)", welche alsdann berechtigt ist, von dem Absender Entschädigung zu verlangen, so ist diese Ansicht nicht schlechthin zu nehmen, sondern unter der stillschweigenden Voraussetzung, daß allemal die unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Eintragungen ursächlich für die Folge gewesen sein müssen. Hat der Versender hiernach zugleich selber an seinem Gut Schaden erlitten, so entfällt entsprechend § 84 EVO. für die Eisenbahn ihm gegenüber jegliche Haftpflicht. Im eingangs erwähnten Tatbestand hat jedoch weder die Eisenbahn oder ein Dritter noch auch der Absender durch die unrichtige Frachtbriefinhaltserklärung einen Schaden erlitten, sondern durch ein neues Rechtsereignis, durch die Beraubung, ist der Absender geschädigt worden, für das grundsätzlich die Eisenbahn zu haften haben würde, wenn der Frachtvertrag wirksam wäre. Ob das der Fall ist, kann auch aus den beiden anderen Stellen, an denen sich die EVO. mit der unrichtigen Frachtbriefinhaltserklärung befaßt, nicht entnommen werden. Der § 60 EVO. behandelt die Frachtzuschläge als Vertragsstrafe für fehlerhafte Frachtbriefinhaltserklärungen, und § 96 EVO. spricht von der Verwirkung der Ersatzansprüche des Verfügungsberechtigten, wenn Gegenstände, deren Beförderung nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, unter unrichtiger Bezeichnung aufgegeben werden und während des frachtvertraglichen Gewahrsams notleiden. Der § 96 trifft aber nur ganz bestimmte Gegenstände. Die Streitfrage, ob der Frachtvertrag im Fall des § 96 EVO. gültig ist, soll hier nicht weiter erörtert werden. Nur das sei hier gesagt: dem Sinn des § 96 EVO. wäre das Gesetz kürzer und klarer gerecht geworden, wenn es unter den Voraussetzungen des § 96 EVO. den Frachtvertrag für nichtig erklärt hätte. Den Gegenteilsbeweis aus den §§ 60 und 96 dahingehend zu bewerten, daß der Frachtvertrag unversehrt geblieben sei, ist einmal aus dem Grunde nicht angängig, weil der Charakter der EVO. für juristische analytische Interpretationen eine nicht geeignete Grundlage ist und zum anderen, weil man, von dem Allgemeinen Teil des BGB. ausgehend, synthetisch im Rahmen eines einheitlichen Prinzips der juristischen Konstruktion der Willenserklärungen den ihr in diesem Fall allein zukommenden Wert das Wort zu reden hat.

Geht man zunächst von dem Willen der Parteien aus, so war er zweifellos beiderseits auf die Güterbeförderung gerichtet. Dieser beiderseitige Wille mußte ausdrücklich in der von der EVO. bestimmten, zwingenden Form, in der ordnungsmäßigen Ausstellung und Übergabe des Frachtbriefes erklärt werden. In diesem Sinne ist der Frachtvertrag Formalvertrag, und die Bestimmungen der EVO. hat der Versender als die einzigen Beförderungsbedingungen für das zu befördernde betreffende Gut anzuerkennen. Um jeden Zweifel auszuschließen, enthält der Eisenbahnfrachtbrief unter der Bezeichnung Frachtbrief

noch den ausdrücklichen Hinweis: „für den Frachtvertrag gelten die Verkehrsordnung und die in Betracht kommenden Tarife“. Mit der Ausfüllung des Frachtbriefes hat sich der Empfänger diesen maßgebenden Bestimmungen unterworfen, und mit dem Augenblick, in welchem die Eisenbahn „das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat“, ist der Frachtvertrag abgeschlossen (§ 61 EVO.). Mit dieser Annahme ist eine schlüssige Handlung der Eisenbahn vollzogen, die im weiteren Gefolge ihren Verpflichtungskreis dem Verfügungsberechtigten gegenüber im Hinblick auf die Beförderung eröffnet. Jedoch ist die Rechtslage keineswegs immer so, daß in der stillschweigenden Entgegennahme des Gutes mit dem Frachtbrief von der Eisenbahn nunmehr durchaus die Beförderungsbedingungen als erfüllt anzusehen wären, während sie es in Wirklichkeit nicht sind. In diesem Sinne wäre auch eine Ausdehnung der Bedeutung des Begriffes „Realvertrag“ überspannt. Ohne die Übergabe von Frachtbrief und Gut ist der Vertrag nicht zustande gekommen, weil die Übergabe von Frachtbrief und Gut ebenso eine Voraussetzung für den zustande kommenden Eisenbahnfrachtvertrag ist wie das Vorhandensein der allgemein rechtsgeschäftlichen Voraussetzungen über Parteien, Wille, Erklärung, Form usw. Sind diese Voraussetzungen restlos erfüllt, dann erst ist das Rechtsgeschäft entsprechend dem Willen der Vertragsschließenden zu wirken fähig, dann erst tritt aus den konkreten Tatsachen und den abstrakten Rechtssätzen die gewollte Wirkung als Zweck dieses Rechtsgeschäfts in die Erscheinung.

Aus dieser grob umrissenen Skizzierung der hauptsächlichen Elemente des Eisenbahn-Frachtvertrags ist ersichtlich, daß der Zweck der Parteiwillen kraft des vom objektiven Recht geschaffenen Typs des Eisenbahnbeförderungsvertrags nur erreicht werden kann, wenn die beiderseitigen Willen und Erklärungen kongruent sind bzw. wenn kein vernichtendes Ereignis mit rechtlicher Wirkung eintritt. Parteivereinbarungen wie auch einseitiger Parteiwille sind nur in dem engen Rahmen der Beförderungsbedingungen der Verkehrsordnung zulässig. Jede Vereinbarung oder einseitige Willenserklärung, die darüber hinausgeht, stellt sich zu den *zwingenden* Beförderungsbedingungen in Gegensatz. Staub bemerkt dazu bei der Betrachtung des § 453 HGB. (Kommentar 1920): „Zu erwähnen ist, daß die Vorschriften der Verkehrsordnung zwingendes Recht sind, und zwar in noch höherem Grade zwingendes Recht als die zwingenden Vorschriften des Handelsgesetzbuchs. . . . Der Zwang gilt nicht nur für die Pflichten, sondern auch für die Rechte der Eisenbahn und wirkt nicht nur zuungunsten, sondern auch zugunsten der Eisenbahn.“ Unter diesem Gesichtswinkel sind die beiderseitigen Erklärungen zu betrachten.

Vom Absender liegen zwei Erklärungen vor, 1. diejenige, die er im Frachtbrief zum Ausdruck gebracht hatte: „Papierwaren“, und 2. diejenige, die in dem übergebenen Gut, wenn auch bei Aufgabe des Gutes noch verdeckt, vorhanden ist: „Zigarren“ befördern zu lassen. Auch dies ist als Erklärung zu bewerten, weil es ein Verhalten der Partei ist, aus dem auf ihren bestimmten Willen geschlossen werden kann.

Von der Eisenbahn liegt in der Annahme des Frachtbriefes die Erklärung vor, „Papierwaren“ in der allerdings mit Zigarren gefüllten Kiste zur Beförderung angenommen zu haben, in dem guten Glauben und im Vertrauen auf die Treue im geschäftlichen Verkehr, gestützt auf die zwingenden Bestimmungen der Verkehrsordnung, daß die „Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt“ vom Absender richtig und identisch mit dem tatsächlich zur Beförderung aufgegebenen Gut gewählt ist. Jedoch ist den Erklärungen des Absenders von vornherein der rechtsgeschäftliche Erfolg zu versagen, weil sie nicht eindeutig sind, weil schon der ihnen vorausgegangene Wille zur Erklärungshandlung (d. i. die Frachtbriefinhaltserklärung) mit dem Willen zum Erfolg (Beförderung der Zigarren) in Richtung auf den Vertragsgegner an der bewußt herbeigeführten Divergenz leidet; nur der Beweggrund — und dieser ist rechtlich bedeutungslos — ist eindeutig, denn er besagt, die Zigarren als Papierwaren zu deklarieren, damit eine sichere Ankunft gewährleistet wäre. Das Prinzip für die juristische Konstruktion der Rechtsverhältnisse hinsichtlich der Willenserklärung verlangt Eindeutigkeit des Willens und der Erklärung im Vertragsangebot und Eindeutigkeit des Willens und der Erklärung in der Vertragsannahme; erst wenn diese Elemente sich decken, kommt ein Vertrag durch die Annahme des Antrags zustande (§ 151 BGB.).

Im einzelnen ist zu den Erklärungen des Absenders zu sagen: Die Erklärung „Papierwaren“ ist zweifellos an die Eisenbahn gerichtet gewesen und von ihr angenommen worden. Und doch muß der Erklärung die rechtsgeschäftliche Wirkung auch noch aus dem Grunde versagt bleiben, weil sie im vorliegenden Fall keinen objektiven Inhalt hatte, denn der Absender hatte keine Papierwaren zur Beförderung aufgegeben, er hatte seine Vorleistungspflicht in dieser Hinsicht nicht erfüllt und infolgedessen bestand wegen tatsächlicher Unmöglichkeit der Rückleistung auch rechtlich keine Gebundenheit der Eisenbahn dem Absender gegenüber.

Für die Erklärung „Zigarren“ ist zwar das Richtungserfordernis vorhanden, aber es fehlt ihr zunächst die zwingende Form für diese Erklärung im Frachtbrief und infolgedessen auch der ausdrückliche willentliche und wissentliche Empfang dieser Erklärung seitens der Eisenbahn. Sie erklärte im Prozeß, keine Zigarren, sondern Papierwaren zur Beförderung angenommen zu haben, was allerdings tatsächlich auch nicht der Fall war.

In dem Urteil hat das Oberlandesgericht übersehen, daß diesem „Frachtvertrag“ bezüglich der Zigarren die Form fehlt, „bloß schlüssige Handlungen genügen nur dann nicht, wenn eine formale oder ausdrückliche Erklärung im eigentlichen Sinne des Wortes gefordert wird“ (RG. 29. 10. 98); es hat ferner übersehen, daß jede Erklärung des Frachtbriefes Bestandteil des Frachtvertrags geworden ist, und daß eine Einigung über einen für die Eisenbahn sogar wesentlichen Bestandteil vom Vertragsgegner hintertrieben worden ist. Solange es dieser an elementaren, gesetzlich geforderten Voraussetzungen für das Zustandekommen dieses Vertrags mangeln läßt, ist das Rechtsgeschäft als Vertrag nicht zu wirken fähig, weil es als Vertrag überhaupt nicht lebt. Es ist nicht nur nicht ein Eisenbahnfrachtvertrag, sondern überhaupt kein Vertrag zustande gekommen, und eine Haftung der Eisenbahn nach den Regeln des Vertrags ist daher ausgeschlossen.

Zigarren sind nun zwar von der Eisenbahn zur Bestimmungsstation befördert worden. Die Beförderung hat sich auf Grund einer Art Geschäftsführung zugunsten des Empfängers vollzogen. Welche Haftungsbestimmungen auf diesen Fall zutreffen, soll hier unerörtert bleiben; zu beweisen war nur, daß auf keinen Fall hierfür die strengen Haftungsbestimmungen der Verkehrsordnung maßgebend sein können. Sie sind auch nicht auf Grund der „Umwandlung“ anwendbar, weil die Eisenbahn durchaus kein Interesse daran hat, diese Haftung auf sich zu nehmen, zu der sie nicht gezwungen werden konnte (§§ 139, 140 BGB.).

Damit ist dem Urteil des Oberlandesgerichts Hamburg der Boden entzogen.

In einem ähnlich liegenden Fall kommt das Reichsgericht in seinem Urteile vom 19. Mai 1922 VII 403/21, Verkehrsrechtliche Rundschau, II S. 23, zu derselben der Eisenbahn nachteiligen Entscheidung. Es handelt sich um Verlust eines Teiles einer Sammelladung, über den überhaupt kein Frachtbrief ausgefertigt war. Dieses Urteil stützt sich auf § 61 EVO. und unterstellt einfach einen Frachtvertrag mit der Begründung, der Frachtvertrag sei abgeschlossen, sobald die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbrief „angenommen“ habe, ohne auch in diesem Falle die Bedeutung des Wortes „Annahme“ als Willenserklärung näher zu untersuchen.

Diese beiden Urteile sind vom Standpunkte des Prinzips der gegenseitigen Verträge als des Ausdrucks der freien Willensbestimmung zum Zwecke gegenseitiger Bindung im Hinblick auf Erreichung wirtschaftlicher Zwecke bedauerliche Fehlurteile. Im ersten Falle wurden der Verkehrsordnung dienende zwingende Bestimmungen in ihrer Bedeutung verkannt und einer verderblichen Moral gegen Treue und Glauben bei Verträgen nicht entgegengetreten; wie in dieser Hinsicht der Tatbestand des zweiten Falles liegt, ist nicht klar ersichtlich. Das Reichsgericht hat der Eisenbahn ohne weiteres einen Vertrag unterstellt und wie im ersten Fall eine Haftung als Folge auferlegt, gegen die sich die Eisenbahn mit Recht sträuben muß, weil schon der Grund nicht aufrechtzuerhalten ist.

Die Bostoner Hochbahn unter neuzeitlicher Verwaltung.

Wie bei zweckentsprechenden Maßnahmen auch unter schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen ein Verkehrsunternehmen nicht nur vor großen Verlusten bewahrt, sondern schließlich noch zu Überschüssen gebracht werden kann, lehrt das Beispiel der Bostoner Hochbahn. Die Elektrotechnische Zeitschrift berichtet hierüber Näheres in Heft 43 des Jahrganges 1922 auf Grund einer Abhandlung im „Elektric Railway Journal“ Bd. 60, S. 232 des Jahrganges 1922.

Von 1910 bis 1918 stiegen die Betriebs*einnahmen* der Bostoner Hochbahn von 15,25 auf 19,5 Millionen Dollar, die reinen Betriebs*ausgaben* von 10 auf 14,25 Millionen. Die Ausgaben erhöhen sich durch Aufwendungen für Zinsen, Pacht

für fremde Strecken u. dgl. noch erheblich. Im Jahre 1918 blieb das Unternehmen zum ersten Male dividendenlos. Das Betriebsjahr schloß mit einem Fehlbetrage von nahezu 0,6 Mill. Dollar ab. Dies lag daran, daß trotz steigender Löhne und Materialpreise an dem Einheitsfahrpreis von 5 Cents festgehalten wurde; selbst weitgehendste Einschränkungen bei der Unterhaltung und Erneuerung der Anlagen hatten den Fehlbetrag nicht zu beseitigen vermocht.

Im Jahre 1918 wurde nach Lage der Sache durch ein Sondergesetz des Staates Massachusetts eine öffentliche Verwaltung eingerichtet, die einer Körperschaft von Treuhändern übertragen wurde. Deren Auftrag lautete, die Hochbahnen so zu betreiben, daß die Einnahmen die Selbstkosten decken. Nachdem nunmehr die Ergebnisse von vier Betriebsjahren vorliegen, darf gesagt werden, daß die Treuhänder ihre Aufgabe erfüllt haben. Obwohl zunächst die Fahrpreise erhöht wurden, brachte freilich das erste Jahr öffentlicher Verwaltung infolge der Kriegslöhne und der sonstigen Teuerungen einen Fehlbetrag von 5,4 Mill. Dollar, zu dessen Deckung die eine Million betragende Rücklage aufgebraucht wurde, während gegen 4 Mill. Dollar auf die beteiligten Stadtverwaltungen umgelegt wurden. Im zweiten Jahre wurde mit einem Einheitsfahrpreis von 10 Cents bereits ein Überschuß von 0,017 Mill. Dollar erwirtschaftet, der allerdings durch eine rückwirkende Lohnerhöhung wieder verloren ging. Im nächsten Jahre (Juli 1920 bis Ende Juni 1921) betrug der Überschuß bei 10 Cents Fahrpreis bereits 5,5 Mill. Dollar, aus denen frühere Fehlbeträge gedeckt und ein Teil der Entnahme aus der Rücklage zurückerstattet wurde. Die reinen Betriebsausgaben hatten in jenem Jahre den Höchstbetrag mit 24,7 Mill. Dollar erreicht, worin allein 16,8 Mill. Dollar Löhne enthalten waren.

Im 4. Betriebsjahre 1921/22 sind die Betriebsausgaben auf 22,113 Mill. Dollar zurückgegangen; die Einnahmen haben 32,78 Millionen betragen. Nach Zahlung von Pacht und Zinsen blieb noch ein Überschuß von 1,385 Mill. Dollar, mit dessen Hilfe die Rücklage von 1 Million wieder aufgefüllt wurde; im übrigen diente der Überschuß dazu, den Städten die in ersten Betriebsjahre gezahlten Zuschüsse zurückzuerstatten. Dabei war im letzten Jahre der Fahrpreis für kurze Strecken von 10 auf 5 Cents herabgesetzt worden. Die Durchschnittseinnahme auf den Fahrgast beträgt 8,95 Cents; viele Bostoner benutzen nun wieder die Hochbahn, die ihnen durch den 10-Cents-Tarif entfremdet war. Ein Zurückgehen auf den 5-Cents-Einheitstarif ist allerdings bei dem heutigen Stande der Ausgaben nicht möglich. Die Zahl der Fahrgäste hat im letzten Jahre 360 Millionen betragen, womit die 381 Millionen des Jahres 1917 beinahe wieder erreicht und der Tiefstand von 325 Millionen im Jahre 1919 wieder beträchtlich überschritten ist.

Die erhöhte Wirtschaftlichkeit des Betriebes ist nach dem Berichte zum Teil darauf zurückzuführen, daß die Arbeiter und Angestellten über die Möglichkeit ihrer Mitwirkung zur Erreichung dieses Ziels belehrt worden sind. Ein zweimaliger Lohnabbau ist im Einvernehmen zwischen Verwaltung und Arbeiterschaft möglich gewesen. Die Zahl der Arbeiter, die im Betriebsjahre 1918/19 9748 und in den beiden folgenden Jahren 10 021 und 9264 Köpfe betrug, ist im Jahre 1921/22 auf 8915 verringert worden. Der Achtstundentag ist durchgeführt worden. Zu den weiteren Aufgaben der Treuhänder gehörte es, eine Verbesserung des Unterhaltungszustandes der Anlagen und Ausrüstung anzustreben; statt früher 17 % haben sie 24 % der Einnahmen für diesen Zweck verwendet. Hierdurch ist die Zahl der nicht betriebsfähigen Wagen in den Jahren 1918 bis 1921 bei den Straßenbahnen um 68,7 % und bei den Hochbahnen um 53 % zurückgegangen; sie beträgt jetzt nur noch etwa 5 %. Zugleich sind Wagen, die für den Betrieb nicht mehr geeignet waren oder infolge ihres schlechten Zustandes hohe Ausbesserungskosten verursachten, ausgemustert und dafür 535 neue eingestellt worden; nicht weniger als 140 Wagen sind neu bestellt. Auch für die Unterhaltung und Erneuerung der Gleisanlagen ist viel getan worden. Die Länge der Gleise, deren Oberbau erneuert worden ist, macht neuerdings 7 % der Gesamtlänge = 35 km aus, während sie im Durchschnitt der vorangegangenen sechs Jahre nur 2,5 % = 13 km betrug. Auch in den Werkstätten, Betriebsbahnhöfen, Kraftwerken, im Signalwesen usw. ist viel geschehen, um einen zeitgemäßen Betrieb einzurichten; diese Vorgänge müssen natürlich auch auf den Verkehr und seine Ergebnisse aufs beste einwirken. Die Kassen der Bostoner Hochbahn verfügen denn auch schon einschließlich der bereits erwähnten Rücklage von einer Million über einen Barbestand von 2 Mill. Dollar. Hervorgehoben muß werden, daß die Hochbahn zum ersten Male seit 11½ Jahren keine Bauschulden hat, während im ersten Jahre der öffentlichen Verwaltung eine schwebende Schuld von mehr als 5 Mill. Dollar bestand.

Feuerschutz für fahrende Züge

Vom Branddirektor a. D. vom Hofe.

Die zum Teil sehr beachtenswerten Ausführungen des Regierungs- und Baurats a. D. Krohn über eine neuzeitliche Umgestaltung des Feuerschutzes in fahrenden Zügen (vgl. Nr. 40, S. 785/86, Jahrg. 1922 d. Ztg.) dürften auch dem beruflichen Feuerwehrfachmann manche Anregung gegeben haben.

Wichtig in dem Aufsatz erscheint mir der Hinweis auf die begründete Verteilung der Löschgeräte im ganzen Zuge im Gegensatz zum neuerlichen Standpunkt des Maschinen-Konstruktionsamtes beim Reichsverkehrsministerium, das die Unterbringung von Feuerlöschgeräten nur im Packwagen vorsieht. Es hieße die vom Verfasser hiergegen vorgebrachten „allerschwersten Bedenken" abschwächen, wollte man diesen Zusätze hinzufügen. Der Verfasser spricht immer nur von einem Apparat im Packwagen. Sollte aber, wie ich glaube annehmen zu dürfen, die Eisenbahnverwaltung im Gegensatz zu dieser Ansicht die bisher im ganzen Zuge verteilten Feuerlöscher im Packwagen zusammengefaßt haben wollen, so könnte man allerdings hierin einige Vorteile erblicken, z. B. leichte Kontrollmöglichkeit während der Fahrt durch das Betriebspersonal, Handhabung im Bedarfsfalle durch besonders geschultes Personal und nicht durch Reisende (Laien), Schutz der Feuerlöschapparate gegen mutwillige und spielerische Beschädigungen durch Reisende. Immerhin dürften diese Vorteile die Bedenken gegen eine zentralisierte Unterbringung nicht aufwiegen.

Den Ausführungen des Verfassers unter Punkt 2 kann ich im allgemeinen zustimmen, wenn ich auch auf dem Standpunkt stehe, daß den herstellenden Firmen in bezug auf das verwendete Material Freiheit gelassen werden muß.

Zu den Punkten 4 und 5 findet es Regierungs- und Baurat Krohn für richtig und wichtig, daß die Löschmittel den Brand tatsächlich „löschen" und ihn nicht nur unterdrücken; er denkt hierbei zweifellos an Naß-Feuerlöschapparate. Auf die Vermeidung von Nebenschäden in Personenzügen, insbesondere in den Wagenklassen I und II, muß bei Verwendung von Löschmitteln mit ätzender oder sonstiger die Gewebe zerstörender Wirkung unter allen Umständen großer Wert gelegt werden. Wenn bei diesen Forderungen seitens der Eisenbahnverwaltung für Personenwagen mit Rücksicht auf den Schaden am eigenen Material noch Toleranz geübt werden darf, so wird der Punkt 5 für Gepäck- und Bahnpostwagen unter Umständen zu einer stark wirtschaftlichen Bedeutung. Über solche Nebenschäden an den Ladegütern der Packwagen: Lebensmittel, hochwertige Materialien, Gepäckstücke aus Leder usw., oder in den Bahnpostwagen: unersetzliche Briefe, Wertsendungen, Pakete usw., darf keinesfalls mit der vom Verfasser gewählten Bemerkung hinweggegangen werden, „daß solche Beschädigungen, mindestens aber zurückbleibende Spuren, bei besonders empfindlichen Stoffen, kaum zu vermeiden sein werden".

Daß die Eisenbahnverwaltung die Möglichkeit fordert, den Apparat jederzeit auf Dienstbereitschaft zu prüfen, erscheint dem Verfasser „ebenso wichtig wie neu". Es ist dies aber zweifellos Grundbedingung der an ein modernes Handfeuerlöschgerät zu stellenden Anforderungen.

Während ich also bis auf diese Punkte im allgemeinen mit den Ansichten des Verfassers einig gehe, wobei es sich besonders um die Erfüllung von Forderungen unter Würdigung der eisenbahntechnischen Verhältnisse handelt, habe ich gegen seine weiteren Ausführungen die schwersten Bedenken vom Standpunkt des Berufsfeuerwehrmannes. Nach meinem Dafürhalten liegt der Schwerpunkt in der Umgestaltung des Feuerlöschwesens in dieser letzten Forderung des Maschinenkonstruktionsamtes, einer Forderung, der gegenüber sich Herr Krohn als Laie ablehnend verhält. Eingangs seines Aufsatzes gibt er selbst die Möglichkeit zu, daß in Personen- und Packwagen sehr oft brennende und explosible Stoffe mitgeführt werden. Diese Annahme bestätigen viele Beispiele, bei denen es nicht nur bei Materialschäden blieb, sondern bei denen auch Menschenleben gefährdet wurden. Ich entsinne mich aus meiner Praxis eines Falles, in dem ein Arbeiter in seinem Eßgefäß Benzin — verbotenerweise aus seinem Betrieb mitgenommen — aufbewahrte und das Gefäß unter seinen Sitz stellte. Ein noch

brennend fortgeworfenes Streichholz eines anderen Mitreisenden entzündete die Benzingase, und im Augenblick war ein starker Brand entstanden, dessen Folgen sich die Fahrgäste nur dadurch zu entziehen vermochten, daß der Zug noch auf dem Bahnhof stand. Die Feuerwehr konnte bei ihrem Erscheinen den fast in ganzer Ausdehnung brennenden Wagen nur durch Vornahme mehrerer Schlauchleitungen ablöschen. Das Unglück wäre bei fahrendem Zug, zumal kein einziges Handlöschgerät vorhanden war, ein unübersehbares geworden. Ein Beispiel übrigens auch für die Berechtigung der Bedenken, Feuerlöschapparate nur im Packwagen aufzunehmen.

In diesem Umstand zeigt sich ferner schon die Unzulänglichkeit der Verwendung eines z. B. nur für Körperbrände geeigneten Spezial-Feuerlöschers. Es darf dem Laien nicht überlassen bleiben, unter den vorhandenen Löschmitteln im Bedarfsfalle eine Auswahl zu treffen zur Bekämpfung eines gewöhnlichen Brandes bzw. eines Brandes an einer Hochspannungsleitung oder eines Brandes feuergefährlicher und explosibler Flüssigkeiten. Erwiesenermaßen kann ein ungeeigneter, d. h. in diesem Falle ein Naß-Feuerlöscher nicht nur für die Anlage selbst schwerwiegende Folgen zeitigen, sondern, und das dürfte immerhin das Wichtigste sein, für den Löschenden selbst schwerste Gefahr bedeuten.

Ganz im Gegensatz zur Ansicht des Verfassers stehe ich auf dem Standpunkt, daß nicht die Forderung der Eisenbahnverwaltung, einen Universalapparat zu verlangen, verkehrt ist, sondern seine eigene eine irrige ist. Gerade beim jetzigen Stande der Technik ist es möglich, einen Apparat zu liefern, dessen Vollkommenheit bei Ablöschung von Bränden jeder Art in der Praxis täglich aufs neue erwiesen wird, und so erblicke ich den Fortschritt auf dem Gebiete des Feuerschutzes in Eisenbahnzügen nicht in der Spezialisierung von Feuerlöschapparaten, sondern in der Beschaffung eines Universalapparates.

* * *

Anm. der Schriftleitung. Zu den letzten Ausführungen des Branddirektors vom Hofe bemerkt Regierungs- und Baurat Krohn, daß es nach Ansicht der Fachleute, besonders aus den Kreisen der Berufsfeuerwehren, ein solches Universallöschgerät zurzeit noch nicht gebe, und daß es daher seiner Meinung nach ausgeschlossen sei, die Frage des Schutzes der Eisenbahnfahrzeuge so lange auszusetzen, bis hierüber in den beteiligten Kreisen durch Versuche und Erfahrungen, die, insbesondere was „Haltbarkeit" anbelangt, sich natürlich über längere Zeiträume erstrecken müssen, völlige Klarheit geschaffen sei.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Einschränkungen im Personen- und Güterverkehr.** Der Reichsverkehrsminister hat am 2. Februar d. J. folgenden Erlaß an das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München, die Reichsbahndirektionen, das Eisenbahn-Zentralamt und die Generalbetriebsleitungen gerichtet:

Auf Grund des Erlasses vom 18. Januar d. J. — E. IV. 41. 376 — sind bereits beträchtliche Einschränkungen im Personenzugdienste durchgeführt worden. Die Anordnung einer weiteren Einschränkung muß ich mir vorbehalten. Ich hoffe, daß auch die mit Erlaß vom 25. Januar d. J. — E. IV. 48. 746 — angeordneten Maßnahmen zur Erreichung größter Sparsamkeit im Güterzugverkehr inzwischen getroffen wurden und daß eine dauernde Überwachung des Güterzugdienstes stattfindet. Es darf kein Zugkilometer, kein Wagenachskilometer unnütz gefahren werden. Aber auch möglichst planmäßig sollen die Züge durchgeführt werden. Jede Verspätung erhöht den Kohlenverbrauch. Es muß mit allen Mitteln auf eine wesentliche Brennstoffersparnis hingearbeitet werden. Dies ist um so nötiger, als jetzt die Preise der Lokomotivkohle sich auf etwa 100 000 ℳ/t frei deutsche Grube stellen, während sie anfangs Januar noch durchschnittlich 30 000 ℳ/t betrugen. Für ausländische Kohle müssen jetzt etwa 300 000 ℳ/t frei Anlieferungshäfen bezahlt werden. Anfangs Januar betrugen die Kosten durchschnittlich nur 50 000 ℳ/t. Bei der fortgesetzt zunehmenden Entwertung der Mark ist mit weiterer Preissteigerung zu rechnen. Da der Ausfall an Ruhrkohle soweit als möglich durch Auslandskohle gedeckt werden muß, die erforderliche Devisenbeschaffung aber auch außerordentliche Aufwendungen nötig macht, ist die größte Sparsamkeit im Brennstoffverbrauch eine gebieterische Forderung der Zeit.

Ich vertraue auf das Pflichtgefühl und die Vaterlandsliebe jedes einzelnen, daß er zur Ersparnis im Brennstoffverbrauch beiträgt. Hierdurch wird nicht nur dem Haushalt der Reichsbahn, sondern mittelbar der gesamten Volkswirtschaft, mithin auch der Lebenshaltung jedes Angehörigen der Reichsbahn genützt. Dem Personal ist von diesem Erlasse Kenntnis zu geben.

— **Vergebung von Aufträgen nach dem besetzten Gebiet.** Um die wirtschaftlichen Wechselbeziehungen zwischen dem besetzten und dem unbesetzten Gebiete gerade in der jetzigen Zeit aufrecht zu erhalten und Industrie und Unternehmertum des besetzten Gebiets nach wie vor in ausreichendem Maße mit Reichsaufträgen zu versehen, hat der Reichsverkehrsminister die Reichsbahndirektionen beauftragt, dieser Frage die besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und möglichstes Entgegenkommen bei der Vergebung von Aufträgen nach dem besetzten Deutschland zu zeigen.

— **Frankreichs Schuld an der Verkehrsbeschränkung.** Das Auswärtige Amt hat, wie W. T. B. meldet, der französischen Botschaft auf die Note vom 31. Januar wegen der Einstellung der Schnellzugverbindungen Paris-Köln-Berlin-Warschau und Berlin-Eydtkuhnen-Riga (s. Nr. 6, S. 103 d. Ztg.) wie folgt geantwortet:

„Wie der französischen Regierung bereits auf eine bei der deutschen Botschaft in Paris angebrachte Beschwerde über die Einstellung anderer Schnellzugverbindungen mitgeteilt wurde, haben die durch die Besetzung des Ruhrgebietes verursachten und inzwischen durch die Besetzung weiteren deutschen Gebietes verschärften Verkehrsschwierigkeiten die Reichsbahnverwaltung zu starken Einschränkungen der fahrplanmäßigen Zugverbindungen gezwungen. So haben am 1. Februar etwa vierzig vom Hundert der deutschen Schnellzüge eingestellt werden müssen. Die Einschränkungen sind naturgemäß in erster Linie bei denjenigen Zügen eingeführt worden, die, wie die Luxus- und Schlafwagenzüge, nur von verhältnismäßig wenigen Reisenden benutzt zu werden pflegen. Dazu gehören unter anderem auch die Züge, die bisher die alliierten Wagen in der Richtung Warschau-Riga und Prag-Bukarest durch deutsches Gebiet befördert haben.

Die Einstellung der Züge ist eine durch Frankreichs und Belgiens Vorgehen erzwungene Notstandsmaßnahme, die aufgehoben werden wird, wenn und insoweit die Verhältnisse es gestatten."

Gleichlautende Erklärungen erhielten die belgische und polnische Gesandtschaft.

— **Die Standhaftigkeit der Eisenbahner im besetzten Gebiet.** Wie aus Coblenz unterm 14. d. M. gemeldet wird, versuchten die Franzosen an verschiedenen Eisenbahnknotenpunkten des besetzten Gebietes militärische Eisenbahninspektionen einzurichten. Die ersten Versuche in dieser Hinsicht sind in Bonn unternommen worden, zeitigten aber bisher nur ein negatives Resultat. Auch die Einrichtung von militärischen Inspektionen in Crefeld, Aachen, Coblenz, Trier, Mainz und Ludwigshafen werden die Franzosen infolge der standhaften Weigerung der Eisenbahner nicht durchführen können.

Die Franzosen versuchen seit zwei Tagen, auf der Strecke Jünkerath-Trier einen großen Kohlenzug abzufahren, ihre Bemühungen sind aber bisher auch mit Hilfe von drei Lokomotiven nicht von Erfolg begleitet gewesen. Infolge der starken Steigung der Strecke dürfte diese für den Kohlentransport überhaupt ausfallen.

Bekanntlich haben die Franzosen bei der Reichsbank in Mainz die zur Auszahlung für die Eisenbahnarbeiter und -beamten bestimmten Gelder, in denen auch Gelder zur Auszahlung für Witwen und Waisen enthalten waren, beschlagnahmt. In gleicher Weise sind in Trier Angestellte der Reichsbank mit Gewalt gezwungen worden, die für die Lohnzahlung an die Eisenbahner bestimmten Beträge herauszugeben. Dabei ist die Beobachtung gemacht worden, daß auf allen großen Bahnstationen die Franzosen versuchen, die Auszahlung der Gehälter an die Eisenbahnangestellten und -beamten zu verhindern und so die ohne Mittel dastehenden Arbeiter und Beamten zu zwingen, auf das Angebot der Franzosen einzugehen. Den arbeitswilligen Eisenbahnern hat man bis zu 50 Fr. angeboten, falls sie die Arbeit unter französischem Kommando annehmen würden. Trotz dieses brutalen Vorgehens auf der einen Seite und des ungewöhnlich hohen Geldangebots auf der anderen Seite ist es den Franzosen bisher nicht gelungen, auch nur einen Eisenbahner zu bewegen, die Arbeit aufzunehmen.

Die Reichsbahndirektion Elberfeld und der Abwehrausschuß sämtlicher Gewerkschaften wenden sich in einem Flugblatt an die Eisenbahner, in dem es u. a. heißt: Die Franzosen gehen jetzt dazu über, an den stillgelegten Strecken und Bahnhöfen die Beamten und Arbeiter aufzufordern, ihren Dienst wieder aufzunehmen, und zwar unter französischem Befehl, widrigenfalls sie ihre Wohnung in kürzester Frist räumen müßten. Eisenbahner, ihr wißt, daß Verwaltung, Regierung und Volk hinter euch stehen und euch und den Eurigen helfen. Der einzelne Eisenbahner steht jetzt in der Front. Tut eure Pflicht als Deutsche.

— **Vergewaltigung der deutschen Eisenbahner.** Als Ergebnis der Besprechungen zwischen Le Trocquer und Neujean haben die Alliierten den Beschluß gefaßt, die Eisenbahnen im Ruhrgebiet und im Rheinland in ihren Betrieb zu übernehmen. Ein Beschluß der Interalliierten Rheinlandkommission soll durch Straßenanschläge den deutschen Eisenbahnern und der Bevölkerung im Ruhrgebiet zur Kenntnis gebracht werden.

Die französische und die belgische Regierung werden die vollständige Inbetriebnahme der Eisenbahn ankündigen. Nach den weiteren bisher bekanntgewordenen Mitteilungen über die Absichten der Franzosen und Belgier sollen die deutschen Eisenbahner vor die Alternative gestellt werden, entweder endgültig aus den Diensten auszuscheiden oder für Rechnung und unter Kontrolle der jetzigen Gewalthaber tätig zu sein. Diese wollen zunächst die Militär-, Kohlen- und Kokstransporte für die Reparationszwecke durchführen lassen. Die Lebensmittelversorgung des Rheinlandes und des Ruhrgebietes wird von der Zahl der höheren und untergeordneten Eisenbahner abhängen, die den Alliierten zur Verfügung stehen werden. Dies Personal muß ausdrücklich um seine Wiedereinstellung einkommen.

— **Unfälle französischer Militärzüge.** Die krampfhaften Versuche der Franzosen, mit eigenem Personal den Betrieb auf den militarisierten Bahnstrecken des besetzten Gebiets aufrechtzuerhalten, haben zu einem neuen schweren Unfall geführt. Auf der Strecke von Aachen nach Düren ist nach einem Bericht aus Köln vom 15. d. M. ein Militärzug entgleist. Es verlautet, daß die Entgleisung zahlreiche Opfer gefordert hat. Die Franzosen unterdrücken jede genauere Nachricht über den Vorfall.

Über zwei weitere Unfälle, die von belgischem und französischem Militär geleitete Züge erlitten haben, wird über Paris gemeldet: Auf dem Bahnhof Crefeld stieß ein belgischer Militärzug mit einem französischen Lebensmittelzug zusammen. Ein Belgier wurde getötet. In Dahlhausen fuhr ein französischer Militärzug auf fünf zusammengekoppelte Lokomotiven auf. Zwei Personen wurden getötet, drei schwer und acht leicht verletzt.

— **Wegnahme für Italien bestimmter Kohlen.** Am 12. d. M. erschien plötzlich ein Polizeidampfer mit französischer Flagge am Oberländer Ufer in Köln und machte neben den dort liegenden Kohlenkähnen halt, die mit einer Ladung Kohlen nach Italien bestimmt waren, aber infolge des Schifferstreikes seit etwa 14 Tagen festliegen. Die Franzosen verlangten Bunkerkohlen für den Dampfer und bemächtigten sich schließlich einer größeren Menge. Die herbeigerufene englische Strompolizei erschien alsbald am Platze, so daß die weitere Entnahme von Kohle eingestellt werden mußte.

— **Fürsorge für die Ausgewiesenen.** Nach einer Verordnung des Reichsverkehrsministers erhält jeder Ausgewiesene von seiner vorgesetzten Dienststelle zunächst einen Vorschuß für eine Woche in der Höhe von mindestens 5000 ℳ täglich für den Ausgewiesenen und für jedes Familienmitglied. Die weitere Fürsorge übernehmen die Beratungsstellen im unbesetzten Deutschland, die die Vorschußzahlungen regeln und für die wohnlichen Verhältnisse sorgen. Sämtliche bisherigen Lohn- und Gehaltsbezüge werden weiter gezahlt. Die durch die Ausweisung und Umzug entstehenden Unkosten werden den Ausgewiesenen ersetzt. Bei Verhaftungen werden für die Dauer der Festsetzung für Abgeltung aller besonderen Ausgaben Entschädigungen in der doppelten Höhe der jeweiligen Dienstreisetagegelder einschließlich der Übernachtungsgelder für die teueren Orte gewährt. Bei sonstigen Beschädigungen erhalten Ausgeplünderte und Ausgeraubte sofort Bezüge, die bei Personenschäden sich auf die volle Höhe der Wiederherstellungskosten belaufen können. In erster Linie wird bei den Ausgeraubten für Beschaffung der nötigen Wäsche, Kleider usw. gesorgt.

— **Beförderung der aus dem besetzten Rhein- und Ruhrgebiet ausgewiesenen Deutschen.** Die Vorschriften über die Abfertigung und Beförderung von Flüchtlingen auf den deutschen Eisenbahnen wurden mit sofortiger Gültigkeit auch auf sämtliche aus den besetzten Gebieten ausgewiesenen Deutschen sinngemäß mit folgenden Ergänzungen angewendet: 1. Die Beförderung unter Stundung von Fahrgeld und Fracht erfolgt gegen Abgabe von Gutscheinen der zuständigen Regierungspräsidenten oder Polizeibehörden, des Roten Kreuzes oder in dringenden Fällen sonstiger amtlicher Stellen. In Notfällen genügen Ausweisungsbefehle der Franzosen oder Belgier. Name, Landeszugehörigkeit, Beruf, letzter Wohnort des Ausgewiesenen — bei Beamten die Dienststellung — müssen in allen Fällen festgestellt und angegeben werden. 2. Wenn in Einzelfällen schriftliche Ausweisungsbefehle nicht vorliegen und Gutscheine wegen Kürze der Zeit oder aus Gründen, die eine Gefahr für den Ausgewiesenen bilden, nicht beschafft werden können, so sind solche Personen wie unter 1. zu behandeln, sofern ihre Eigenschaft als Ausgewiesener glaubhaft dargetan ist oder aus sonstigen Umständen unzweifelhaft hervorgeht. 3. Ausgewiesenen, die aus besonderen Gründen am Orte ihrer Ausweisung keine Freischeine erhalten konnten, sind solche auf einer geeigneten Unterwegsstation auszustellen, wenn die Voraussetzungen unter 1. und 2. zutreffen. Zur Nachlösung von Fahrkarten sind sie nicht heranzuziehen. 4. Die Benutzung von Schnellzügen ist zuzulassen, ebenso in besonderen Fällen nach dem Ermessen des Dienststellenleiters die Benutzung der zweiten Wagenklasse. 5. In den Freischeinen und Nachweisungen ist an Stelle des Wortes „Flüchtling“ oder „Vertriebene“ zu sagen „Ausgewiesener“.

— **Reichsverkehrsminister Groener im Ruhrgebiet.** Der Reichsverkehrsminister hat vor einigen Tagen in Elberfeld mit den Spitzenorganisationen des Eisenbahnpersonals und den Vertretern des gesamten besetzten Gebiets Besprechungen über die Lage und über das weitere Verhalten der Eisenbahner abgehalten. Der Minister hat besonders Gelegenheit genommen, den Eisenbahnern den Dank der Reichsregierung für ihr mannhaftes Verhalten auszusprechen und sie zu weiterem Ausharren in ihrem Widerstand anzuspornen.

— **Die Bestimmungen über die Einreise in das besetzte Gebiet** sind mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 ab neu herausgegeben worden. Sie sind auszugsweise in Nr. 10 des „Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hessisches Netz)“ veröffentlicht.

— **Desertionen französischer Eisenbahner.** Die Verkehrslage im Industriebezirk ist im wesentlichen unverändert. Die Überwachung des Verkehrs ins besetzte Gebiet nimmt teilweise unter kleinlichen Schikanen zu. In Düsseldorf-Eller wurde eine Kontrollstelle eingerichtet. Die Stimmung unter den französischen Eisenbahnern ist schlecht. Die Leute sind zu einer militärischen Übung einberufen worden, und zwar bis zum 22. Februar. Sie sehen nun, daß sie Eisenbahndienst tun müssen und fürchten, daß sie zum wenigsten nicht vor dem 22. Februar nach Hause kommen werden. Bisher sind bereits 15 französische Eisenbahner wegen Desertion von Spahis verhaftet worden.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken.** Am 1. März d. J. wird im Bezirk der Reichsbahndirektion Halle (Saale) die 9 km lange, vollspurige Bahnstrecke Jeber=Bergfrieden-Medewitz (Mark) als Fortsetzung der Nebenbahnstrecke (Roßlau-) Meinsdorf-Jeber=Bergfrieden mit der Station Medewitz (Mark) für den Versand von Holz und für den Empfang von Düngemitteln, jedoch nur in Wagenladungen, eröffnet. Da der Bahnhof 4. Klasse Medewitz (Mark) vorläufig unbesetzt bleibt, hat die Auf- und Auslieferung der Frachtbriefe sowie die Wagenbestellung bei der Güterabfertigung Jeber=Bergfrieden zu erfolgen. Die Abholung und Zuführung der Wagen von und nach Medewitz (Mark) erfolgt durch Bauzüge. Für die neue Bahnstrecke haben die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 Gültigkeit.

Am 1. März d. J. wird im Bezirk der Reichsbahndirektion Hannover die Reststrecke Plockhorst-Braunschweig der vollspurigen Nebenbahn Celle-Braunschweig mit Abzweigung nach Peine mit den Bahnhöfen 4. Klasse Wipshausen, Wense, Harvesse, Wendezelle und Watenbüttel für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Auf allen Bahnhöfen ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ausgeschlossen, ferner auf den Bahnhöfen Wipshausen, Harvesse und Watenbüttel auch die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist. Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

— **Keine Erhöhung der Sicherheitsleistung bei Frachtstundungen.** Die Reichsbahndirektion Hannover, geschäftsführende Direktion des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes, teilte am 6. Februar d. J. dem Deutschen Industrie- und Handelstag mit, daß infolge der Unsicherheit der augenblicklichen Zustände an der Sicherheitsleistung bei Frachtstundung zunächst festgehalten werden soll. Um den Wünschen der Stundungsnehmer entgegenzukommen, könne jedoch in Abweichung von der Vorschrift im § 5 Ziff. 1 der Frachtstundungsbedingungen zukünftig von einer weiteren Erhöhung der Sicherheiten in dem Umfange, wie sie den allgemeinen Tariferhöhungen zu folgen hätte, abgesehen werden, wenn der Stundungsnehmer sich verpflichte, durch rechtzeitige und ausreichende Abschlagszahlungen dafür zu sorgen, daß eine Überschreitung der ihm bewilligten Stundungssumme nicht eintrete. Eine Änderung der jetzigen Frachtstundungsbedingungen nach diesen Gesichtspunkten sei in Vorbereitung.

— **Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen.** Für den Güter- und Tierverkehr zwischen den Stationen der deutschen Eisenbahnen und den Stationen der polnischen (ausgenommen polnisch-oberschlesischen) Eisenbahnen mit Einschluß der Eisenbahnen der Freien Stadt Danzig wurde mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 ein Eisenbahn-Güter- und Tiertarif, enthaltend die reglementarischen und Sonderbestimmungen, ausgegeben. Wir entnehmen darüber dem „Allg. Tarif-Anz." folgendes:

Auf Grund der in dem neuen Tarif enthaltenen Bestimmungen ist der direkte Güter- und Tierverkehr zwischen Deutschland und Polen sowohl im unmittelbaren Übergang als im Durchgang durch Polnisch-Oberschlesien mit internationalen Frachtbriefen über alle deutsch-oberschlesisch-polnisch-oberschlesischen und polnisch-oberschlesisch-polnischen Grenzübergänge sowie über die folgenden deutsch-polnischen Grenzübergangsstationen aufgenommen: Groß-Boschpol-Strzebielino, Firchau-Chojnice, Schneidemühl-Kaczory, Kreuz-Dravski Mlyn, Stentsch-Zbaszyń, Bomst-Zbaszyn, Fraustadt-Leszno, Wehrse-Rawicz, Trachenberg-Rawicz, Freyhan-Zduny, Costau-Leka (Hanulin), Marienburg (Westpr.)-Tczew, Deutsch Eylau-Jamielnik, Deutsch Eylau-Rakowice, Prostken-Grajewo.

Der Absender hat im Frachtbriefe die Grenzübergangsstation vorzuschreiben, und zwar im unmittelbaren Wechselverkehr die deutsch-polnische Grenzstation, im Durchgangsverkehr durch Polnisch-Oberschlesien außer der deutsch-oberschlesisch-polnisch-oberschlesischen Grenzstation auch den polnisch-oberschlesisch-polnischen Übergang (ausgenommen bei Frachtberechnung auf Grund des „Oberschlesischen Wechselverkehres" oder des „Verbandsverkehres zwischen den Stationen der Direktion Kattowitz durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland", in welchem Falle die Angabe der deutsch-oberschlesisch-polnisch-oberschlesischen Grenzübergangsstation zu entfallen hat. Die Frachtberechnung erfolgt bis und ab Grenze nach den in den durchlaufenen Ländern gültigen Binnen- und Verbandstarifen, im Verkehr über Polnisch-Oberschlesien auch auf Grund der für den deutsch-oberschlesisch-polnisch-oberschlesischen und deutsch-polnisch-oberschlesischen Güterverkehr geltenden Tarife. Die Frachten sind bis zur Grenze zu frankieren, ab Grenze auf den Empfänger zu überweisen (im Verkehr durch Polnisch-Oberschlesien tritt hinsichtlich Frachterhebung an Stelle der Grenze die Übergangsstation zwischen Polnisch-Oberschlesien und Polen). Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse sind unzulässig, die Erklärung des Interesses an der Lieferung hat in der Währung des Versandlandes zu erfolgen.

Die Entfernungen für die deutschen Strecken bis und ab Landesgrenze sind, soweit in den Entfernungszeigern der für die deutschen Strecken gültigen Tarife Entfernungen nicht vorgesehen sind, wie folgt zu bilden: Bomst Gr. = Bomst + 8 km, Costau Gr. = Costau + 1 km, Deutsch-Eylau (Richtung Jamielnik) Gr. = Deutsch-Eylau + 7 km, Deutsch-Eylau (Richtung Rakowice) Gr. = Deutsch-Eylau + 10 km, Firchau Gr. = Firchau + 3 km, Fraustadt Gr. = Fraustadt + 7 km, Freyhan Gr. = Freyhan + 2 km, Groß-Boschpol Gr. = Groß-Boschpol + 4 km, Korsenz Gr. = Korsenz + 5 km, Kreuz Gr. = Kreuz + 5 km, Marienburg (Westpr.) Gr. = Marienburg (Westpr.) + 2 km, Prostken Gr. = Prostken + 2 km, Schneidemühl Gr. = Schneidemühl + 7 km, Stentsch Gr. = Stentsch + 11 km, Wehrse Gr. = Wehrse + 5 km.

Sendungen im Verkehr zwischen Deutschland und Danzig, welcher bisher mit deutschen Frachtbriefen abgewickelt wurde, sind nunmehr ausschließlich auf Grund des I. Ue. mit internationalen Frachtbriefen abzufertigen; an Stelle der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung ist nunmehr das Berner Übereinkommen getreten. Hingegen gelten nach wie vor für die Frachtberechnung bis auf weiteres die deutschen Tarifbestimmungen, und ist die Fracht auf Grund der in den deutschen Tarifen enthaltenen Gesamtentfernungen zwischen den deutschen Stationen und den Stationen im Gebiete der Freistadt Danzig durchzurechnen. Im Verkehr mit Danzig ist die Angabe der Grenzübergangs- und Zollabfertigungsstation im Frachtbrief nicht zugelassen.

Schließlich sei hervorgehoben, daß der direkte Tarif und die unmittelbare Abfertigung für den Verkehr zwischen Deutschland (ausgenommen Ostpreußen) und Polen über ostpreußische Übergänge, ferner für den Verkehr zwischen den Saarbahnstationen und dem Memelgau einerseits und Polen andererseits nicht anwendbar ist.

— **Gültigkeit der Fahrscheine des Mitteleuropäischen Reisebüros.** Aus Anlaß der am 1. März 1923 eintretenden Fahrpreiserhöhung wird die sechzigtägige Geltungsdauer der MER-Fahrscheine nicht beschränkt. Es wird jedoch für die Fahrscheinhefte, die mit einem Datum vor dem 1. März 1923 abgestempelt sind, die Bestimmung über den Reiseantritt zu jeder Zeit innerhalb der Geltungsdauer dahin geändert, daß die Reise spätestens am 3. März 1923 anzutreten ist. Bei Fahrscheinheften für Hin- und Rückfahrt genügt es, wenn die Hinreise spätestens am 3. März 1923 angetreten ist. Ebenso wird bei den im Auslande ausgegebenen Heften, die Fahrscheine für deutsche und ausländische Strecken enthalten, diese Vorschrift als erfüllt angesehen, wenn die Reise bis zu diesem Tage im Auslande angetreten ist. Eine Beschränkung der beliebigen Fahrtunterbrechung innerhalb der Geltungsdauer tritt durch die vorstehende Maßnahme nicht ein.

Die bei Antritt der Reise (für Hin- und Rückfahrten bei Antritt der Hinreise) nach dem 3. März 1923 vorgezeigten Fahrscheinhefte, die mit einem Datum vor dem 1. März 1923 abgestempelt sind, sind als ungültig zurückzuweisen. Die Reisenden sind zur Lösung neuer Fahrausweise anzuhalten und wegen der nicht benutzten Hefte auf den Erstattungsweg zu verweisen.

— **Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.** Einer Generalversammlung soll über Vermögensstand und Verhältnisse der Gesellschaft berichtet, ein neuer Gesellschaftsvertrag unterbreitet und die Ausdehnung des Gegenstandes des Unternehmens sowie Beteiligung an anderen Unternehmen vorgeschlagen werden.

— **Zeitfragen aus dem deutschen Verkehrswesen.** Die Bemerkung in dem Aufsatz über den Vortrag des Herrn Staatsministers a. D. Hoff auf S. 101 im Schluß des Abschnittes II: „Träger des Kraftwagenverkehrs seien Privatgesellschaften, an denen zumeist das Reich durch Hergabe von Fahrzeugen beteiligt sei", ersucht uns der Verband der Kraftverkehrsgesellschaften Deutschlands dahin zu ergänzen, daß zwar für die äußere Form der im unterzeichneten Verbande zusammengeschlossenen Kraftverkehrsgesellschaften aus kaufmännischen Gründen die privatrechtliche Form der Gesellschaft m. b. H. gewählt, an diesen Kraftverkehrsgesellschaften bisher aber ausschließlich öffentliches Kapital beteiligt sei. Die Gesellschafter setzen sich zusammen ausschließlich aus dem Deutschen Reich, deutschen Ländern und Provinzial- und Kommunalverbänden.

— **Kurse für Eisenbahn-Tarifwesen.** An der neu geschaffenen Abteilung für Verkehr und Weltwirtschaft des Instituts für Wirtschaftswissenschaft der Universität Frankfurt (Main) wird als erste Veranstaltung seit 15. Januar d. J. von dem Oberregierungsrat bei der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) Dr. W. Spieß ein Kursus über Eisenbahntarifwesen abgehalten, der sich eines großen Besuches erfreut. Im kommenden Sommersemester wird Oberregierungsrat Dr. Spieß Übungen über Eisenbahntarifwesen abhalten. Außerdem ist ein Kursus über „Haftpflicht von Eisenbahn, Post und Spediteur" geplant.

— **Preisausschreiben.** Die Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft hat am 15. Januar d. J. ein Preisausschreiben erlassen, das die Sicherung der Höchstleistung im Berliner Stadtbahnbetrieb zum Zweck hat. Als Preis für die beste Bearbeitung sind 15 000 ℳ ausgesetzt. Die Beteiligung steht auch Fachgenossen, die nicht Mitglieder der Gesellschaft sind, frei. Die Arbeiten sind mit Kennwort versehen bis zum 1. Juli d. J. an die Geschäftsstelle der Gesellschaft, Berlin SW. 68, Lindenstraße 80, unter Beifügung eines gleichartig gezeichneten verschlossenen Briefumschlags einzusenden, der Namen und Wohnort des Verfassers sowie das Kennwort enthält. Die Prüfung und Zuerkennung des Preises erfolgt durch den Technischen Ausschuß. Das Ergebnis wird in der Septemberversammlung des Jahres 1923 mitgeteilt werden. Die näheren Bedingungen sind aus Glasers Annalen vom 15. Januar d. J. zu erfahren.

— **Internationales Verkehrsbüro in Leipzig.** Das Reichsverkehrsministerium hat als Vertreter in den Aufsichtsrat des

Internationalen Verkehrsbüros, G. m. b. H. (Verkehrsabteilung des Meßamts für die Mustermesse in Leipzig und Verkehrs-Verein Leipzig E. V.) den Abteilungsdirektor bei der Reichsbahndirektion in Dresden, Geheimen Regierungsrat Oschwald, ernannt.

— **Berlin-Chicago im Zeppelin.** In der großen Zeppelinwerft bei Friedrichshafen am Bodensee naht sich jetzt der für die amerikanische Regierung erbaute Zeppelin-Luftkreuzer seiner Vollendung. Das Luftschiff, das von den Vereinigten Staaten nicht auf Reparationskonto übernommen, sondern bar bezahlt wird, wird eines der modernsten und stärksten Luftfahrzeuge werden, das die Riesenhalle am Bodensee jemals verlassen hat. Die Zeppelin-Baugesellschaft hat sich die Erfahrungen, die sie an den in Frankreich nach ihrer Ablieferung zerschellten Passagierluftschiffen „Nordstern" und „Bodensee" gemacht hat, gesammelt, und so ist jetzt ein Luftschiff entstanden, das nicht für den Kriegsfall erbaut ist, sondern lediglich friedlichen Zwecken des Luftverkehrs dienen wird. Hinsichtlich seiner Größe und der Antriebskraft übertrifft der für Amerika erbaute Zeppelin wohl alle seine Vorgänger, und er dürfte imstande sein, ohne Zwischenlandungen Strecken zurückzulegen, die man noch vor wenigen Jahren als phantastisch bezeichnet hätte. Im April dürften die letzten Arbeiten an dem Kreuzer vollendet werden, und im Mai werden dann vom Bodensee aus die ersten Probefahrten stattfinden, die sich bis über die Alpen ausdehnen dürften. Im Juni wird das amerikanische Luftschiff dann nach Berlin überführt, wo es in der großen Halle in Staaken von dem amerikanischen Botschafter besichtigt werden wird. In Berlin werden auch die letzten Vorbereitungen für den Ozeanflug getroffen, der ohne jede Zwischenlandung durchgeführt werden wird. Die Abfahrt ist für Ende des Jahres vorgesehen. Deutsche Luftschiffführer, Ingenieure und Mechaniker werden die technische Führung übernehmen, und die amerikanische Abnahmekommission wird den Flug noch als Gast mitmachen, da erst auf amerikanischem Boden die Abnahme erfolgt. Die Amerikaner haben jedoch den Wunsch ausgesprochen, in direkter Linie von Berlin nach Chicago zu fliegen, wo die amerikanische Regierung ein größeres Gelände für den Hallenbau und den Landungsplatz angekauft hat. Der Flug dürfte von Berlin über Frankreich hinweggehen, dessen Gebiet überflogen werden darf, da das Luftschiff als amerikanisches Eigentum auch mit amerikanischer Flagge fliegen wird. Über die Verwendung des Luftkreuzers verlautet noch nichts Bestimmtes. Zunächst soll das Schiff in den Vereinigten Staaten eine Reihe von Versuchsfahrten machen, die über Land und See führen werden. Von dem Ausfall dieser Versuche dürfte es abhängen, ob weitere Luftschiffe in Auftrag gegeben werden.

— **Zum 60. Geburtstag des Reichsbahndirektionspräsidenten Wulff.** Am 15. d. M. hat der Präsident der Reichsbahndirektion Berlin (der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen), Herr Alexander W u l f f, das 60. Lebensjahr vollendet. In Westfalen gebürtig, trat er nach Beendigung seines juristischen Studiums 1891 in den Dienst der Eisenbahnverwaltung. Er wurde bei verschiedenen Betriebsämtern und Direktionen beschäftigt und im Jahre 1911 Abteilungsleiter bei der Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Straßburg. Am 1. April 1914 trat er wieder in den preußischen Eisenbahndienst als Oberregierungsrat bei der Eisenbahndirektion Altona zurück. Nach einem erfolgreichen Wirken bei dieser Behörde und während des Krieges bei der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Brüssel wurde ihm im August 1917 die Stelle des Präsidenten der Reichsbahndirektion Berlin übertragen. Hier hat er es verstanden, während der letzten Kriegs- und Nachkriegsjahre vermöge seiner organisatorischen Fähigkeiten und seinem Geschick, die geeigneten Mitarbeiter heranzuziehen, das Eisenbahnwesen Berlins trotz aller Erschwerungen nicht nur aufrecht zu erhalten, sondern auch mit weitgehenden Verbesserungen auszustatten. Ihm ist es zu danken, das Berlins Eisenbahnverkehr auch während der Revolution und der großen Streikperioden vor ernsten Störungen und Schädigungen bewahrt blieb. Zahlreich sind die Neu- und Umbauten der Eisenbahnanlagen der Reichsbahndirektion Berlin zur Verbesserung der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse, die auf seine Anregung zurückgeführt werden können. Sein besonderes Interesse hat Präsident Wulff aber immer der Fortentwicklung und dem weiteren Ausbau der Einrichtungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gewidmet. So ist es ihm gelungen, den Verein den durch den Krieg, namentlich auch den durch das Kriegsende bedingten neuen Verhältnissen nicht nur anzupassen, sondern auch seine Einrichtungen weiter zu entwickeln. Beweis dafür sind die während seiner Geschäftsführung im Vereinsbereich eingeführten neuen Übereinkommen über die Vereinsabrechnung, das neue Vereins-Wagenübereinkommen und das erst in diesem Jahre in Kraft getretene neue Vereins-Personenwagenübereinkommen. Mit großem Geschick und zur allgemeinen Befriedigung der Teilnehmer leitete Präsident Wulff die im Herbst 1921 in Berlin abgehaltene Jubiläumssitzung der 75. Vereinsversammlung, die nach neunjähriger Pause zum ersten Male seit der Vorkriegszeit alle Vereinsverwaltungen wieder zusammenführte. Wir können nur mit dem Wunsche schließen, daß Präsident Wulff dem Verein noch lange erhalten bleiben möge.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der Reichsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungsbaurat Dr.-Ing. Karl Z i m m e r m a n n I, bisher in Stuttgart, ist zur Reichsbahndirektion nach Altona versetzt. — Der Regierungsbaurat Dr.-Ing. G o t t s c h a l k in Berlin ist dem Reichsverkehrsministerium zur aushilfsweisen Beschäftigung in den Eisenbahnabteilungen überwiesen. — Die Gerichtsassessoren Dr. jur. B e r n e c k e r in Berlin und S i e g e l in Magdeburg sind unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Dienst der Reichsbahn übernommen. — Der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Kurt S c h w i n g e l aus Lübeck ist bei der Reichsbahndirektion in Berlin zur Beschäftigung im Reichsbahndienst einberufen. — Dem Regierungsbaurat B r a n d e s in Birkenwerder ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt. — Der Regierungsrat B e i s i e g e l bei der Reichsbahndirektion in Trier ist gestorben.

Österreich.

— **Der Steinkohlenbergbau in Österreich.** Gegenwärtig bestehen in ganz Österreich 24 Betriebe, die sich mit dem Steinkohlenbergbau befassen. Davon befinden sich 20 Betriebe in Niederösterreich, 3 in Oberösterreich und 1 in Steiermark. Die 24 Betriebe beschäftigten am Schlusse des Jahres 1921 insgesamt 2455 Personen, denen an Löhnen und Gehältern im Berichtsjahre 553,25 Millionen Kronen ausbezahlt wurden. Die Jahresförderung an verwertbaren Kohlen bezifferte sich 1921 auf 137 633 t im Werte von 1019,89 Millionen Kronen; hiervon entfallen 135 875 t im Werte von 1013,94 Millionen Kronen auf die 20 niederösterreichischen Betriebe. Von der geförderten Menge dienten 12 497 t im Werte von 91,23 Millionen Kronen dem Selbstverbrauch, 3117 t im Werte von 19,8 Millionen Kronen wurden an eigene Werke abgegeben und 4588 t im Werte von 33,79 Millionen Kronen wurden als Deputate verwendet. Zum Verkauf, und zwar ausschließlich im Inland, wurden 117 270 t im Werte von 874,43 Millionen Kronen gebracht. Gegenüber den Vorjahren weist das Jahr 1921 sowohl eine verhältnismäßig große Vermehrung der Betriebe wie auch der Jahresförderung auf. Während in den Jahren 1912 bis einschließlich 1918 die Zahl der Betriebe zwischen 4 und 7, die Jahresförderung zwischen 76 500 t und 94 500 t schwankte, stieg die Zahl der Betriebe im Jahre 1919 auf 12, 1920 auf 18 und erreichte 1921 die Höhe von 24 Betrieben. Während bei einer Zahl von 794 beschäftigten Personen im Jahre 1918 in 5 Betrieben 94 606 t gefördert wurden, senkte sich in den 12 Betrieben des Jahres 1919 bei 1358 beschäftigten Personen die Jahresförderung auf 90 472 t, hob sich jedoch in den 18 Betrieben des Jahres 1920 bei 2077 beschäftigten Personen bereits auf 132 864 t und erreichte in den 24 Betrieben des Berichtsjahres die Menge von 137 633 t. In dem zehnjährigen Zeitabschnitt 1912 bis 1921 war die geringste Absatzmenge mit 68 162 t im Jahre 1915, die höchste mit 120 387 t im Jahre 1921 zu verzeichnen.

Übrige europäische Länder.

— **Schwedisch-norwegische Verbindungsbahn über Bullaren.** Die schwedischen Vorarbeiten für eine Verbindungsbahn über Bullaren sollen im ersten Halbjahr 1923 zum Abschluß kommen, und nach norwegischen Nachrichten sollen auch die norwegischen Arbeiten bis dahin fertig werden. Die norwegischen Absteckungsarbeiten fanden im vergangenen Sommer statt, und man ist gegenwärtig mit verschiedenen Berechnungen beschäftigt. Es soll dann eine neue Besprechung zwischen den Vertretern der beiden Länder stattfinden.

— **Elektrische Huppen im Rangierdienst der schwedischen Staatsbahnen.** Für die Signalisierung vom Stellwerk aus sind im Rangierdienst bei einer Anzahl größerer Stationen in Schweden wie Norrköping, Tomteboda u. a. elektrische Huppen zur Anwendung gekommen, die vom Stellwerk aus mittels elektrischer Energie in Tätigkeit gesetzt werden. Durch Anwendung solcher Huppen kann das Stationspersonal, wie die Erfahrung erwies, in gewissen Fällen die Lokomotivbewegungen regeln, ohne daß ein besonderer Rangierbediensteter die Lokomotive begleiten muß. Die Gesellschaft Siemens-Schuckert, die eine Anzahl solcher Huppen geliefert hat, hat solche zu

einem Preis von 90 bzw. 100 Kr. angeboten. Die Huppen sind mit zwei nach verschiedenen Seiten gerichteten Schalltrichtern versehen.

— Eisenbahnbau in Lettland. Wie die D. A. Z. berichtet, beabsichtigt die lettische Eisenbahnverwaltung die Weiterführung der Bahn Libau-Sermupen bis Goldingen. Der Bau soll 13 Millionen Lettenrubel kosten.

— Unfallstatistik der tschechoslowakischen Staatsbahnen. Auf diesen Staatsbahnen ereigneten sich im Jahre 1920 147 Zusammenstöße und 1570 Entgleisungen. Hierbei fanden 95 Eisenbahnbedienstete, 7 Postbeamte, 40 Reisende und 221 sonstige Personen den Tod; 487 Eisenbahnbedienstete, 24 Postbedienstete, 537 Reisende und 121 sonstige Personen erlitten Verletzungen. An Entschädigungen hierfür sind jährlich 94 247 K. zu zahlen, während die einmalig entrichteten Schadensabfindungsbeträge zusammen 1 378 154 K. ausmachten. Außerdem endeten 154 Personen ihr Leben auf den Schienen durch Selbstmord, 18 wurden beim Versuch hierzu verletzt. Gegenüber dem Jahre 1919 hatten die Unfälle um 90 %, die Zahl der Getöteten um 30 % und der Verletzten um 15 % zugenommen.

— Der tschechoslowakische Warenverkehr über Triest und über Hamburg. Im Jahre 1922 wurden über Triest insgesamt 670 805 dz Waren aus der Tschechoslowakei ausgeführt und 332 747 dz eingeführt. Ausgeführt wurden folgende Artikel: Zucker 220 889 dz, Holz 99 611 dz, Eisenhalbfabrikate 94 043 dz, Glas 56 822 dz, Zündhölzer 26 114 dz, Bier 19 634 dz, Eisenwaren 18 445 dz, Getreide 18 139 dz, Papier 15 704 dz, Tonwaren 14 564 dz, Kohle 13 193 dz, stein- und erzlose Mineralien 12 310 dz, Maschinen und Maschinenbestandteile 11 100 dz und Malz 10 651 dz. Eingeführt wurden: Tabak 71 894 dz, Rohbaumwolle 61 649 dz, Wein 44 460 dz, getrocknete Früchte 31 037 dz, Metalle 11 867 dz, Metallwaren 11 508 dz und Kaffee 1236 dz.

Demgegenüber betrug der tschechoslowakische Verkehr auf der Elbe über Hamburg in der Ausfuhr 1 964 042 dz, zumeist Zucker, Holz, Kohle, Papier, Glas und chemische Stoffe, in der Einfuhr 1 075 378 dz und zwar insbesondere Getreide, Obst, Gemüse, Mineralien, Farben, Gerbstoffe, Metalle und Chemikalien.

— Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. In der vergangenen Dezembertagung der Bundesversammlung ist das neue „Bundesgesetz betr. die Organisation und Verwaltung der Bundesbahnen“ (vgl. S. 16 u. 287 Jahrg. 1922) durchberaten und mit nur zwei unwichtigen Abänderungen von beiden Räten angenommen worden. Das Referendum zur Volksabstimmung dürfte angesichts der dem Gesetz überwiegend günstigen Stimmung kaum ergriffen werden. — Inzwischen ist die Generaldirektion der Bundesbahnen eifrig an der Reorganisationsarbeit. Die Doppelarbeit ist durch Zuweisung vermehrter Zuständigkeiten an die Lokalbehörden beseitigt, die Zahl der selbständigen Dienststellen durch Verschmelzung von Dienststellen an denselben Dienstorten und in benachbarten Bezirken eingeschränkt worden. Die Lagerhäuser sind beispielsweise als selbständige Dienststellen aufgehoben, mit dem übrigen Güterdienst vereinigt und dem Stationsvorstand unterstellt worden. Die Ausbildung der Angestellten wird so ausgebaut, daß sie möglichst die Dienstverrichtungen verwandter Dienstklassen übernehmen können.

Die Ständige Kommission der Bundesbahnen hat den Bericht der Generaldirektion über den Tarifabbau durchberaten. Sie hat sich mit folgenden Maßnahmen zum 1. Mai 1923 einverstanden erklärt: Ermäßigung des Zuschlages zum Eilguttarif für die Bildung des Expreßgut- und Gepäcktarifs von 20 auf 10 %; Ermäßigung der Mindestgebühr für eine Expreßgut- und Gepäcksendung von 80 auf 60 % und für die Gütersendungen von 60 auf 50 %. Die Preise der Generalabonnements sollen trotz der Einbeziehung der Rhätischen Bahn nicht erhöht werden.

Dem Verwaltungsrat wird ferner der Vorschlag unterbreitet, die endgültige Entscheidung über Art und Maß weiterer Tarifermäßigungen erst vorzunehmen, wenn hierüber in einem späteren Zeitpunkt Berichte der Generaldirektion vorliegen; der Rat möge sich jedoch damit einverstanden erklären, daß die Generaldirektion folgende Tarifmaßnahmen vorbereite, damit sie ganz oder teilweise zur Durchführung gelangen können, sobald sich die im Bericht der Generaldirektion erwähnten Voraussetzungen hinsichtlich der Finanzlage der Bundesbahnen erfüllen: a) Wiedereinführung einer Ermäßigung für Hin- und Rückfahrten mit den gewöhnlichen Fahrkarten (unter Änderung der Gültigkeitsdauer), den Fahrkarten für Gesellschaften und Schulen und den festen Rundfahrkarten; b) Wiederherstellung des vor dem Kriege vorhanden gewesenen Verhältnisses zwischen den Fahrpreisen der einzelnen Wagenklassen für einfache Fahrt; c) Herabsetzung des allgemeinen Gütertarifs und der Ausnahmetarife sowie des Gepäck- und Expreßguttarifs und des Tarifs für die Beförderung lebender Tiere.

Der Jahresabschluß der schweizerischen Hotels und Gasthäuser ist schlechter ausgefallen, als zuerst angenommen wurde. Trotz vielversprechender Anzeichen für eine Besserung des Besuchs von einheimischen und namentlich ausländischen Gästen stellt sich das Endergebnis nicht besser als der Durchschnitt der vorausgehenden Jahre. Die Wirkung des erhöhten Besuches ist freilich aufgewogen worden durch den von dem schweizerischen Hotelierverein beschlossenen allgemeinen Preisabbau, dem die Preise für die Lebensbedürfnisse und Löhne nicht gefolgt sind. Im allgemeinen kann von einem Erträgnis nicht die Rede sein; die meisten Gasthäuser mußten schon zufrieden sein, wenn sich die Verzinsung ihres Schuldenkontos ermöglichen ließ. Gar viele Hotels, die vor dem Kriege als eine vorzüglich gesicherte Einnahmequelle angesehen wurden, mußten den Weg der Sanierung durch Ermäßigung des Aktienkapitals und Nachlaß der Schuldenzinsen beschreiten und wissen noch nicht einmal, ob sie das Sanierungsprogramm werden durchführen können. Alles in allem befindet sich dieses in der Schweiz so wichtige Gewerbe in unverminderter Notlage. Eine Besserung erhofft man aus der geplanten Ermäßigung der Eisenbahntarife für Rückfahrkarten und der Wiedereinführung der Sonntags- und Rundfahrkarten; auch die zunehmende Ausdehnung des öffentlichen Automobilwesens wird den Gastwirtschaften zugute kommen.

Zwischen den englischen, französischen, belgischen und schweizerischen Eisenbahnen ist seit dem 1. Januar ein Abkommen in Kraft, wonach für die Reisen von England nach der Schweiz, die durch Reiseunternehmer organisiert werden, Gesellschaften von mindestens 25 Personen Tarifermäßigungen von 20—30 % gewährt werden. Die Fahrkarten sind 33 Tage gültig; die Ausreise erfolgt gemeinschaftlich, die Rückreise nach Belieben. Ein ähnliches Abkommen für Reisen von England nach Italien ist in Vorbereitung.

In den letzten Monaten ist über die strenge und unfreundliche Zollbehandlung bei Einreisen in die Schweiz geklagt worden. Namentlich richtete sich diese Strenge gegen die in der Schweiz ansässigen Personen, die in valutaschwachen Ländern gewesen waren, weil solche Reisen häufig zu Anschaffungen im Auslande benutzt wurden und die Gewinne der einheimischen Industrie schmälerten. Um nicht auf der Rückreise Schwierigkeiten zu haben, mußte man sich bei der Ausreise jedes einigermaßen neu aussehende Kleidungsstück plombieren lassen und dadurch den Beweis liefern, daß es bereits bei der Ausreise im Besitz des Reisenden war. Auch die mehrfachen Prüfungen und Abstempelungen der Pässe, die Eintragung der Reisenden in besondere Listen, die Meldungen bei den Polizeibehörden der Aufenthaltsorte nahmen viel Zeit in Anspruch, ohne daß die Notwendigkeit dieser Maßnahmen in ihrem vollen Umfange von dem Publikum anerkannt wurde. In der letzten Zeit, wo die Preise in Deutschland und in Österreich sich dem Weltmarkte immer mehr nähern, sind Erleichterungen eingetreten. Der Paßzwang ist gegenüber einigen Ländern bereits aufgehoben worden, und es heißt, daß er demnächst auch gegenüber Italien, Portugal, gegebenenfalls auch Deutschland, verschwinden werde.

— Der Ausbau des zweiten Simplontunnels. Zu einem Vortrage des Professors C. Andreae von der Eidgenössischen technischen Hochschule Zürich, des Bauleiters der Nordseite dieses Tunnels, hatte der Architekten-Verein Berlin und der Verein für Eisenbahnkunde für den 22. v. M. eingeladen.

Professor Andreae leitete seinen Vortrag mit der kurzen Beschreibung des ersten Tunnels, seines Entwurfes und seiner Bauzeit ein und begründete die Wahl des Zweitunnelsystems. Der Simplontunnel ist mit 19 770 m der längste und mit einer Überlagerung von 2150 m der tiefstgelegene Tunnel, der bisher ausgeführt ist. Alles mußte daher darauf eingestellt werden, die daraus zu erwartenden Schwierigkeiten, wie hohen Druck, sehr hohe Temperaturen, starke Quellen sicher zu überwinden, um namentlich auch die unbedingte Sicherung der Arbeiter zu erzielen. Daher wurde von der Bauunternehmung Brandt, Brandau & Co., die den ersten Bau ausführte, von vornherein das Zweitunnelsystem gewählt. Der zweite Stollen führt die Luft ein und ist durch Querschläge mit dem ersten verbunden. So hat sich die bis 56° C. steigende Gestein- und Luftwärme auf das für die Arbeit nötige Maß von 25° abkühlen lassen. Alle Schwierigkeiten, die die kalten und heißen (bis 49° C.) Quellen und die Druckstellen sowie die Bergschläge bereiteten, wurden überwunden, und am 24. Februar 1905 erfolgte der Durchschlag.

Der Ausbau des Parallelstollens, der schon früher, als es der Verkehr erfordert hätte, zur Vorsorge wegen einzelner Schäden im ersten Tunnel technisch für dringend gehalten wurde, stellte nicht minder gewaltige Aufgaben an die Ingenieurkunst, und ihre bisherigen leitenden Vertreter, die Unternehmung, sahen sich außerstande, diese neue Arbeit zu übernehmen. Die

Schweizerischen Bundesbahnen führten sie daher in Eigenregie aus und stellten an die Spitze der damit beauftragten Bauabteilung den reich erfahrenen Dr.-Ing. Rothpletz. Die Schwierigkeit lag jetzt hauptsächlich in der Wahl des Bauvorganges und der Organisation der Arbeit mit Berücksichtigung der Sicherung des nur in 17 m Achsabstand liegenden ersten Tunnels. Es war das oberste Bestreben, die Zeit von Inangriffnahme einer Stelle bis zu ihrer fertigen Ausmauerung möglichst zu kürzen, um nicht die mit der Zeit sich vertärkenden Drucke oder Wassermassen zur Wirkung kommen zu lassen. Alle Fortschritte auf dem Gebiet der Gesteinsbohrung wurden ausgenutzt (statt der früheren Drehbohrer Druckluft-Bohrhämmer), ebenso durch rationelle Arbeitsweise, ähnlich Taylorschen Grundsätzen, indem dieselbe Gruppe immer wieder bei derselben Arbeit mit Akkordsystem verwendet wurde, die Leistung gesteigert und durch geschickte Maßnahmen (elektr. Laufkran auf besonderem Krangleis) der für das Gelingen des Ganzen wichtige Förderbetrieb straff organisiert. An einzelnen Druckstellen im Antigoriogneis auf der Südseite Kilometer 0 bis 4,38 machten sich Bewegungen des Zwischenpfeilers nach Tunnel I bemerkbar, die aber leicht überwunden wurden; immerhin hat die Erfahrung gelehrt, daß ein größerer Abstand zwischen den Tunnelachsen, etwa 40 bis 50 m besser gewesen wäre. Die dadurch länger werdenden Querschläge hätten ihrer Zahl nach herabgesetzt und namentlich in den Anfangsstrecken in größere Abstände (statt 200 etwa 500 m) gelegt werden können. Aber als System für den Bau so langer und tiefliegender Tunnel haben sich die beiden Tunnelrohre aufs beste bewährt.

Auf die vielen bemerkenswerten Einzelheiten, die der Vortrag darbot, über die Tunnelausmauerung, die Ausbruch- und Abstützweise nach österreichischer oder belgischer Bauart, die Betriebseinrichtungen für die Lüftung, die Anlage des Tunnelbahnhofs und des großen Werkplatzes bei Brig am Nordende, die Baufortschritte und Beeinflussungen durch den Krieg (namentlich auf italienischer Seite, wo der Weiterbau Ende 1917 überhaupt zum Erliegen kam, so daß der übrig gebliebene Teil von der Nordseite aus vollendet werden mußte, kann hier nicht näher eingegangen werden.

Mit Stolz können die Schweizer Ingenieure an den feierlichen Augenblick, den das letzte Lichtbild zeigte, zurückdenken, als am 4. Dezember 1921 der Bundespräsident selbst den Schlußstein in das große und glücklich vollendete Werk einfügte.

— **Kohlennot in der Schweiz.** Nach einer Baseler Mitteilung vom 16. d. M. sind infolge der Ereignisse im Ruhrgebiet und Saarrevier die Kohlenzufuhren nach der Schweiz in der letzten Zeit erheblich zurückgegangen, so daß die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen sich bereits mit dem Gedanken der Einschränkung des Fahrplanes beschäftigt.

— **Schweres Eisenbahnunglück in Frankreich.** Am 18. d. M., abends gegen 7 Uhr, hat sich ein schweres Eisenbahnunglück bei Port-à-Bimont, unweit von Epernay, ereignet. Dort stieß der um 5 Uhr von Paris abgefahrene Straßburger Schnellzug in voller Fahrt mit einem rangierenden Güterzug zusammen. Mehrere Wagen wurden vollständig zertrümmert und fortgeschleudert. Besonders die beiden ersten Personenwagen, zwei Wagen dritter Klasse des Schnellzuges, wurden völlig zersplittert. Um 1 Uhr nachts hatte man bereits 16 Tote und Verwundete geborgen. Unter den Verunglückten befinden sich mehrere Soldaten, die von ihrem Urlaub zurückkehrten, Frauen und Kinder. Die Strecke ist völlig gesperrt. Der Verkehr wird über Reims umgeleitet.

— **Der Kohlenmangel Frankreichs.** Wie aus Mülhausen (Els.) berichtet wird, soll nach einer Mitteilung des Präsidenten des Binnenschiffahrtssyndikates in der nächsten Zeit in Paris ein Kohlenkongreß stattfinden, zu dem auch die zuständigen Stellen der Binnenschiffahrt und der Eisenbahnen eingeladen worden sind, da u. a. auch die Frage der gebrochenen Tarife behufs besserer Versorgung Frankreichs mit Kohlen behandelt werden soll. — Das „Journal de Navigation" nimmt davon Kenntnis, daß einige Kohlentransporte auf dem Rhein von Ludwigshafen nach Straßburg haben vorgenommen werden können, bemerkt aber, daß auf diesem Wege die Gegend von Paris nicht mit deutschen Kohlen versorgt werden könne. Das Blatt verlangt die Wiederaufnahme der schon seit längerer Zeit fast gänzlich eingestellten Kohlentransporte von Gent über die französischen Kanäle und schreibt u. a.: Verhaftungen und Ausweisungen sind Mittel, zu denen man schließlich greifen muß, aber sie verschaffen uns nicht das, was die französische Industrie braucht, nämlich Kohlen und Koks für die Hochöfen.

— **Der blaue Expreßzug.** Die französische Nordbahn in Verbindung mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Internationalen Schlafwagengesellschaft haben jetzt neue Schlafwagen in Dienst gestellt, die sich äußerlich durch ihren blauen Anstrich von anderen Schlafwagen abheben. Es sollen im ganzen 40 solcher Wagen erstellt werden, die alle für die Expreßzüge London-Paris-Mittelmeer verwendet werden sollen. Bereits ist ein aus solchen Wagen zusammengesetzter Probezug auf der erwähnten Strecke mit eingeladenen Gästen gefahren. Die neuen blauen Schlafwagen sind aus Stahl erbaut und sollen daher die größtmöglichste Sicherheit bieten. Man rühmt ihnen außerdem nach, daß sie außerordentlich ruhig fahren. Sie bestehen aus 8 Abteilen mit je einem Bett, wobei je 2 Abteile auch zu solchen mit je 2 Betten vereinigt werden können. Jedes Abteil ist mit Wascheinrichtung und Klosett versehen.

— **Aufhebung der Haftung für Transportverzögerungen auf dem Rhein.** Wie der Schweizer. Verkehrskorrespondenz aus Mülhausen (Elsaß) gemeldet wird, haben die hauptsächlichsten französischen Rheinreedereien, infolge der Vorgänge am Rhein, ihrer Kundschaft mitgeteilt, daß sie die Verantwortung für Verzögerungen bei Transporten nicht weiter übernehmen können. Sie haben ihre Kunden ersucht, sich mit ihren Versicherungsgesellschaften behufs Übernahme des aus der Lage sich ergebenden besonderen Risikos ins Benehmen zu setzen. Sie stützen sich dabei auf die Versicherungsklauseln über die Aufhebung der Haftbarkeit für Transportkonnossemente in Fällen von Streiks, politischen Wirren usw.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb in Spanien.** Der spanische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Ermächtigung gegeben, Wagenmaterial für die Elektrisierung der Pyrenäenbahn Ripoll-Puigcerda zu bestellen. Anfragen sind zu richten an Señor Jose de la Segunda Division de Ferrocarriles, Calle de Balmes 32, Barcelona.

— **Paketverkehr des Londoner Metro.** Die Londoner Metropolitan Eisenbahn holt für eine Gebühr von 6 Pence ein Paket bis zum Gewicht von 7 Pfd. engl. (etwas über 3 kg) aus dem Hause des Absenders ab, befördert es und stellt es dem Empfänger zu. Für schwerere Pakete sind die Gebühren verhältnismäßig noch niedriger; sie betragen für 14 Pfd. 9 Pence und steigen bei 112 Pfd. (rd. 50 kg) bis auf 1 Sh. 9 Pence. Diese Sätze sind gegenüber den Postgebühren um 33 bis 50 % niedriger. Die Metropolitan Eisenbahn selbst will in einer Zeitungsanzeige anscheinend überdies behaupten, daß sie die Post an Schnelligkeit und sorgfältiger Behandlung der ihr anvertrauten Sendungen übertrifft. Für den Paketverkehr unterhält die Gesellschaft einen Park von pferdebespannten und Kraftfahrzeugen, letztere zum Teil mit Verbrennungsmotor, zum Teil mit elektrischem Antrieb. Mit Großversendern werden besondere Abmachungen getroffen, auf Grund deren die Pakete zu bestimmten Zeiten abgeholt werden, ohne daß dafür eine besondere Gebühr erhoben wird. — Die englischen Fernbahnen haben die Gebühren für Pakete, die mit Personenzügen befördert werden, im Durchschnitt um 41 % herabgesetzt, und dies hat bereits Anlaß zu einer Anfrage im Parlament gegeben, ob die Regierung beabsichtige, auch die Postgebühren entsprechend zu ermäßigen.

Fremde Erdteile.

— **Koreanische Eisenbahnen.** In Korea bestehen gegenwärtig 17 private Eisenbahngesellschaften. Davon haben vier ihr Schienennetz bereits vollständig ausgebaut, vier den Betrieb mit halbem Netz eröffnet. Fünf andere sind im Bau, und drei sind kürzlich konzessioniert worden. Das völlig ausgebaute Schienennetz würde 1675 englische Meilen umspannen. Die Arbeiten der Gesellschaften leiden unter starkem Kapitalmangel.

— **Leistungen der amerikanischen Eisenbahnen.** Nach einer Statistik, die 177 Eisenbahnen der Vereinigten Staaten umfaßt, sind die Leistungen der amerikanischen Eisenbahnen in der letzten Zeit stark gestiegen. Während ein Güterwagen im Oktober 1921 im Tagesdurchschnitt 778 Nutz-tkm leistete, betrug die entsprechende Zahl im Oktober 1922 831. Der Bruchteil der nicht dienstfähigen Güterwagen fiel in demselben Zeitraum von 14,8 auf 12,5 %. Die Ladung eines Wagens stieg von 27,3 auf 27,7 t, hat damit also noch nicht das angestrebte Ziel — 30 t — erreicht. Die Durchschnittsbelastung eines Zuges betrug 1922 732 t gegen 704 t im Vorjahre. Die Lokomotiven legten täglich 95 km, 3,5 km mehr als 1921, zurück.

— **Vereinigung der kanadischen Eisenbahnen.** Ende Januar ist die Grand Trunk Eisenbahn durch einen Beschluß der Direktoren der Kanadischen Staatsbahnen dem Staatsbahnnetz einverleibt worden. Das Einverständnis der Grand Trunk-Gesellschaft ist dadurch zustande gekommen, daß die Mehrzahl der Aktien bereits auf den Namen des Eisenbahnministers übergegangen war, und dieser infolgedessen in der Generalversammlung die Stimmenmehrheit für sich hatte. Es bedarf nunmehr nur noch

eines Kabinettsbeschlusses, um dem Bestehen der Grand Trunk Eisenbahn als selbständiges Unternehmen ein Ende zu machen und damit ein einheitliches Staatsbahnnetz für Kanada zu schaffen, das etwa die Hälfte der Eisenbahnen des Landes umfaßt.

Allgemeines.

— **Unfall durch elektrischen Strom ohne Berührung der Leitung.** In der Victoria-Station Manchester wurde ein Bahnangestellter getötet, der im Regenwetter der nur durch eine Holzbekleidung gegen Stromübergang geschützten dritten Schiene (mit 1200 Volt Gleichstrom) zu nahe kam. (Electrician London, 1. Sept. 1922, S. 251.) Dieser Unfall, schreiben Glasers Annalen, ist von besonderem Interesse mit Rücksicht auf die Verhandlungen, welche auf dem Internationalen Eisenbahn-Kongreßverband in Rom gerade mit Bezug auf Heraufsetzung der Spannung der dritten Schiene gepflogen wurden. Der amerikanische Berichterstatter, der bekannte beratende Ingenieur George Gibbs, warnte damals vor der Verwendung von 1200 bis 1500 Volt Gleichstrom in dritten Schienen. Auch in England tritt besonders der beratende Ingenieur Theodor Stevens für die Beibehaltung von 600 Volt Gleichstrom bei Verwendung von dritten Schienen ein und berechnet, daß unter Berücksichtigung der Kosten für die besondere Isolierung und Sicherheit der Gebrauch von 1100 bis 1500 Volt statt 600 Volt die Anlage und Betriebskosten nicht verbessere (vgl. auch El. Ry. Journ. vom 2. Sept. 1922, S. 320).

Rechtspflege.

— **Schadensersatz in ausländischer Währung im internationalen Verkehr.** (Grundsätzliche Reichsgerichtsentscheidung vom 28. Oktober 1922.) Gehen Waren während des Eisenbahntransports vom Auslande nach Deutschland verloren, so ist die Bahn in bezug auf die Ersatzansprüche erheblich ungünstiger gestellt, als wenn Ware in Verlust gerät, die in Deutschland aufgegeben wurde. Denn nach dem Internationalen Übereinkommen (entsprechend § 457 HGB.) ist der gemeine Handelswert zu ersetzen, den die Ware am Orte der Absendung im Zeitpunkte der Annahme zur Beförderung hatte. Das Reichsgericht hat diese Bestimmung dahin ausgelegt, daß der Schaden stets in ausländischer Währung zu zahlen ist, nicht in Umrechnung nach dem Markkurse zur Zeit des Verlustes. Die Bahn tut deshalb gut, wenn solche Ansprüche drohen, sich rechtzeitig Devisen anzuschaffen.

In den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen wird hierzu folgendes ausgeführt: Es handelt sich um den Ersatz einer auf Grund internationalen Frachtbriefes vom 25. August 1919 in Romannshorn in der Schweiz der Eisenbahn übergebenen Wollstoffsendung, die an die Klägerin in Hamburg adressiert war und auf dem Eisenbahntransport zum Teil verlorengegangen ist. Der gemeine Handelswert der verlorenen Stücke betrug am Versandort zu der Zeit, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen wurde, unstreitig 19 132,40 Schweizer Franken. Die Ansicht der Revision, daß der beklagte Reichseisenbahnfiskus diese Schuld in deutschem Gelde unter Umrechnung nach dem Kurse der Mark am Versendungstage (25. August 1919) leisten könne, ist unrichtig. Art. 34 I. Üb. bestimmt dasselbe wie § 457 HGB. Diese Bestimmungen sind getroffen, um die Unveränderlichkeit des Ersatzes festzulegen. Umfang der Ersatzpflicht ist nach oben und unten fixiert. Es ist nicht wie im § 249 BGB. zu untersuchen, ob etwa nach den besonderen Verhältnissen des Falles das Interesse des Ersatzberechtigten ein geringeres oder höheres ist. Es handelt sich um die Schuld eines Wertes nach rein objektivem Maßstabe, also eines Wertes, den die Ware für jeden am Ort in der Zeit der Übergabe zur Beförderung hatte, nicht darum, welchen Wert die Ware besonders für die Klägerin hatte. Daraus folgt unmittelbar, daß dieser Wert, da die Ware in der Schweiz abgesandt ist, nur in der Schweizer Währung als ausgedrückt gelten kann und in Schweizer Franken geschuldet wurde. Wenn Beklagter in deutscher Reichswährung zahlen will, so kann er das gemäß § 244 BGB. nur nach dem Umrechnungsfuße zur Zeit der Zahlung. (Aktenzeichen: I 618/21. — 28. 10. 22.)

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Bahnstrecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. März 1923 wird die normalspurige Bahnstrecke Jeber-Bergfrieden-Medewitz (Mark) als Fortsetzung der Nebenbahnstrecke (Roßlau-)Meinsdorf-Jeber-Bergfrieden als Nebenbahn mit der Station Medewitz (Mark) für den Versand von Holz und für den Empfang von Düngemitteln, jedoch nur in Wagenladungen, eröffnet.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektionsbezirk Wien-Nordost. Am 17. Februar 1923 wurde in der an der Strecke Wien Nordwestbahnhof-Staatsgrenze bei Unterretzbach zwischen der Station Jedlesee und der Haltestelle Strebersdorf gelegenen, für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Wagenladungsverkehr eröffneten Station Jedlersdorf die Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern im Verkehre mit den Firmen Österreichische Pflanzenschutzgesellschaft m. b. H., Kali-Syndikat G. m. b. H., Scholle Verlag G. m. b. H., Burgenländische A.-G. für den Wirtschaftsverkehr, J. Stork & Komp., Futterverkehrsgesellschaft m. b. H, Wirtschaftsverband des Baugewerbes, Wiener Baukreditbank (Baumaterialienabteilung) „Ara“ G. m. b. H., „Planta“ österr. Samenzucht-, Gemüsebau- und Obstverwertungs-A.-G. und österr. Naphta Importgesellschaft m. b. H. zugelassen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 34 vom 13. Februar 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Niederschrift über die Verhandlungen des Besonderen Ausschusses für die Bearbeitung der Schienenstatistik, abgeschlossen 1920.

Nr. V 76 vom 12. Februar 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover.

Am 1. März 1923 wird die Reststrecke Plockhorst-Braunschweig der normalspurigen Nebenbahn Celle-Braunschweig mit Abzweigung nach Peine mit den Bahnhöfen 4. Klasse Wipshausen, Wense, Harvesse, Wendezelle und Watenbüttel für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf den Bahnhöfen Wipshausen, Harvesse und Watenbüttel die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Bahnhöfen ausgeschlossen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (347)

Hannover, den 15. Februar 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale).

Am 1. März 1923 wird die normalspurige Bahnstrecke Jeber-Bergfrieden-Medewitz (Mark) als Fortsetzung der Nebenbahnstrecke (Roßlau-) Meinsdorf-Jeber-Bergfrieden als Nebenbahn mit der Station Medewitz (Mark) für den Versand von Holz und für den Empfang von Düngemitteln, jedoch nur in Wagenladungen, eröffnet. Da der Bahnhof 4. Klasse Medewitz (Mark) vorläufig unbesetzt bleibt, hat die Auflieferung und Auslieferung der Frachtbriefe sowie die Wagenbestellung bei der Güterabfertigung Jeber-Bergfrieden zu erfolgen.

Die Abholung und Zuführung der Wagen von und nach Medewitz (Mark) erfolgt durch Bauzüge.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (29[illegible])

Halle (Saale), im Februar 1923.

Reichsbahndirektion.

2. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 15. Februar d. J. werden die Haltepunkte Thalbrauerei für den Personenverkehr und Crimderode für den Personen- und Güterverkehr geschlossen.
Wernigerode, im Februar 1923. (343)
Die Direktion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Schneidemühl-Konitz gelegene Bahnhof Schönfeld (Netzekreis) erhält vom 1. März 1923 die Bezeichnung Schönfeld (Grenzmark).
Charlottenburg, den 6. Februar 1923.
Reichsbahndirektion Osten. (335)

4. Verkehrsstörungen und Verkehrsaufnahme auf gesperrten Strecken.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Vom 8. bis 10. Februar 1923 war Strecke Neustadt (Waldnaab)-Eslarn wegen Entgleisung gesperrt.
Der am 1. Februar 1923 wegen Hochwassers in Passau Donaulände eingestellte Verkehr wurde am 10. Februar 1923 wieder aufgenommen.
München, den 14. Februar 1923. (340)
Reichsbahndirektion.

Zu § 10 1a VWÜe/RIV. Auf folgenden Strecken wurde der Verkehr wieder aufgenommen:
Buchenberg-Weitnau am 5. Febr. 1923,
Wasserburg Bahnhof-Wasserburg Stadt am 3. Februar 1923,
Waldkirchen (Niederb.)-Haidmühle am 5. Februar 1923,
Zwiesel-Grafenau am 5. Februar 1923.
München, den 9. Februar 1923. (299)
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Die wegen Hochwasser gesperrten Anlagen der Bahnhöfe Riesa Hafen, Riesa-Elbufer, Dresden Elbufer-Altstadt und -Neustadt sind wieder fahrbar.
Dresden, den 14. Februar 1923. (315)
Reichsbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. März d. Js. treten im Verkehr mit den Stationen Gerlebogk Reichsb., Gröbzig, Gottgau und Löbejün Entfernungsänderungen ein, worüber die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft erteilen.
Erfurt, den 12. Februar 1923. (319)
Reichsbahndirektion.

Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Ab 15. Februar 1923 werden die Tarife im Güterverkehr, ab 20. Februar 1923 jene im Tierverkehr im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.
Die Erhöhungen sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt. (301)
Tegernsee, den 13. Februar 1923.
Die Direktion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 15. Februar l. J. erscheint zu den Binnentarifen Nachtrag IX je für die badischen und thüringischen und Nachtrag X für die hessischen Linien, durch die Tariferhöhungen eingeführt werden.
Darmstadt, am 13. Februar 1923. (309)
Die Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 22. Februar 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Westfälischen Landes-Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.
Näheres enthält die am 15. Februar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 13. Februar 1923. (318)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C I b Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 22. Februar 1923 ab werden die im Abschnitt II bei der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn angegebenen Umladegebührensätze erhöht.
Näheres enthält die am 15. Februar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455).
Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 13. Februar 1923. (317)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Güterarif Heft A Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1923 wird für die Erfüllung der deutschen und französischen Zollvorschriften auf den Grenzbahnhöfen der Reichsbahndirektion Karlsruhe eine besondere Grenzabfertigungsgebühr von 2,50 Fr. (franz.) für jeden Wagen, und weitere 2,50 Fr. (franz.) für jeden Wagen, wenn die beizugebenden Zollpapiere fehlen, mangelhaft oder unvollständig sind, von der Abfertigungsstelle im Grenzverkehr erhoben. Näheres enthält der nächste Tarif-Anzeiger. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft. (333)
Berlin, den 16. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Februar 1923.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar d. Js. werden die Schnittfrachtsätze für den außeritalienischen Durchlauf auf Seite 36 bis 87 des Tarifs verdoppelt.
Die mit Gültigkeit vom 16. Februar 1923 veröffentlichten Zuschläge zu den außeritalienischen Frachtsätzen sind neben den verdoppelten Schnittfrachtsätzen unverändert anzuwenden. (334)
Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros.
Frankfurt (Main), den 13. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Mit Wirkung vom 15. Februar 1923 werden die Güter-, und vom 20. Februar 1923 die Tiertarife im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft. (342)
Die Direktion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Gleiwitz Vschbf. ist auf Seite 8 des Nachtrags I mit sämtlichen Angaben zu streichen.
München, 13. Februar 1923. (316)
Tarifamt beim RVM. ZB.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Veranlaßt durch die derzeitigen schwankenden Währungsverhältnisse haben die Niederländischen Eisenbahnen zur Vermeidung von Kursverlusten angeordnet, daß im Verkehr von den Niederlanden nach Deutschland und anderen Ländern über Deutschland hinaus
a) vom 22. Januar 1923 ab Sendungen mit Nachnahmen und Barvorschüssen,
b) vom 29. Januar 1923 ab nur noch bis zu den niederländisch-deutschen Grenzübergängen frankierte Sendungen zur Beförderung zugelassen werden.

Infolge dieses Vorgehens sind die deutschen Bahnen (einschl. der Saarbahnen) gezwungen, da sie nicht in der Lage sind, das Kursrisiko einseitig zu tragen, vorläufig die gleichen Maßnahmen auch in der Richtung von Deutschland und im Durchgangsverkehr durch Deutschland nach den Niederlanden zu treffen.
Vom 1. März 1923 ab werden daher auch in der Richtung nach den Niederlanden nur noch Sendungen ohne Nachnahmen und Barvorschüsse mit Frankierung bis zu den deutsch-niederländischen Grenzübergängen zur Beförderung zugelassen.
In beiden Richtungen ist demnach die Fracht von der Versandstation bis zum Grenzübergang durch den Versender und vom Grenzübergang bis zur Empfangsstation durch den Empfänger zu zahlen. Die Zahlung der Gesamtfracht durch den Versender oder Empfänger ist also nicht zulässig. Unterwegskosten werden wie bisher vom Empfänger eingezogen. Die Bestimmungen über nachträgliche Anweisungen des Versenders bleiben unverändert.
Die Reglementarischen Bestimmungen werden im Nachtrag 3 zum Verbandsgütertarif Teil I, der zum 1. März 1923 ausgegeben wird, entsprechend geändert. Es wird nochmals darauf hingewiesen, daß es sich nur um eine vorläufige Maßnahme handelt, deren Aufhebung zu gegebener Zeit erfolgen wird. (348)
Köln, den 16. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden mit Wirkung vom 15. Februar ds. Js. die jetzt gültigen Umlade- und Rollbockgebühren um 100 v. H. erhöht. (325)
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Am 20. Februar 1923 werden sämtliche Frachten im Tierverkehre (Binnen- und Wechselverkehr) — gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahnen — um 60 v. H., die Nebengebühren im Tierverkehre in Anlehnung an die Erhöhung im Güterverkehr um 100 v. H. erhöht.
Braunschweig, den 15. Februar 1923.
Die Direktion. (320)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1923 treten dem Ausnahmetarif 11 für Düngemittel die Hildesheim-Peiner Kreisbahn, die Niederlausitzer und die Teutoburger Wald-Eisenbahn bei.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (345)
Berlin, den 15. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. Voraussichtlich wird am 18. Februar 1923 die Reststrecke Aufkirch (Schw.)-Schongau der Lb. Kaufbeuren-Schongau eröffnet. Mit dem Tag der Eröffnung treten an Stelle des T. u. V. A. 1922/594 folgende Änderungen:

(Seite)					
9	Altenstadt b. Schongau* [OK]	Landsberg (Lech)	38	6,0	6500
		Peißenberg	23	6,0	6500
		Kaufbeuren	33	6,0	6500
9	Asch-Leeder	Landsberg (Lech)	15	6,7	7000
		Peißenberg	39	6,7	6500
9	Aufkirch (Schw.)* [OK]	Peißenberg	43	6,0	6500
		Kaufbeuren	13	6,0	6500
10	Denklingen (Schw.)	Landsberg (Lech)	19	6,7	7000
		Peißenberg	34	6,7	6500
		Kaufbeuren	53	6,0	6500
13	Hohenfurch	Landsberg (Lech)	29	6,7	7000
		Peißenberg	24	6,7	6500
		Kaufbeuren	43	6,0	6500
13	Hohenpeißenberg* [OR]	Landsberg (Lech)	46	6,7	6500
		Peißenberg	7	6,7	6500
		Kaufbeuren	49	6,0	6500
14	Kinsau [OR]	Landsberg (Lech)	24	6,7	7000
		Peißenberg	29	6,7	6500
		Kaufbeuren	48	6,0	6500
15	Linden (Schw.)* [OK]	Peißenberg	47	6,0	6500
		Kaufbeuren	9	6,0	6500
15	Mauerstetten* [OK]	Peißenberg	51	6,0	6500
		Kaufbeuren	5	6,0	6500
17	Osterzell* [St bed]	Peißenberg	39	—	—
		Kaufbeuren	17	—	—
17	Peiting Ost	Landsberg (Lech)	39	6,7	6500
		Peißenberg	14	6,7	6500
		Kaufbeuren	42	6,0	6500
18	Sachsenried* [OK]	Landsberg (Lech)	48	6,0	6500
		Peißenberg	32	6,0	6500
		Kaufbeuren	24	6,0	6500
18	Sachsenrieder Forst* [OR, W]	Landsberg (Lech)	51	6,0	6500
		Peißenberg	36	6,0	6500
		Kaufbeuren	20	6,0	6500
18	Schongau*	Landsberg (Lech)	34	6,7	7000
		Peißenberg	19	6,7	6500
		Kaufbeuren	37	6,0	6500
18	Schwabbruck [OK]	Landsberg (Lech)	43	6,0	650
		Peißenberg	27	6,0	650
		Kaufbeuren	29	6,0	650
20	Unterdießen [OR]	Landsberg (Lech)	10	6,7	700
		Peißenberg	44	6,7	650

II. Es sind folgende Änderungen und Ergänzungen sofort vorzunehmen:

Die * Sternfußanmerkung auf Seite 5 und 6 des Nachtrags I ist zu streichen und dafür auf den Reichsbahngütertarif Heft C I b (Walhallabahn) hinzuweisen.

8	Absatz I. Vorbemerkung I. zweiter Absatz muß es heißen: „Sind bei einer Staatsbahnlokalbahnstation Anstöße nach zwei und drei Anschlußstationen usw.
8	Absatz II. ist zu ergänzen: Altenstadt b. Schongau, Aufkirch (Schw.), Hohenpeißenberg, Linden (Schw.), Mauerstetten, Osterzell, Peiting Ost, Sachsenried, Sachsenrieder Forst, Schongau, Schwabbruck.
3	Bei der Schmalspurbahn Eichstätt Bahnhof Kinding (A. II. 4. a und b) muß der Hinweis statt 77 a lauten: 79 a, Seite 8 des Heftes C I b des Deutschen Reichsbahn-Gütertarifs. — In der vorletzten Zeile ist Klasse D in Klasse E zu ändern.
5	Bei Lehesten ist der derzeitige Vortrag zu streichen und dafür zu setzen: Siehe Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b Seite 6 lfd. Nr. 110.
6	Bei der Ludwigsmühle und Weißenstadt Ladestelle ist der derzeitige Vortrag zu streichen und dafür zu setzen: Siehe Reichsbahn-Gütertarif Heft A Seite 36-38 (Überfuhrgebühr).
7	An Stelle dieser Seite, die gestrichen ist, ist zu setzen: Siehe Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b lfd. Nr. 110, Seite 47.
22	Statt „Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft C I a Frachtsätze“ muß es in der 5. Zeile heißen: „Reichsbahn Gütertarif Heft C I a Frachtsatzzeiger“. — Am Schluß des Abschnittes „2. Ausnahmetarife“ Absatz a) ist nach „zu entnehmen“ zu ergänzen: Ausgenommen sind die im „Reichsbahn-Gütertarif Heft C II Ausnahmetarife“ namentlich aufgeführten Stationen. Vormerkung bei T. u. V. A. 1922/456 II.
—	Im T. u. V. A. Absatz 4 ist der Raddruck bei den Stationen Gmund a. Tegernsee, Moosrain und Tegernsee von 7000 auf 7500 abzuändern.
6	Im Nachtrag I ist bei Langenwang (Schw.) Seite 6 die Beschränkung „W“ zu streichen.

München, 16. Februar 1923. (32

Tarifamt beim RVM., Z. B.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Am 15. Februar 1923 werden der Nachtrag XV zum Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2, der Nachtrag XV zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien und der Nachtrag XVII zum Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal eingeführt. In den Nachträgen sind die im Güter- und Expreßgutverkehr am 15. Februar, im Tierverkehr am 20. Februar und im Personenverkehr am 1. März 1923 eintretenden Tariferhöhungen berücksichtigt. Die Durchführung der Tariferhöhung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Tarifnachträge können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden. (296)

Dresden, am 14. Februar 1923.

Reichsbahndirektion.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Am 15. Februar 1923 werden die Güter- und Tiertarife, wie bei der Reichsbahn, erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R.G.Bl. 1914 S. 455) genehmigt. (313)

Dahme (Mark), den 13. Februar 1923.

Die Direktion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 15. Februar 1923 tritt ein neuer Tarif in Kraft. Er enthält auch die infolge der allgemeinen Tariferhöhung am 15. Februar 1923 geänderten Frachtsätze. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Dresden, am 14. Februar 1923. (295)

Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit Wirkung vom 25. Februar 1923 werden die in den Schnitten I der Abteilungen A (Brenner) und B (Tarvis) enthaltenen deutschen Schnittsätze um 100 v. H. erhöht. (298)

München, 12. Februar 1923.

Tarifamt b. RVM., Z. B.

Ruppiner Eisenbahn.

Zum 15. d. M. werden die Beförderungspreise des Binnen-Gütertarifs (Nr. 119 des Tfv.) in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, den 13. Febr. 1923. (314)

Die Direktion.

Ab 1. März 1923 werden die Frach zuschläge im Güter- und Tierverkehr m den Stationen der Kreis Oldenburg Nebenbahn (Strecke Neustadt (Holst. Heiligenhafen) erhöht. Das alsbaldi Inkrafttreten der Erhöhung gründet si auf die vorübergehende Änderung d § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnu (R.G.Bl. 1914 S. 455). Nähere Auskun erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 12. Februar 1923. (31

Für die Kreis Oldenburger Eisenbah gesellschaft

Reichsbahndirektion Altona namens der Verbandsverwaltungen.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

Ab 15. Februar 1923 werden die Tari sätze des Güterverkehrs nach dem Vo gehen der Reichsbahn vorbehaltlich d Genehmigung der Aufsichtsbehörde u 100 v. H. erhöht.

Siegen, den 13. Februar 1923. (29

Die Direktion.

Für den Verkehr mit Geestemün Fähre über Blexen — Tarifverz. Nr. 3 Abschnitt II — treten am 15. Februar 19 neue, erhöhte Tarifsätze in Kra Näheres ist auf den Stationen zu fahren. (31

Oldenburg, den 13. Februar 1923.

Reichsbahndirektion.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) — Nr. 1504a des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1923 werden die Tierfrachten um 60 v. H. erhöht. Die Erhöhung wird durch eine Umrechnungstafel Nr. 6 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Oktober 1922 durchgeführt. Die Umrechnungstafel Nr. 5 vom 1. Januar 1923 tritt mit Ablauf des 19. Februar 1923 außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1913 S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Februar 1923. (322)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1923 tritt der Nachtrag 9 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um 100% durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (332)

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Aukunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C I b. Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Kerkerbachbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 12. Februar 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (300)

Berlin, den 12. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II. (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1923 wird der Ausnahmetarif 2d für Haus- und Straßenkehricht usw. auf die Versandstationen Gmünd (Schwäbisch) Hbf., Heilbronn Hbf., Schramberg, Stuttgart Nord, Stuttgart West, Stuttgart-Untertürkheim ausgedehnt und der Frachtsatzzeiger auf Entfernungen bis 60 km erweitert. Näheres enthält der nächste Tarif-Anzeiger. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (331)

Berlin, den 17. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-bayerischer und mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. März 1923 treten im Verkehr mit Stationen der Südharzbahn sowie für den Durchgang über diese Bahn Entfernungserhöhungen in Kraft, die auch die Entfernungen für die Stationen der Strecke Braunesumpf-Tanne der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn beeinflussen. Näheres in den nächsten Tarifanzeigern der beteiligten Verwaltungen.

Erfurt, den 15. Februar 1923 (326)
Reichsbahndirektion.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband.

Infolge der Erhöhung der deutschen Eisenbahngütertarife werden mit Gültigkeit vom 15. Februar 1923 die Frachten für die deutschen Strecken des Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarifs erhöht.

Im Verbandsgütertarif Teil I Abschnitt B werden die deutschen Mindestbeträge erhöht auf:

Seite 29 im	§ 8 (4)	von 500 ℳ	auf 800 ℳ
„ 30 „	§ 11 (1)	„ 1000 „	„ 1600 „
„ 30 „	§ 11 (2)	„ 500 „	„ 800 „
„ 31 „	§ 14. 1.	„ 1500 „	„ 2400 „
„ 31 „	§ 14. 2.	„ 1000 „	„ 1600 „
„ 36 „	§ 26 (1)	„ 290 „	„ 580 „
„ 41 „	§ 39 (13)	„ 2230 „	„ 4460 „
„ 42 „	§ 41 (2)	„ 500 „	„ 1000 „

Zum 1. März 1923 erscheint der Nachtrag 3 zum Verbandsgütertarif Teil I, in dem die seit 1. November in den deutschen und niederländischen Binnentarifen vorgenommenen Änderungen durchgeführt sind.

Im Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 sind die seit 1. Januar 1923 (Nachtrag 4) gültigen Frachtsätze der Frachtsatzzeiger für die deutschen Ausnahmetarife 5 für Steine, 5c für Steingrus, 7 für Eisenerz und 10 für Kartoffeln bis zur Herausgabe des Nachtrags 5 um 100 % zu erhöhen. (302)

Köln, den 12. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 wird die Station Sondelfingen, Dienstbeschränkung O R, in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 12. Februar 1923. (310)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 475. Kohlenverkehr von Polnisch-oberschlesien nach Österreich im Durchgang durch Deutschland über die Grenzübergangsstation Passau — unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken —.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1923 bis auf Widerruf wird der obengenannte Tarif für den Kohlenverkehr in geschlossenen Zügen von mindestens 1000 t Zuggewicht über die Grenzübergangsstation Passau eingeführt.

Der Tarif ist zum Preise von 200 ℳ für das Stück bei der Stationskasse in Oppeln erhältlich. (329)

Oppeln, den 16. Februar 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen) zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 379. Polnischoberschlesisch-tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1923 bis auf jederzeitigen Widerruf wird der obengenannte Tarif eingeführt.

Der Tarif ist zum Preise von 260 ℳ für das Stück bei der Stationskasse in Oppeln erhältlich.

Oppeln, den 16. Februar 1923. (336)
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen) zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Am 15. Februar 1923 werden die Gütertarife im Binnen- und Wechselverkehre — gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahnen — um 100 % erhöht. Unsere Zuschlagsfrachten werden nicht geändert.

Braunschweig, den 13. Februar 1923.
Die Direktion. (297)

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, ost-mitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. März 1923 wird die normalspurige Bahnstrecke Jeber-Bergfrieden-Medewitz (Mark) als Fortsetzung der Nebenbahnstrecke (Roßlau-) Meinsdorf-Jeber-Bergfrieden als Nebenbahn mit der Station Medewitz (Mark) für den Versand von Holz und den Empfang von Düngemitteln, nur in Wagenladungen, eröffnet.

Da der Bahnhof 4. Klasse Medewitz (Mark) vorläufig unbesetzt bleibt, hat die Auflieferung und Auslieferung der Frachtbriefe durch die Güterabfertigung Jeber-Bergfrieden zu erfolgen.

Die Abholung und Zuführung der Wagen erfolgt durch Bauzüge. Die Entfernung Medewitz (Mark)-Jeber-Bergfrieden beträgt 9 km.

Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft B, Teilheft B I 7 ist neu aufzunehmen:

Auf Seite 7 vor Mehderitzsch:

Medewitz (Mark)

Jeber-Bergfrieden . . .	9 km
Meinsdorf	22 km
Roßlau	24 km
Thießen	14 km
übrige Stationen	
Nr. 730 Heft B II 30 . . .	24 km

Nachzutragen ist auf Seite 5 bei Jeber-Bergfrieden:

Medewitz (Mark) . . . . 9 km

Seite 7 bei Meinsdorf:

Medewitz (Mark) . . . . 22 km

Seite 10 bei Thießen:

Medewitz (Mark) . . . . 14 km.

Im Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif), ist in der alphabetischen Reihenfolge nachzutragen: Medewitz Mark)[1] $\frac{12}{HI}$.

[1] Nur für den Versand von Holz und den Empfang von Düngemitteln in Wagenladungen.

Halle (S.), den 16. Februar 1923. (346)
Reichsbahndirektion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Am 15. Februar 1923 treten im Güterverkehr die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn.

Köln, den 14. Februar 1923. (324)
Die Direktion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Teil II und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Verkehr mit Stationen der Strecken Báziás- bezw. Veliki-Gradište-Sulina.

Mit Wirksamkeit vom 20. Februar 1923 bis auf weiteres wird hinsichtlich des Verkehrs von oder nach Stationen der Strecken Báziás- bzw. Veliki-Gradište-Sulina Ersatzleistung für Schäden, die (im Umschlagverkehre) auf der Bahnstrecke entstanden sind, gesellschaftlicherseits nicht mehr übernommen; dagegen wird im Verkehre von oder nach Stationen der Strecke unterhalb Orsova bzw. unterhalb Tekia bis Sulina von der Berechnung der im Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, Abschnitt D, Punkt XVII (Nachtrag VI), vorgesehenen Haftungszuschläge Abstand genommen. Unbeschadet dessen erfolgt bis auf weiteres auch im Verkehre nach oder von Stationen der in der Überschrift bezeichneten Strecken für auf der Schiffsstrecke entstandene Schäden Ersatzleistung gemäß dem genannten Punkte XVII.

Wien, am 19. Februar 1923. (349)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterannahme in den Frachtgutverkehren.

Am 20. Februar 1923 erfolgt die Wiedereröffnung der Güterannahme für den Frachtgutverkehr auf sämtlichen Strecken.

Demgemäß werden vom genannten Tage Frachtgüter — auch Teilladungen in beliebigen Mengen (Waggonladungen und Stückgüter) — von und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava, Budapest (auch Budapest D. U. B.), den Stationen der Strecke Budapest-Mohács, Vukovar, Novisad, Zemun, Belgrad, Osijek, sowie von den oben genannten Stationen nach Orsova, Widdin, Lom, Rahova, Sistov, Russe und Giurgiu angenommen.

Wegen Aufnahme von Teiltransporten in anderen, hier nicht besonders genannten Relationen, sowie wegen Expedition von kompletten Schleppladungen in sämtlichen Relationen erteilen Auskünfte die Direktion in Wien sowie sämtliche gesellschaftliche Dienststellen.

Im Hinblick auf das Hochwasser wird speziell an der Station Budapest und unterhalb gelegenen Stationen die Güterannahme erst am 25. Februar eröffnet.

Wien, am 15. Februar 1923. (303)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Teil II, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Änderung.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1923 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Stotinki von 15 auf 13 abgeändert. (339)

Wien, am 16. Februar 1923.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Verkehrseröffnung.

Am 20. Februar 1923 wird die Güterannahme für Stück- und Wagenladungsgüter im Verkehre zwischen den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Budapest (auch Budapest D.U.B.), Zemun und Belgrad untereinander sowie von diesen Stationen nach Orsova, Turn-Severin, Lompalanka, Rustschuk und Giurgiu eröffnet.

Nach und von hier nicht genannten Stationen werden nur komplette Schleppladungen übernommen. (338)

Auskünfte erteilt die Direktion.

Regensburg, den 16. Februar 1923.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn werden erhöht ab 15. Febr. Expreßgut- und Gütertarife einschließlich besonderer Frachtzuschläge um 100 %, ab 20. Febr. Tiertarif um 60 %.

Grimmen, den 10. Febr. 1923. (305)

Die Direktion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn werden erhöht ab 15. Febr. Expreßgut- und Gütertarife einschließlich besonderer Frachtzuschläge um 100 %, ab 20. Febr. Tiertarif um 60 %.

Stralsund, den 10. Febr. 1923. (306)

Der Vorstand.

6. Personen- und Güterverkehr.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Nach dem Vorgehen der Reichsbahn werden die Beförderungspreise für den Güterverkehr am 15. d. M. um 100 %, für den Tierverkehr am 20. d. M. um 60 %, für den Personenverkehr am 1. März d. J. um 100 % erhöht. Außerdem werden die bestehenden besonderen Frachtzuschläge im Heft C I b vom 15. d. M. ab erhöht und für einige Ausnahmetarife neue Zuschläge eingeführt.

Berlin, den 10. Februar 1923. (304)

Der Vorstand.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Nach dem Vorgehen der Reichsbahn werden die Beförderungspreise für den Güterverkehr am 15. d. M. um 100 %, für den Tierverkehr am 20. d. M. um 60 %, für den Personenverkehr um 100 % am 1. März d. J. erhöht. Außerdem werden die bestehenden besonderen Frachtzuschläge im Heft C I b vom 15. d. M. ab erhöht und für einige Ausnahmetarife neue Zuschläge eingeführt.

Neustadt, den 10. Februar 1923. (307)

Die Direktion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Nach dem Vorgehen der Reichsbahn werden die Beförderungspreise für den Güterverkehr am 15. d. M. um 100 %, für den Tierverkehr am 20. d. M. um 60 %, für den Personenverkehr um 100 % am 1. März d. J. erhöht. Außerdem werden die bestehenden besonderen Frachtzuschläge im Heft C I b vom 15. d. M. ab erhöht und für einige Ausnahmetarife neue Zuschläge eingeführt.

Liegnitz, den 10. Februar 1923. (308)

Die Direktion.

Am 15. und 20. Februar sowie 1. März 1923 treten dieselben Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn.

Gera-R., den 12. Februar 1923. (293)

Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Die Direktion.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn.

Am 1. März d. J. erscheint der X. Nachtrag zum Binnentarif. Derselbe enthält Tariferhöhungen nach dem Vorgehen der Reichsbahn. (341)

Berlin, den 19. Februar 1923.

Die Direktion.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Am 1. März 1923 erscheint zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Nachtrag XI, mit welchem Tariferhöhungen zur Durchführung kommen. (344)

Berlin, den 19. Februar 1923.

Centralverwaltung für Sekundärbahnen, Herrmann Bachstein.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn am 1. März d. Js. die Beförderungspreise und sonstigen Gebührensätze im Personenverkehr sowie die Gepäckfrachtsätze erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (RGBl. 1914 Seite 455).

Dahme (Mark), den 16. Februar 1923.

Die Direktion. (327)

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Teile I und II.

Am 1. März werden die Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze erhöht. Die Erhöhung beträgt im allgemeinen 100 v. H. Sie erstreckt sich auch auf die übrigen Gebührensätze des Personen- und Gepäckverkehrs. Die Erhöhungen werden durch Neuausgabe der Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt.

Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderungen des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Berlin, den 13. Februar 1923. (321)

Reichsbahndirektion namens der beteiligten Verwaltungen.

Ermäßigte Aufbewahrungsgebühren für Fahrräder von Zeitkarteninhabern.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 werden die ermäßigten Aufbewahrungsgebühren für Fahrräder von Zeitkarteninhabern erhöht; und zwar der Preis der Monatskarte für Fahrradaufbewahrung von 720 ℳ auf 1450 ℳ, der Wochenkarte für Fahrradaufbewahrung von 180 ℳ auf 360 ℳ.

Berlin, den 15. Februar 1923. (323)

Reichsbahndirektion für die Verwaltung der deutschen Reichsbahn.

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 2381).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr

zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln und den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirks.

b) Verbandspersonenverkehr zwischen Stationen der deutschen Reichsbahn und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 2377).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 werden die ab 1. Februar 1923 gültigen Fahrpreise um 100 % erhöht; sie betragen demnach das Vierfache der Januarsätze. Die Gepäckfracht wird gleichfalls erhöht, sie beträgt 4 ℳ für 10 kg und 1 km. Die Mindestfracht für die deutsche und die polnische Strecke beträgt je 400 ℳ. (337)

Oppeln, den 15. Februar 1923.

Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. März 1923 werden die in Mark angegebenen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze des Heftes 2 erhöht. Die in tschechoslowakischen Kronen angegebenen Beträge bleiben unverändert. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden-A., Strehlener Straße 1. (330)

Dresden, am 15. Februar 1923.

Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 9. Berlin, den 1. März 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Selbstkosten und Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn.

Von Ministerialrat Dr.-Ing. **Tecklenburg.**

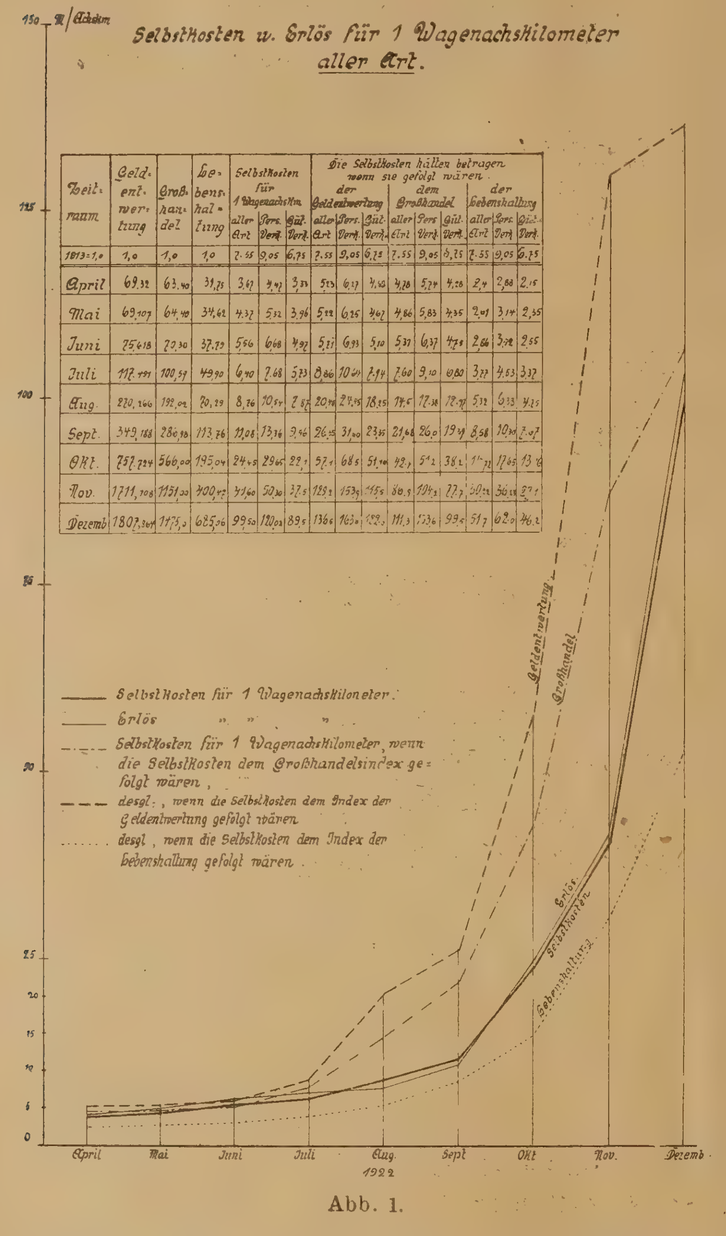
Aufgabe einer richtigen Tarifpolitik ist es, dem Unternehmen Einnahmen in einer solchen Höhe zuzuführen, daß zum mindesten die eigenen Gestehungskosten, also die Betriebsselbstkosten gedeckt und der Schuldendienst bestritten werden können. Selbstverständlich dürfen aber Monopolunternehmen, deren Preisgestaltung nicht durch Wettbewerbsrücksichten beeinflußt wird, ihre Sonderstellung nicht dazu mißbrauchen, daß sie die Herstellung des Gleichgewichts in ihrem Haushalt nur einseitig durch die Verkaufspreise ihrer Erzeugnisse zu erreichen suchen, sondern sie tragen weit mehr noch als irgendein anderes Unternehmen, dessen Preisstellung durch den Wettbewerb mit geregelt wird, vor der gesamten öffentlichen Wirtschaft die Verantwortung, daß ihr Betrieb wirtschaftlich arbeitet, daß ihre Ausgaben nicht das Maß überschreiten, das durch die jeweiligen Verhältnisse bedingt ist. Die Reichsbahn hat seit ihrem Bestehen ihre vornehmste Aufgabe darin gesehen, in diesem Sinne zu arbeiten, den Aufwand für die Erzeugung ihrer Betriebsleistungen möglichst gering zu halten und dadurch ihrer Tarifpolitik eine Grundlage zu schaffen, die es ermöglichte, die Preise für die Verkehrsleistungen dauernd auf einem im Verhältnis zum allgemeinen Preisniveau niedrigen Stand zu halten. Anerkennung hat die Reichsbahn in der Öffentlichkeit nicht gefunden; im Gegenteil, es wird immer wieder der Vorwurf erhoben, daß das Gleichgewicht in ihrem Haushalt lediglich durch ein übermäßiges Anziehen der Tarifschraube erreicht worden sei, und daß die Preise der Eisenbahn erheblich über das hinausgingen, was die Geldentwertung und die sonstigen allgemeinen Verhältnisse als berechtigt erscheinen ließen. Wie wenig diese Vorwürfe sachlich berechtigt sind, sollen die nachfolgenden Ausführungen zeigen.

Die Steigerung der Einnahmen und der Selbstkosten für das Wagenachskilometer aller Art ist in Abb. 1 gegenübergestellt der Steigerung der wichtigsten Wirtschaftszahlen, der Geldentwertung, dem Großhandelsindex und den Lebenshaltungskosten. Die Betriebsleistungen sind hierbei für November und Dezember geschätzt, da die endgültigen Ergebnisse noch nicht vorliegen. Es ist deshalb nicht ausgeschlossen, daß trotz der sorgsamen Schätzung die wirklichen Ergebnisse eine Berichtigung erforderlich machen, die aber jedenfalls nicht derart sein kann, daß in der grundsätzlichen Beurteilung eine Änderung eintritt.

Für alle Größen ist von den Verhältnissen des Jahres 1913 ausgegangen und dargestellt, welche Höhe die Selbstkosten erreicht haben würden, wenn sie der Steigerung der übrigen Wirtschaftszahlen gefolgt wären. Beispielsweise hätten die Selbstkosten, die im Jahre 1913 für 1 Wagenachskilometer aller Art 7,55 ₰ betrugen, im August 1922, in dem der Großhandelsindex eine Steigerung auf das 192fache der Vorkriegszeit aufwies, wenn sie diesem gefolgt wären, betragen müssen $7{,}55 \times 192 = 14{,}5$ ℳ.

Die Selbstkosten traten im April in das neue Betriebsjahr ein mit einem Stand, der geringer ist, als er durch die Steigerung der Geldentwertung und des Großhandelsindex bedingt gewesen wäre. Zu dieser Stellung hatten sie sich in den vorausgehenden Jahren erst langsam durchringen müssen: im Jahre 1920 hatten die Selbstkosten noch eine Steigerung aufgewiesen, die sich über der der Geldentwertung und des Großhandelsindex

hielt, und auch im Durchschnitt des Jahres 1921 standen sie. zwar bereits hinter der Geldentwertung zurückbleibend, doch immerhin noch über dem Großhandelsindex. Diese Besserung, die sich im Jahre 1921 angebahnt hatte, hat sich im bisherigen Verlauf des Betriebsjahres 1922 weiterhin durchgesetzt: sie ist eine Folge der Spannung zwischen der äußeren und inneren Geldentwertung, die vor allem bei der Entlohnung der Bediensteten zur Geltung kommt, aber auch — in der Zusammenwirkung mit der günstigen Verkehrsentwickelung — eine Folge



Zeitraum	Geldentwertung	Großhandel	Lebenshaltung	Selbstkosten für 1 Wagenachskm aller Art	Pers. Verk.	Güt. Verk.	Die Selbstkosten hätten betragen wenn sie gefolgt wären der Geldentwertung aller Art	Pers. Verk.	Güt. Verk.	dem Großhandel aller Art	Pers. Verk.	Güt. Verk.	der Lebenshaltung aller Art	Pers. Verk.	Güt. Verk.
1913=1,0	1,0	1,0	1,0	7,55	9,05	6,75	7,55	9,05	6,75	7,55	9,05	6,75	7,55	9,05	6,75
April	69,32	63,40	31,75	3,67	4,47	3,33	5,23	6,27	4,68	4,78	5,74	4,28	2,4	2,88	2,15
Mai	69,107	64,40	34,62	4,37	5,32	3,96	5,22	6,25	4,67	4,86	5,83	4,35	2,01	3,14	2,35
Juni	75,618	70,30	37,79	5,56	6,68	4,97	5,71	6,93	5,10	5,37	6,37	4,75	2,86	3,42	2,55
Juli	117,491	100,59	49,90	6,40	7,68	5,73	8,86	10,64	7,94	7,60	9,10	6,80	3,77	4,53	3,37
Aug.	270,266	192,02	70,29	8,76	10,54	7,87	20,46	24,55	18,25	14,5	17,38	12,97	5,32	6,33	4,75
Sept.	349,188	280,98	113,76	11,08	13,36	9,96	26,35	31,60	23,35	21,68	26,0	19,39	8,58	10,30	7,67
Okt.	757,724	566,00	195,04	24,45	29,65	22,1	57,1	68,5	51,40	42,7	51,2	38,2	14,72	17,65	[illegible]
Nov.	1711,108	1151,00	400,47	41,60	50,30	37,5	129,2	153,9	115,5	86,9	104,3	77,7	30,22	36,13	27,1
Dezemb	1807,364	1475,0	685,96	99,50	120,02	89,5	136,6	163,0	122,0	111,3	133,6	99,5	51,7	62,0	46,2

Abb. 1.

der auf Verringerung des Aufwandes abzielenden Maßnahmen der Verwaltung.

Bis zum November 1922 bleibt der Selbstkostensatz in seiner Steigerung in wachsendem Maße hinter der der Geldentwertung und des Großhandelsindex zurück. Allerdings hält er sich über der Steigerung der Lebensunterhaltskosten. Aber das ist begreiflich bei dem sehr großen und zunehmenden Einfluß, den die sächlichen Ausgaben auf die Gestehungskosten der Eisenbahn ausüben.

Einen Umschwung in der Entwicklung bringt der Dezember. Die Selbstkosten steigen stark und sie nähern sich erheblich mehr dem Großhandelsindex, als dies in den Vormonaten der Fall gewesen war. Zum Teil ist dies die Nachwirkung der im November eingetretenen ungeheuren Steigerung des Großhandelsindex, zum Teil jedoch eine Rückwirkung der im Dezember zu beobachtenden Verkehrsabnahme. Im wesentlichen ist dies eine Erscheinung, die durchaus als normal anzusehen ist; der Dezember ist stets ein Monat schwachen Verkehrs, und deshalb werden auch in Regelzeiten die Selbstkosten für die Leistungseinheit im Dezember gegenüber denen der starken Verkehrsmonate des Herbstes eine Zunahme aufweisen. Gewisse Anzeichen sprechen jedoch dafür, daß die sich bemerkbar machende rückläufige Bewegung der allgemeinen Wirtschaftslage ihre Schatten vorauswarf: noch war in den Monaten November und Dezember zwar eine absolute Verkehrsabnahme gegen 1921 — gemessen an den Ziffern der Wagengestellung — nicht zu bemerken, wohl aber eine relative; die Abnahme der Wagengestellungsziffern ist in diesem Jahre beträchtlich größer als im vorherigen, der Abfall im Dezember gegen November hatte im Jahre 1921 235 000 Wagen betragen, im Jahre 1922 dagegen 426 000.

Den auf das Wagenachskilometer aller Art entfallenden Selbstkosten ist die durchschnittliche Einnahme gegenübergestellt, also die Größe, die als Endergebnis aller Tarifmaßnahmen am klarsten ein Urteil über die Wirkung der Tariferhöhungen zuläßt. Sie schließt sich in dem dargestellten Zeitraum nahezu genau an die Selbstkosten an, sie zeitweise, namentlich zu Beginn des Betriebsjahres, übersteigend, zeitweise hinter ihnen zurückbleibend, aber mit dem Gesamtergebnis, daß zum Schluß des Monats Dezember nach Befriedigung des Schuldendienstes noch ein geringfügiger Überschuß von etwa 3 Milliarden zu verzeichnen ist. Verfolgt man aber die durchschnittliche Einnahme seit dem Jahre 1913, so stellt sich deren Entwicklung doch wesentlich anders dar als die der Selbstkosten und die der anderen Wirtschaftszahlen: sie hat eine erheblich geringere Steigerung erfahren als diese. Im Jahre 1913 betrug der Durchschnittserlös für ein Wagenachskilometer aller Art 10,76 ₰, wäre er der Steigerung des Großhandelsindex gefolgt, so hätte er beispielsweise im August 1922 rd. 21 ℳ, im Oktober rd 60 ℳ betragen müssen, und selbst wenn er nur der Steigerung der Selbstkosten gefolgt wäre, hätte er immerhin im August 14,50 ℳ, im Oktober rd. 43 ℳ betragen müssen, statt des tatsächlich erzielten Erlöses von 7,61 ℳ im August und 24,13 ℳ im Oktober. Also nicht einmal in dem Maße der Steigerung der Selbstkosten ist die Einnahme erhöht worden, geschweige denn in dem der Steigerung des Großhandelsindex oder der Geldentwertung. Und dies, obwohl das Verhältnis von Betriebsleistung zur Verkehrsnutzleistung im Personenverkehr und im Güterverkehr beträchtlich günstiger geworden ist. Wenn in diesem Zurückbleiben hinter der Selbstkostensteigerung und dem vorhin erwähnten günstigen Endabschluß ein Widerspruch erblickt werden könnte, so findet dieser seine einfache Erklärung darin, daß die Höhe der für den Schuldendienst erforderlichen Mittel im Verhältnis zu den Betriebskosten jetzt wesentlich anders ist als früher. Die Geldentwertung ist bei dem Anlagekapital, obwohl dieses infolge der Übernahme der Bahn auf das Reich eine starke Erhöhung erfahren hat, doch nur unerheblich zur Geltung gekommen, während sie bei der Betriebsrechnung sich voll auswirkt. Im Jahre 1913 waren für den Schuldendienst Mittel erforderlich in Höhe von rd. 42 % der Betriebsausgaben, jetzt sind es weniger als ½ %. Die Reichsbahn, die nicht wie Privatunternehmen darauf ausgeht, Milliardengewinne in Papier herauszuwirtschaften, kann also jetzt mit einem ganz anderen Verhältnis ihre Betriebsausgaben zu den Einnahmen, also mit einem ganz anderen Betriebskoeffizienten arbeiten als früher; mußte sie früher einen solchen von höchstens etwa 70 % als die äußerste Grenze ansehen, mit dem ein wirtschaftliches Arbeiten noch möglich war, so genügt heute einer von etwa 99,5 %, um die erwarteten Erträge aus dem Unternehmen herauszuholen. Eine Parallelität der Entwicklung der Einnahme mit der der Selbstkosten war daher nicht erforderlich, und die Reichsbahn konnte zur Ent-

lastung der allgemeinen Wirtschaft im ganzen genommen eine Tarifpolitik durchführen, die ihr Einnahmen nur in solcher Höhe einbrachte, daß die Betriebsausgaben nur um ein geringes überschritten wurden.

Anders sieht es jedoch aus, wenn man die beiden Hauptverkehrsarten, den Personenverkehr und den Güterverkehr, getrennt betrachtet. Die Voraussetzung für eine solche Untersuchung ist, daß auch die Selbstkosten nach den beiden Hauptverkehrsarten getrennt werden; dies ist geschehen auf Grund einer vom Reichsverkehrsministerium aufgestellten Selbstkostenschätzung für das Jahr 1921 und unter Beibehaltung des hieraus errechneten Verhältnisses der Kosten für das Wagenachskilometer im Personenverkehr zum Güterverkehr von 1,34 : 1. Das Ergebnis für den Personenverkehr ist in Abb. 2, das für den Güterverkehr in Abb. 3 dargestellt.

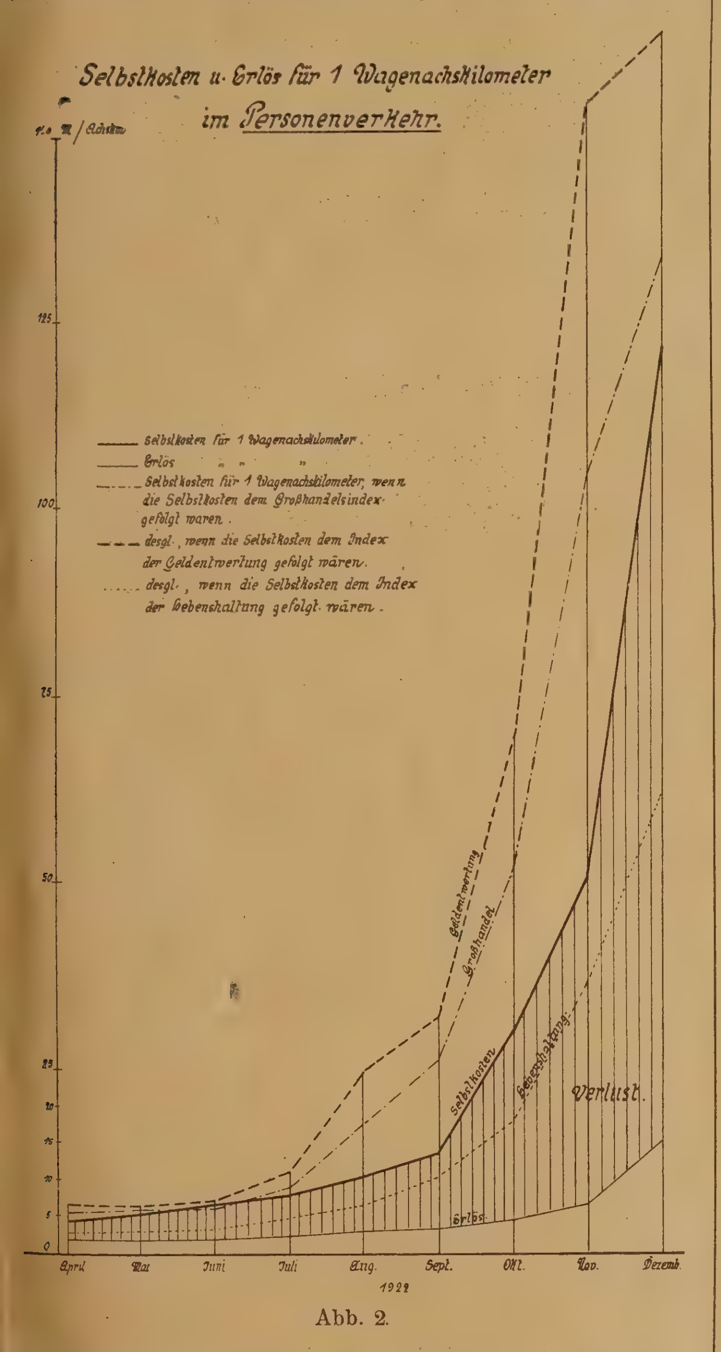


Abb. 2.

Da die Annahme des gleichbleibenden Verhältnisses gemacht ist, so zeigen die Selbstkostenlinien in beiden Darstellungen die gleiche Entwicklung wie die Selbstkosten des Wagenachskilometers aller Art, und das über diese Gesagte gilt in gleicher Weise auch für die Kosten der beiden Verkehrsarten. Wesentliche Abweichungen zeigt aber das Verhältnis der Einnahmen zu den Selbstkosten.

Beim Personenverkehr steht schon zu Beginn des Betriebsjahres der Erlös erheblich unter den Selbstkosten. Er zeigt bei gleichbleibendem Tarif im Laufe des Sommers eine unwesentliche Zunahme als Folge des stärker werdenden Reiseverkehrs, bleibt aber in seiner Gesamtgestaltung weit hinter der Steigerung der übrigen Wirtschaftszahlen, selbst der Lebensunterhaltskosten zurück. Im Jahre 1913 hatte die durchschnittliche Einnahme für 1 Achskilometer im Personenverkehr 9,45 ₰ betragen; wäre sie der Steigerung der Lebensunterhaltskosten gefolgt, so hätte zum mindesten eine Einnahme von 65 ℳ erbracht werden müssen, wobei die jetzige stärkere Besetzung jeder bewegten Achse, die eine weitere Steigerung der Einnahmen hätte erbringen müssen, nicht einmal berücksichtigt ist. Auch dann wären zwar die Selbstkosten noch nicht durch die Einnahmen gedeckt worden, aber der Verlust aus dem Personenbeförderungsgeschäft wäre immerhin in engeren Grenzen geblieben. So bietet der Erlös nicht im entferntesten einen Ausgleich für die wachsenden Selbstkosten, und auch die Tariferhöhungen im Herbst und Winter brachten hierin keine Änderung. Sie blieben in ihrem Ausmaße weit hinter dem

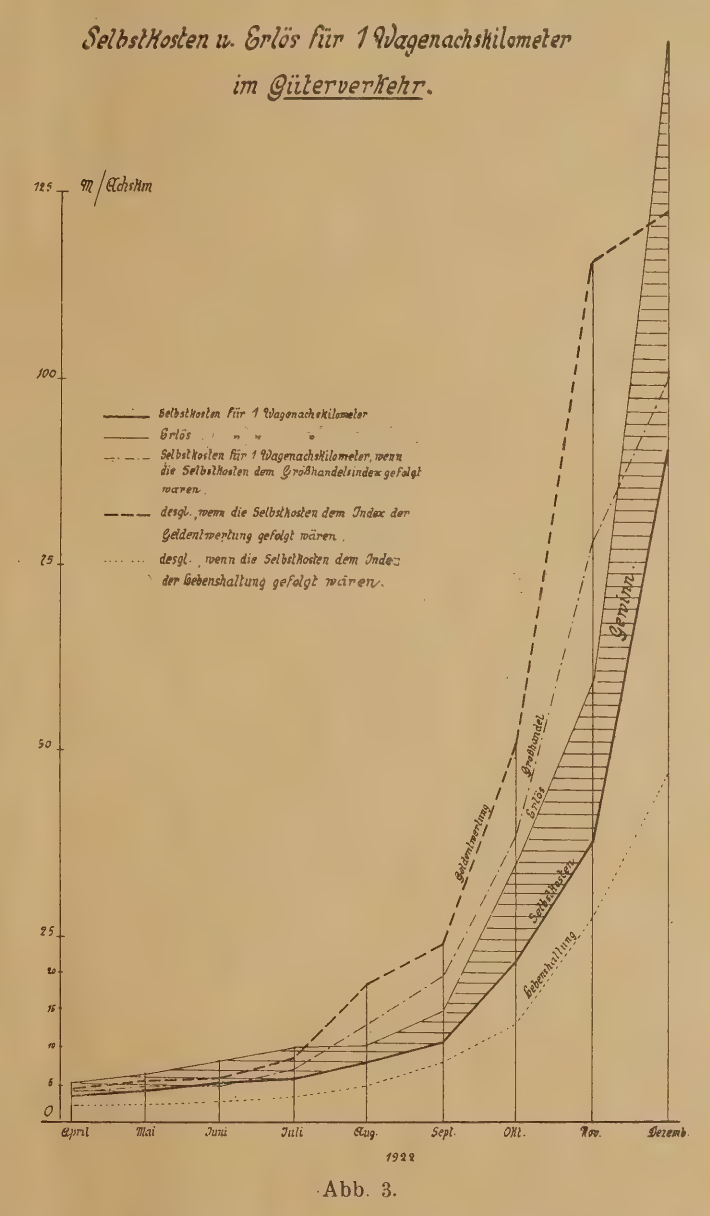


Abb. 3.

zurück, was durch die fortschreitende Geldentwertung geboten gewesen wäre. Der Verlust aus dem Personenverkehr wird infolgedessen von Monat zu Monat größer. Er ist schätzungsweise zu veranschlagen

im April	auf	1 576	Millionen	od. tägl.	52,5	Mill.	Mark
„ Mai	„	2 300	„	„ „	74,2	„	„
„ Juni	„	3 332	„	„ „	110,7	„	„
„ Juli	„	3 931	„	„ „	126,9	„	„
„ August	„	5 972	„	„ „	192,5	„	„
„ September	„	7 593	„	„ „	253,1	„	„
„ Oktober	„	19 319	„	„ „	623,0	„	„
„ November	„	31 708	„	„ „	1056,9	„	„
„ Dezember	„	78 151	„	„ „	2521,0	„	„

Ob angesichts dieser gewaltigen Fehlbeträge die durchgeführte Tarifpolitik, deren Beweggründe bekannt sind und keiner weiteren Erörterung bedürfen, die richtige gewesen ist, darüber kann man verschiedener Ansicht sein. Nicht aber darüber, daß, wenn man sie schon durchführte, dann aus dem Güterverkehr das herausgeholt werden mußte, was beim Personenverkehr zugesetzt wurde. Sonst wäre ein Gleichgewicht im Haushalt der Reichsbahn unmöglich gewesen.

Der Güterverkehr zeigt demzufolge ein wesentlich anderes Verhältnis des Erlöses zu den Selbstkosten. Die Tarife sind so gestaltet und weitergeführt worden, daß der Erlös sich dauernd und den wachsenden Selbskosten sich anpassend über diesen hielt. Aber immerhin erreicht die Steigerung auch hier nicht das Maß, das sie beim Mitgehen mit der des Großhandelsindex erreicht haben würde. Ganz abgesehen davon, daß wegen der Zunahme der durchschnittlichen Belastung der Wagenachse die Steigerung des Erlöses für das Wagenachskilometer noch keine gleiche durchschnittliche Tariferhöhung für 1 tkm bedeutet, haben sich also die Auswirkungen aller Tariferhöhungen weit unter dem gehalten, was die allgemeine Warenverteuerung, deren Spiegelbild der Großhandelsindex ist, hätte gerechtfertigt erscheinen lassen. Der durchschnittliche Erlös für 1 Wagenachskilometer im Güterverkehr betrug im Jahre 1913 11,7 ₰, wäre er dem Großhandelsindex gefolgt, so hätte er im November 1922 betragen müssen $11{,}47 \times 1151 = 132$ ℳ, statt der wirklich erzielten Einnahme von 56,85 ℳ. Er hält sich auch bis zum November unter der Höhe, die die Selbstkosten erreicht hätten, wenn sie sich in ihrer Steigerung dem Großhandelsindex oder gar der Geldentwertung angeschlossen hätten; erst im Dezember überschreitet er jene Grenzen, ein Beweis dafür, daß die Verhältnisse dazu zwangen, aus der Zurückhaltung, die im Verhältnis zu allen sonstigen Preissteigerungen bis dahin tatsächlich geübt worden war, etwas mehr hervorzutreten, um das Gleichgewicht wieder herzustellen. Der Güterverkehr hat demzufolge nicht nur seine eigenen Gestehungskosten, sondern auch die vom Personenverkehr herrührenden Fehlbeträge decken müssen. Der Gewinn, der aus ihm erwachsen ist, beläuft sich schätzungsweise

im April	auf	2 876	Mill.	Mark	im September	auf	7 359	Mill.	Mark
„ Mai	„	3 724	„	„	„ Oktober	„	19 810	„	„
„ Juni	„	4 252	„	„	„ November	„	32 894	„	„
„ Juli	„	5 259	„	„	„ Dezember	„	86 703	„	„
„ August	„	3 403	„	„					

Aus der Gegenüberstellung der Selbstkosten mit den übrigen Wirtschaftszahlen geht also folgendes hervor:

Die Selbstkosten haben sich, nachdem die erste ungünstige Zeit überwunden war und die Maßnahmen zur Wiedergesundung des Unternehmens zur Auswirkung gekommen waren, in ihrer weiteren Steigerung in den Grenzen gehalten, die im großen und ganzen als durch die Zeitverhältnisse gegeben angesehen werden müssen, nämlich zwischen dem Großhandelsindex und den Lebensunterhaltungskosten. Die Einnahmen sind nicht in dem gleichen Maße wie die Selbstkosten mit gesteigert worden und brauchten es auch nicht. Die Tariferhöhungen haben demzufolge in ihrer Gesamtwirkung der deutschen Wirtschaft nur eine Belastung gebracht, die sich ebenfalls zwischen den Werten der Steigerung der Lebensunterhaltungskosten und des Großhandelsindex hielt. Die beiden Hauptverkehrsarten sind jedoch in ungleicher Weise zum Tragen der Selbstkosten herangezogen worden. Der Personenverkehr wurde über Gebühr entlastet, der Güterverkehr zum Ausgleich in stärkerem Maße herangezogen. Aber auch bei ihm ist die durchschnittliche Tarifsteigerung unter der Steigerung des Großhandelsindex geblieben, also unterhalb der Grenze, die die allgemeine Warenverteuerung aufweist; um so mehr noch ist sie hinter der Geldentwertung zurückgeblieben. Wäre sie dieser gefolgt, wären also die im Jahre 1913 gültigen Tarife beibehalten, aber in Goldmark erhoben worden, so wäre — bei der günstigen Verkehrsentwicklung — der Gewinnabschluß aus dem Güterverkehr ein seh[r] viel besserer gewesen und hätte folgendes Bild ergeben:

Zeitraum	Güterverkehr in Mill. Tonnen/km	Einnahmen aus dem Güterverkehr in Mill. Papiermark	Umgerechnet in Mill. Dollars	Einnahmen nach dem Tarif 1913 in Mill. Dollars
1913	5587	183 (Goldmark)	44,76	44,76
1922				
April . . .	6146	7 638	26,26	49,20
Mai	5932	9 413	32,45	47,50
Juni	5332	10 972	34,50	42,75
Juli	5269	13 170	26,70	42,25
August . .	5892	15 220	13,42	47,20
September .	5758	21 769	14,83	46,15
Oktober . .	6453	52 120	16,38	51,70
November .	(6120)	85 819	11,93	4[illegible],[illegible]0
Dezember	(6120)	213 119	28,10	4[illegible],00

Die Aussichten, die sich für die künftige Weiterentwickelun[g] ergeben, sind leider nicht günstig. Das enge Anschmiegen de[r] Preise an die Selbstkosten, das für den Augenblick genügte, u[m] die erforderlichen Beträge herauszuwirtschaften, hat die Folg[e], daß auf der Einnahmeseite keinerlei Reserven gewahrt sin[d]. Das Reichsbahnunternehmen zeigt, wie es bei einem solchen ge[-]waltigen Apparat auch gar nicht anders möglich ist, eine g[e-]wisse Schwerfälligkeit in der Anpassung an veränderte Ve[r-]hältnisse: zu Zeiten fortschreitender Geldentwertung schlä[gt] dies zwar zum Vorteil des Unternehmens aus, indem sein[e] Selbstkosten etwas verzögert der allgemeinen Preissteigeru[ng] folgen, bei einem Rückschlag der allgemeinen Wirtschaftslag[e] aber, bei dem zudem für viele Teile — die festen Kosten [—] ein Anpassen auch gar nicht möglich ist, muß es um so schwer[-] wiegende Folgen zeitigen. Die Selbstkosten werden daher b[ei] einem Rückschlag eine scharfe Steigerung erfahren, ih[re] Deckung wird durch Tariferhöhungen nicht oder doch nur [in] dem Maße möglich sein, als eine weitere allgemeine Gelden[t-]wertung eine Steigerung gerechtfertigt erscheinen läßt. D[er] durch den Verkehrsrückgang bedingte Anteil an der Selbs[t-]kostensteigerung wird dagegen nicht durch Tarifmaßnahm[en] ausgeglichen werden können; die hieraus entspringend[en] schweren Folgen für das Unternehmen durch Einsatz all[er] inneren Reserven soweit als möglich abzuschwächen, wird da[nn] die Aufgabe der Verwaltung sein. Wider Erwarten schnell h[at] die widerrechtliche Besetzung des Ruhrgebiets mit ihren u[n-]heilvollen Folgen für die gesamte deutsche Wirtschaft d[as] Reichsbahnunternehmen vor diese schwierige Aufgabe geste[llt].

Zur Vereinfachung des Abfertigungsdienstes bei den Fahrkartenausgaben.

Vom Regierungsrat **Kaiser**, Darmstadt.

Die Bestrebungen, den Abfertigungsdienst bei den Fahrkartenausgaben unter Ausnutzung technischer Neuerungen zu beschleunigen und gleichzeitig zu vereinfachen und wirtschaftlicher zu gestalten, setzten schon eine Reihe von Jahren vor Kriegsausbruch ein. Zahlreiche größere Bahnhöfe wurden mit Fahrkartendruckapparaten ausgerüstet, die nach den im Betriebe gesammelten Erfahrungen nach und nach verbessert wurden und sich gut bewährten. Die allgemeine Einführung wurde leider durch die Kriegswirren gänzlich unterbunden und auch in der Nachkriegszeit durch die von Tag zu Tag zunehmende Teuerung sehr gehemmt. Es müssen daher viele Fahrkartenausgaben mit regem Verkehr wohl noch für lange Zeit nach dem alten System arbeiten. Um derartige Schalteranlagen auf größeren Bahnhöfen ohne Unterbrechung in Betrieb halten zu können und so die Abfertigung der Reisenden zu beschleunigen, mußte zur Einrichtung von Wechselschaltern übergegangen werden. Dem Notbehelf haften jedoch viele, höchst unwirtschaftliche Nachteile an, die den Abfertigungsdienst sehr verteuern. Er bedingt eine wesentliche Vermehrung der Verkaufsschränke und somit der Fahrkartenserien, was die Kosten für Herstellung und Verwaltung der Fahrkarten erhöht, sowie eine nicht unbedeutende Vermehrung der Selbstrevisionsabschlüsse und der umfangreichen Vierteljahrsrechnungen, also Mehrarbeiten, die einerseits den Schalterbeamten seinem eigentlichen Zweck — dem Fahrkartenverkauf — entziehen, andrerseits auch die Verkehrskontrolle stärker belasten. Diese Mängel werden durch das Zugeständnis, daß der Inhaber eines Wechselschalters nicht bei jedesmaligem Dienstschluß, sondern nur an jedem dritten Tag abzuschaltern hat, bei weitem nicht ausgeglichen; die für die Schalteraufnahme erforderliche Zeit wird zwar an zwei Tagen erspart, dafür ist aber das Ausrechnen des umfangreicheren Abschlusses um so zeitraubender. Die hauptsächlichsten Mehrarbeiten der Revisionsabschlüsse und Rechnungslegung bleiben bestehen.

Nach eingehenden Feststellungen erfordert bei einem Wechselschalter mit 1250 Fahrkartensorten a) die Schalteraufnahme 3 bis 4 Stunden; b) das Ausrechnen 8 Stunden; c) der Selbstrevisionsabschluß im ersten Vierteljahrsmonat 12 Stunden, im zweiten Monat 16 Stunden und im dritten Monat 20 Stunden und d) die Erstellung der Vierteljahresrechnung 36 Stunden. Es entfallen also von den 724 Arbeitsstunden des Vierteljahres 336 auf den Fahrkartenverkauf und 288 auf die Abrechnung. Der Fahrkartenausgeber ist somit einen wesentlichen Teil seiner Dienstzeit durch andere Arbeiten in Anspruch genommen, oder es müssen für die Dienstverrichtungen unter b, c und d besondere Arbeitskräfte vorgehalten werden. Um nun den Notbehelf der Wechselschalter, auf die man noch viele Jahre angewiesen sein wird, für die Eisenbahnverwaltung wirtschaftlicher zu gestalten, muß eine Vereinfachung der Abrechnungsarbeiten angestrebt werden. Die Möglichkeit hierzu bieten die durch die wiederholten Tariferhöhungen bedingten Neuerungen, den Fahrkarten an Stelle des Fahrpreises die Entfernung (Kilometer) bzw. die Preisstufe aufzudrucken und die Fahrpreise unter weitgehender Abrundung in große Preisgruppen zusammenzufassen, wodurch die Anzahl der Stufen sehr herabgemindert wird.

Da. Mz.	**5**	712
F		
Eil- oder Personenzug		
Darmstadt Hbf.		
Mainz Hbf.		
über Groß Gerau		
II Kl. *(K)*		34 km
1		
	5	
Darmstadt *(K)*—Mainz		
0712		

Zur Vereinfachung der Abschalterung (a und b) ist auf den Fahrkarten — wie auf dem nebenstehenden Muster dargestellt — durch Zusammenschieben des gesamten Aufdruckes am oberen Ende, das z. Zt. für den Tagesstempel bestimmt ist, ein Verrechnungsabschnitt von etwa 1 cm Breite zu schaffen. Er trägt in der Mitte in großer Ziffer die Preisstufe — die Fahrkarten der verschiedenen Klassen und Verbindungen mit gleicher Preisstufe erhalten ein und dieselbe Nummer —, links davon in abgekürzter Form die Bezeichnung der Ausgabe- und Bestimmungsstation und der Fahrkartenart, sofern dies nicht schon aus der Farbe der Karte zur Genüge hervorgeht, und rechts die laufende Nummer, wie auf dem Kinderabschnitt. Sollte das Anbringen eines zweiten Nummerwerks in der Druckmaschine zu schwierig oder zu kostspielig sein, dann muß auf Wiederholung der laufenden Nummer verzichtet werden. Bei dem Abstempeln der Fahrkarte mit dem Ausgabedatum — welche Angabe nunmehr unter dem Verrechnungsabschnitt zu stehen kommt — wird letzterer gleichzeitig abgetrennt und fällt in einen Behälter. Während der kleineren Verkaufspausen kann der Schalterbeamte die Abschnitte mit geeigneten Hilfsmitteln — Sortierkasten und dgl. — nach den einzelnen Preisstufen ordnen und zu 10, 20, 50 usw. Stück bündeln und diese Arbeit so fördern, daß mit Verkaufsschluß nur noch eine ganz geringe Anzahl von Abschnitten einzusortieren und zu zählen ist. Alsdann wird im Fahrgeldeinnahmebuch nach der Anzahl der Abschnitte einer jeden Preisstufe das Einnahmesoll verrechnet und ihm die Summe des Blankokartenbuches und der Erlös für die nur an einzelnen Tagen zur Verausgabung gelangenden Zeitkarten (Monatskarten und Wochenkarten) zugezählt, während die Ausfälle für Kinderkarten nach den vorliegenden Abschnitten abzuziehen sind. Das Endergebnis ist mit dem Kassenbestand abzustimmen.

Die Selbstrevisionsabschlüsse (c) sind wie bisher am 15. und letzten jedes Monats zu erstellen. Hierzu ist ein Abschaltern in der bisher üblichen Weise vorzunehmen. Sollte gegenüber der Summe der Tagesabschlüsse ein größerer Unterschied sich ergeben, dann ist der Fehler durch summarisches Abstimmen einzugrenzen und in der als nicht stimmend ermittelten Preisstufe auf Grund der tageweise gebündelten Verrechnungsabschnitte dieser Stufe aufzuklären.

Die Vierteljahresrechnung (d) ist für den Eintrag der sechs Abschalterungen an den Selbstrevisionstagen um 5 Zeilen zu erweitern. Das so verkürzte Fahrkartenausgabebuch hat gleichzeitig als Rechnung zu dienen.

Ein Nichtabstempeln der Fahrkarten, also ein Nichtabtrennen des Verrechnungsabschnittes, kommt erfahrungsgemäß bei selbständigen Fahrkartenausgaben höchst selten vor, weil der Schalterbeamte nicht durch andere Dienstverrichtungen abgelenkt wird. Zudem kann in solchen Ausnahmefällen die Mitwirkung des Bahnsteigschaffners in Anspruch genommen werden, der die nachträgliche Abtrennung des Abschnittes zu veranlassen hätte. Die unbedeutende Verkleinerung der Fahrkarte dürfte im Hinblick auf die Größe der Kinderkarten oder auf das wesentlich kleinere Format der Doppelkarten keinen Hinderungsgrund für die Durchführung des Vorschlages bilden. Eine Neubeschaffung von Stempelpressen wird nur in beschränktem Umfange nötig, weil das Verfahren allein bei großen Schaltern Anwendung finden soll. Die alsdann entbehrlich gewordenen Pressen können auf anderen Stellen aufgebraucht werden.

Welche Vorteile bieten nun die vorgeschlagenen Änderungen? Das Abschaltern (a und b) erfordert nach meinen wiederholten Versuchen bei einer Ausgabe von 600 Fahrkarten — also einer mittleren Leistung innerhalb einer achtstündigen Verkaufsdauer — einen Zeitaufwand von 40 Minuten. Es ist aber mit Bestimmtheit anzunehmen, daß durch geschickte Vorbereitung, Benutzung von Rechentafeln und vor allen Dingen durch die Übung dieser Zeitaufwand auf 30 Minuten sich abkürzen läßt. Das Abschaltern nach der bisher üblichen Form nimmt 12 Stunden in Anspruch und nach dem Vorschlage 3×30 Min. $= 1\frac{1}{2} =$ rund 2 Stunden. Es werden also an jedem Wechselschalter innerhalb drei Tagen 10 Arbeitsstunden erspart bzw. für den Fahrkartenverkauf gewonnen. Als einen weiteren Vorteil erachte ich es, daß der Schalterbeamte nunmehr täglich bei Dienstschluß den Stand der von ihm verwalteten Kasse feststellen muß.

Der Selbstrevisionsabschluß (c) wird durch die Verbindung mit einer genauen Schalteraufnahme allerdings einen Mehraufwand von 6 Stunden, d. i. monatlich 12 Stunden, erfordern. Mit der Vereinfachung der Rechnungslegung (d) wird eine Zeitersparnis von etwa 24 Stunden zu erzielen sein. Der Mehrverbrauch an Formularen wird durch die bedeutende Einschränkung des Fahrkartenausgabebuches, das nur noch für die Monats- und Wochenkarten und dgl. beizubehalten ist, um ein Mehrfaches wieder ausgeglichen.

Die Zeitersparnis für einen einzigen Wechselschalterschrank — also für einen Beamten — ist hiernach im Vierteljahr auf 120 Arbeitsstunden oder 15 Arbeitstage zu veranschlagen, was für eine große Fahrkartenausgabe eine recht bedeutende Gesamtersparnis ergibt.

Vielleicht kann durch Verwendung der Hollerith-Maschine zum Sortieren und Berechnen der Abschnitte der Zeitgewinn noch vergrößert werden.

Elektrischer Bahnbetrieb im kanadischen Montreal-Tunnel.

Um der kanadischen Nordbahn den Eintritt in die Stadt Montreal auf kürzestem Wege zu ermöglichen, war es nötig, den Mount Royal zu durchbohren. Über den Bau und Betrieb der unlängst fertiggestellten Montreal-Tunnelbahn berichtet in kurzen Umrissen die Elektrotechnische Zeitschrift im Heft 37 des Jahrgangs 1922. Danach hat der Tunnel eine Länge von 5 km und ein durchschnittliches Gefälle von 6 ‰ in der Richtung zum St. Lorenzstrom, das eine gute Entwässerung verbürgen sollte. Jedes der beiden Tunnelgleise hat seinen besonderen Tunnel. Der Tunnelbau wurde von beiden Enden in Angriff genommen; außerdem ist 1,6 km vom westlichen Tor des Tunnels ein Schacht vorgesehen. Die Bohrköpfe wurden mittels Druckluft von 7 at. vorgetrieben. Zur Wegschaffung des ausgegrabenen Gesteins über und unter Tage dienten zwei elektrische Lokomotiven mit oberirdischer Stromzuführung und sechs Akkumulatorenlokomotiven. Die Betriebskraft wird aus dem Elektrizitätswerk der Montreal Light Heat und Power-Co. in Form von Dreiphasenstrom von 11 000 Volt und 63 Perioden bezogen und in einem Umformerwerk auf 2400 Volt Gleichstrom umgeformt. Im Tunnel dient ein Dreileiterkabel als Speiseleitung; außerdem hat man hier der Betriebssicherheit wegen noch eine oberirdische Speiseleitung vorgesehen. Im Bahnkraftwerk stehen einstweilen zwei Motorgeneratorsätze; jeder besteht aus einem Synchronmotor, gekuppelt mit zwei auf gemeinsamer Grundplatte befestigten 750 Kilowatt/1200 Volt-Gleichstromerzeugern mit 600 Umdrehungen in der Minute. Die beiden Stromerzeuger eines Satzes sind dauernd hintereinandergeschaltet, liefern demnach zusammen 1500 Kilowatt - 2400 Volt Gleichstrom.

Für den Durchgangsverkehr stehen zurzeit 6 Lokomotiven mit je zwei zweiachsigen Drehgestellen im Betriebe, deren Achsen von je einem Gleichstrommotor von 1200 Volt Klemmenspannung mittels 100 mm breiter Zwillingszahnräder angetrieben werden. Die beiden Drehgestelle einer Lokomotive sind durch schwere federnde Gelenkstücke miteinander verbunden; diese Anordnung wurde zur Entlastung der Drehzapfen der Drehgestelle gewählt. Besondere Reibungs-, Zug- und Stoßvorrichtungen, die an den äußeren Querträgern der Drehgestelle befestigt sind, vermindern die plötzlichen Wirkungen der Anfahr- und Bremsstöße. Der geschlossene Lokomotivkasten ist in drei Abteile geteilt, von denen das mittlere alle Schaltapparate enthält, während die beiden Endabteile als Führerstände ausgebildet sind. Diese enthalten je 1 Führerschalter, Ampèremeter, die Hebel zur Luftbremsbetätigung, 1 Luftdruckmesser und die Apparate für die Fernbetätigung der Stromabnehmer, Pfeife und Sandstreuer durch Druckluft. Außerdem ist in jedem Führerstande ein elektrischer Heizkörper an die 2400-Volt-Gleichstromleitung angeschlossen. Je zwei der 1200-Volt-Motoren, die aber für 2400 Volt Betriebsspannung isoliert sind, bleiben dauernd auf 2400 Volt in Reihe geschaltet. Sie können bei Vollbelastung die Lokomotive mit einer Geschwindigkeit von annähernd 72 km in der Stunde auf ebener Strecke betreiben. Ihre Stundenleistung beträgt je 320 PS bei 1200 Volt. Sie werden durch einen besonderen Motorventilator, der im Lokomotivkasten eingebaut ist, gelüftet (Fremdlüftung). Jedes Motorpaar kann durch einen besonderen Umschalter ausgeschaltet werden. Die Steuerung ist so eingerichtet, daß die beiden Motorpaare einer Lokomotive in 10 Stufen hintereinander und in 9 Stufen parallel geschaltet werden können. Zur Umschaltung von Hintereinander- auf Parallelschaltung der Motorpaare dient ein durch Luftdruck betätigter, elektrisch gesteuerter Umschalter. Der Steuerstrom hat eine Spannung von 120 Volt; er speist auch die Innen- und Außenbeleuchtung der Lokomotive sowie die Motorventilatoren. Beide Stromabnehmer einer Lokomotive sind als Scherenstromabnehmer mit je einem Schleifbügel ausgebildet. In den Führerständen befinden sich Geschwindigkeitsmesser, deren Bauart der in Automobilen verwendeten ähnlich ist. Als Gebrauchsbremse dient die selbsttätige Einkammer-Luftdruckbremse.

Die für den Ortsverkehr vorgesehenen Triebwagen sind mit je vier Motoren ausgerüstet, die bei Eigenlüftung eine Stundenleistung von je 125 PS haben. Es sind 1200 Volt Gleichstrom-Wendepolmotoren, die aber für 2400 Volt isoliert sind. Wie bei den Lokomotiven hat man je zwei dieser Motoren dauernd auf 2400 Volt Betriebsspannung in Reihe geschaltet. Die Kühlluft eines jeden Motors wird mittels eines am Ankerende angebrachten Fächerventilators angesaugt (Eigenlüftung). Die Luft streicht in der Längsrichtung durch den Motor und entweicht durch eine Öffnung am Kollektorende; Eintritts- und Austrittsöffnungen der Luft sind durch Drahtgaze geschützt. Das Anlassen und die Geschwindigkeitsregelung der Triebmotoren erfolgt mittels Vielfachsteuerung. Der Fahrschalter ist mit selbsttätig unterbrechender Kurbel ausgerüstet; er hat 5 Stufen für Hintereinander- und 4 für Parallelschaltung der beiden Motorpaare. Die Heizung der Wagen geschieht mittels unter dem Sitz angebrachter elektrischer Heißluftapparate von 25 Kilowatt Kapazität.

Die Fahrleitung ist nach Art der Vielfachaufhängung am Traggestänge befestigt. Die hohe Stromspannung und die eigenartigen örtlichen Verhältnisse sowie die großen Temperaturunterschiede machten es nötig, von den allgemein gebräuchlichen Bauarten etwas abzuweichen. Die Maste sind größtenteils aus weißem Zedernholz; ihr Abstand auf gerader Strecke ist rd. 46 m. Das Tragseil besteht außerhalb des Tunnels aus siebendrähtigem Siemens-Martin-Stahlkabel von 12 qmm Querschnitt. Der Fahrdraht hat 107 qmm Querschnitt. An Stelle von hartgezogenem Kupferdraht wurde, um den Scherenstromabnehmern eine größere Lebensdauer zu geben, eine besondere Bronzelegierung verwendet. Ein so beschaffener Fahrdraht soll wegen seiner größeren Festigkeit auch besser als Kupferdraht gespannt werden können. Letzterer Grund ist für den vorliegenden Fall besonders wichtig, da die bereits erwähnten großen Temperaturunterschiede zwischen Sommer und Winter in Montreal dauernd eine große Veränderung des Durchhangs bei Verwendung gewöhnlichen Kupferdrahts verursacht hätten. Der Fahrdraht ist durchweg genau über der Mitte der Gleise, also nicht in Zickzackführung, auf eingleisigen Strecken 7 m, auf zweigleisigen Strecken und im Tunnel nur 4,9 m über Schienenoberkante aufgehängt. Nach der Quelle genügen die natürlichen Seitenschwingungen des Scherenstromabnehmers vollauf, um Rillenbildung in dessen Schleifstück zu vermeiden. In Abständen von je 800 m sind Blitzschutzvorrichtungen mit magnetischer Funkenlöschung in die Fahrleitung eingebaut. Im Tunnel ist unter Berücksichtigung des engen Raumes, der zwischen Decke und Fahrleitung zur Verfügung steht, eine besondere Tragseilbefestigung angeordnet. Hier wurden zwei 107 qmm starke Fahrdrähte aus Phosphorbronze dicht nebeneinander verlegt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Versorgung des besetzten Gebietes.** Der Reichsverkehrsminister hat am 15. Februar d. J. folgenden Erlaß an das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München, die Reichsbahndirektionen, das Eisenbahn-Zentralamt und die Generalbetriebsleitungen gerichtet:

„Infolge des Einbruchs der Franzosen und Belgier in das Ruhrgebiet sind erhebliche Betriebsschwierigkeiten erwachsen; zahlreiche Bahnhöfe und ganze Strecken sind stillgelegt. Die sämtlichen Behörden, Beamten und Arbeiter der Reichsbahn haben deshalb die ganz besondere Aufgabe, trotz dieser Schwierigkeiten für die Versorgung der besetzten Gebiete, namentlich aber des „Einbruchsgebiets“, das Äußerste zu leisten.

Ich mache die Reichsbahndirektionen dafür verantwortlich, daß die von den Generalbetriebsleitungen oder den örtlich zuständigen Reichsbahndirektionen bekanntgegebenen Rückhalt- und Annahmesperren sowie die darin zugelassenen Ausnahmen, Umleitungsbestimmungen und dergl. nicht nur an die Ämter und Dienststellen in der vorgeschriebenen Weise weitergegeben, sondern erforderlichenfalls durch Beispiele erläutert und in ihrer Durchführung scharf überwacht werden. Es muß vermieden werden, daß einzelne Dienststellen in Unkenntnis der getroffenen Regelung die Beförderung von Lebensmitteln nach den besetzten Gebieten ablehnen oder erschweren. Zweifel sind telegraphisch durch Rückfrage bei den Generalbetriebsleitungen oder den Empfangsdirektionen schleunigst zu klären. Ich empfehle, bei den Reichsbahndirektionen besondere Auskunftsstellen für die Eisenbahndienststellen und Verkehrtreibenden einzurichten. Den Versendern ist entgegenkommendst mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, um Sendungen auch nach solchen Orten zu bringen, zu denen anscheinend wegen bestehender Sperren oder Stillegung keine Beförderungsmöglichkeit besteht. In solchen Fällen müssen die Versender Vereinbarungen mit

den Empfängern darüber treffen, nach welchen benachbarten freien Bahnhöfen die Sendungen zweckmäßig abzufertigen sind.

Den Verkehrtreibenden gegenüber ist zu betonen, daß alle Schwierigkeiten und Schäden lediglich eine Folge des Rechtsbruchs der Franzosen und Belgier seien, und daß das deutsche Eisenbahnpersonal, das diesen Rechtsbruch abzuwehren verpflichtet sei, für die beklagten Verhältnisse nicht verantwortlich gemacht werden könne."

— **Erhöhung der Berliner und Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortarife.** Vom 1. d. M. ab sind die Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr um 100% erhöht worden. Demgemäß sind die Einzelkartenpreise der 1. Preisstufe in der II. Klasse auf 320 und in der III. Klasse auf 160 *M* festgesetzt worden. Für jede weitere Preisstufe sind je 80 *M* in der II. Klasse und 40 *M* in der III. Klasse zugeschlagen. Der Berechnung der Monatskarten ist wie bisher der 25fache regelrechte Fahrpreis der Einzelkarte zugrunde gelegt. Die Preise für Schülermonats- und Wochenkarten sind nach den bisherigen Grundsätzen berechnet. Die Mindestpreise betragen demnach für Einzelfahrkarten in der II. Klasse 320 *M* und in der III. Klasse 160 *M*, für Monatskarten in der II. Klasse 8000 *M* und in der III. Klasse 4000 *M*.

Im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr sind vom gleichen Tage ab die Einzelfahrpreise um 150% erhöht. Der Berechnung der Monatskarten sind die regelrechten Fahrpreise für 20 einfache Fahrten zugrunde gelegt. Hiernach sind die Tarifsätze der 1. Preisstufe für Einzelkarten II. Klasse auf 400 *M* und III. Klasse auf 200 *M* festgesetzt worden. Für jede weitere Preisstufe wird ein Zuschlag von je 100 *M* für die II. Klasse und 50 *M* für die III. Klasse erhoben. Die Tarifsätze für Monatskarten sind in der 1. Preisstufe auf 8000 *M* in der II. Klasse und 4000 *M* in der III. Klasse festgesetzt worden. Für jede weitere Preisstufe wird ein Zuschlag von je 2000 *M* in der II. Klasse und 1000 *M* in der III. Klasse erhoben. An den Berechnungsgrundsätzen für Schülermonats- und Wochenkarten hat sich nichts geändert.

— **Schlafwagenplätze.** Seit 1. d. M. ist die V o r v e r k a u f s f r i s t für B e t t k a r t e n für die Reichsbahn- und Mitropa-Schlafwagen von 14 Tagen bis auf weiteres auf eine Woche herabgesetzt worden.

— **Schülerferienkarten.** Schüler und Studierende im besetzten und im Einbruchsgebiet, die in ihre Heimat reisen wollen, und solche, deren Eltern oder Erzieher in diesen Gebieten wohnen, dürfen die Schülerferienkarten anläßlich des bevorstehenden Semesterschlusses und der Osterferien zur Fahrt aus und nach dem besetzten Gebiet schon jetzt ohne Rücksicht auf den Tag des Schulschlusses benutzen. Studierende und Schüler, die nachweisbar ihre Angehörigen im besetzten Gebiet nicht aufsuchen können, dürfen Schülerferienkarten nach anderen Orten benutzen, wo sie Ferien zuzubringen beabsichtigen.

Um Studierenden und Schülern die Möglichkeit zu geben, noch zu den bis zum 28. Februar gültigen niedrigeren Fahrpreisen in die bevorstehenden Osterferien zu fahren, ist ausnahmsweise zugelassen worden, daß Schülerferienkarten ohne Rücksicht auf den Tag des Semester- oder Schulschlusses bereits am 28. Februar ausgegeben werden. Da die am 28. Februar zum bisherigen Fahrpreise gelösten Fahrkarten ihre viertägige Gültigkeit behalten, können Studierende und Schüler also bis zum 3. März d. J. noch die billigeren Fahrpreise ausnutzen.

— **Erledigung von Entschädigungs- und Erstattungsanträgen.** Nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 15. Februar d. J. ist entsprechend der fortgeschrittenen Entwertung des Geldes die Zuständigkeit der den Reichsbahndirektionen unmittelbar nachgeordneten Betriebsdirektionen, Ämter, Inspektionen zur Erledigung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen aus dem Personen- usw. Verkehr dahin erweitert, daß sie künftig zu entscheiden befugt sind,

a) über Anträge auf Entschädigung aus dem Frachtvertrage über die Beförderung von Gepäck, Gütern, lebenden Tieren und Leichen bis zu einem Forderungsbetrage von insgesamt 500 000 *M*.

b) über Anträge auf Erstattung von Fahrgeld, Fahrgeldnachzahlung, Gepäckfracht, Expreßgutfracht, Wagenstandgeld und sonstigen Nebengebühren und Frachtzuschlag (ausschließlich der Frachtzuschläge für unrichtige Inhaltsangabe) bis zu einem Forderungsbetrage von insgesamt 250 000 *M*.

— **Freifahrt für Polizeibeamte im Interesse der Überwachung des Fremdenverkehrs.** Der Reichsverkehrsminister hat den mit der Überwachung des Fremdenverkehrs beauftragten Polizeibeamten bestimmter Grenzpolizeistellen — und bei nachgewiesenem dringenden Bedürfnis auch anderen Polizeistellen mit gleichen Aufgaben — kostenlose Dauerfahrkarten unter folgenden Bedingungen zur Verfügung gestellt:

1. Die Karten dürfen nur von d e n Polizeibeamten benutzt werden, denen die paß- und fremdenpolizeiliche Überwachung der Reisenden in dem Gebiet der Reichsbahn auf den besonders vereinbarten Strecken übertragen wird.
2. Die Polizeibeamten haben neben der ihnen in erster Linie obliegenden Überwachung des Fremden- (Ausländer-) Verkehrs ihre Tätigkeit gleichzeitig auf die Verhütung und Verfolgung aller strafbaren Handlungen auf den Bahnhöfen und in den Zügen zu richten; sie haben außerdem die Bahnpolizeibeamten bei ihrer Tätigkeit auf Ersuchen zu unterstützen.
3. Die Dauerkarten sind unpersönlich, d. h. übertragbar, ihr Geltungsbereich wird auf bestimmte Strecken begrenzt, die möglichst nicht über den örtlichen Bereich der betreffenden Polizeistelle hinausgehen.
4. Die Benutzung der Dauerkarten ist an die Mitführung eines mit Lichtbild und eigenhändiger Unterschrift des Inhabers versehenen A u f t r a g s d e r v o r g e s e t z t e n P o l i z e i b e h ö r d e z u r V o r n a h m e d e r Ü b e r w a c h u n g d e s F r e m d e n v e r k e h r s auf den Bahnhöfen und in den Zügen gebunden. Außerdem muß der Freifahrtberechtigte bei Benutzung der Fahrkarte im Besitze der K r i m i n a l e r k e n n u n g s m a r k e sein; die sämtlichen Ausweise sind auf Verlangen des Fahrkartenkontrollpersonals vorzuzeigen.
5. Die Fahrkarte darf nur zu Dienstreisen der b e r e c h t i g t e n Polizeibeamten (s. unter lfd. Nr. 1 und 4) benutzt werden.
6. Der Verlust einer Karte ist auf dem Dienstwege umgehend zu melden.

Die in Buchform aus blauem Kartonpapier hergestellten Fahrkarten gelten zur Benutzung aller dem Personenverkehr dienenden Züge; bei der Benutzung von Luxuszügen und Schlafwagen zur Ausübung der Überwachungstätigkeit kann von den Fahrkarteninhabern ein besonderer Platz nicht beansprucht werden.

— **Wie die Franzosen „organisieren".** Aus Paris wird der D. A. Z. unter dem 24. d. M. hierüber berichtet: Die Frage der Verwaltung des Eisenbahnverkehrs im neubesetzten Gebiet ist wenigstens a u f d e m P a p i e r nunmehr e n d g ü l t i g g e r e g e l t. Gestern hat nach den Meldungen der heutigen Morgenblätter in Düsseldorf eine längere Besprechung stattgefunden, an der auch General Degouttant, Tirard und Payot teilnahmen. Es soll ein vorläufiger Abschluß der leidigen Fragen erzielt worden sein. Der Direktor der Staatsbahnen, Breaud, soll die von der Militärverwaltung in Gang gehaltenen Bahnen übernehmen. Ihm stehen zwei Unterdirektoren zur Seite, ein Franzose und ein Belgier.

Die Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs im Ruhrgebiet stellt immer weitere Anforderungen an das französische Personal. 700 freiwillige Eisenbahner des staatlichen Eisenbahnamtes gehen heute nach Düsseldorf ab. Eine Verringerung der Kosten des Ruhrunternehmens ist demnach noch nicht zu erwarten.

— **Vertreibung der Bediensteten aus den Dienstwohnungen.** Wie W. T. B. aus Essen vom 23. d. M. meldet, hat der Präsident der Reichseisenbahndirektion E s s e n an den Präsidenten der Feldeisenbahn-Unterkommission in Essen folgende Note gerichtet:

„Nach hier vorliegenden Meldungen ist den Beamten in der militarisierten Nord- und Südstrecke eine Frist von 48 Stunden zur Aufnahme des Dienstes für die Besetzungsmächte gestellt worden, widrigenfalls sind die von ihnen bewohnten Dienstwohnungen zu räumen. Gegen die hiermit angekündigte Austreibung der den Gesetzen ihres Vaterlandes treuen Beamten samt ihren Familien aus ihren Wohnungen erhebe ich namens des mir unterstellten Personals und der Verwaltung feierlichst Protest. Die beabsichtigte Maßnahme stellt sich dar als ein Eingriff allerschlimmster Art in die natürlichen Rechte des Menschen auf Wohnung und Heimat. Mitten im Winter sollen Frauen und Kinder, Greise und Kranke schutzlos auf die Straße geworfen, der Kälte und dem Elend preisgegeben werden. Abgesehen davon, daß ein derartiges Vorgehen mitten im Frieden den allgemein anerkannten Grundsätzen des Rechts und der Menschlichkeit widerspricht, kann es nach meinem Dafürhalten auch nicht einmal mit den Erfordernissen der militärischen oder betrieblichen Notwendigkeit begründet werden. Ich darf daher dem Wunsche und der Erwartung Ausdruck geben, daß es Ihrem Einfluß, Herr Präsident, gelingen möge, den beabsichtigten Gewaltakt abzuwenden. gez. Jahn."

— **Gewaltsame Entfernung des Eisenbahnpersonals.** Am 24. d. M. morgens um 6 Uhr wurde der B a h n h o f W a n n e von

starken französischen Truppenteilen aufs neue besetzt. Kavallerie, Infanterie und Tankgeschwader umzingelten den Bahnhof und besetzten die angrenzenden Straßen. Ebenfalls trafen technische französische Eisenbahner ein. Alle Beamten, Angestellten und Arbeiter wurden aus ihren Dienststellen verwiesen. Die Reisenden, die mit den Zügen kamen und die sich in den Zügen befanden, wurden ebenfalls vom Bahnhof gewiesen. Die im Bahnhof stehenden Milchzüge konnten nicht ausgeladen werden, da die Franzosen das Betreten des Bahnhofs verboten. Aus diesem Grunde ruht der Betrieb des Bahnhofs vollständig. Auch der Block Pluto, der an der Grenze des Gelsenkirchener Bezirks liegt und der eine Verbindung mit der Zeche Königsgrube und der Zeche Wilhelm der Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G. herstellt, ist von den Franzosen besetzt.

Um 8 Uhr abends rückten die Franzosen wieder ab. Wie sich nunmehr herausstellt, war die Besetzung eine planmäßig organisierte Gewaltrequisition. Gleichzeitig mit den Truppen wurden von Recklinghausen kommend sieben Lokomotiven in den Bahnhof gefahren. Die Truppen begaben sich sofort auf die Suche nach Eisenbahnmaterial. Leider hatte die „Requisition" einigen Erfolg. Soweit festgestellt wurde, fielen den Franzosen in die Hände: elf Lokomotiven, 125 beladene Güterwagen, 74 Packwagen, 67 Personenwagen, ein Postwagen, ferner einiges Oberbaumaterial, wie Laschen, Bolzen, Unterlagsplatten usw. Das erbeutete Material wurde nach Recklinghausen gebracht, um von dort auf die militarisierte Strecke Recklinghausen-Osterfeld gebracht zu werden. Es verdient besonders hervorgehoben zu werden, daß die Franzosen die Güterwagen abfuhren, ohne sie in Wanne entladen zu lassen. Diese 125 Wagen enthielten Lebensmittel und andere Bedarfsartikel, die fast alle für das Einbruchsgebiet bestimmt waren. Unter diesen befanden sich auch eine große Menge aus der Ruhrhilfe stammende Lebensmittel. Es ist damit zu rechnen, daß, ähnlich wie in Scharnhorst, auch der Inhalt dieser Wagen kaum jemals das Industriegebiet wiedersehen wird.

Der Zustand der Bureaus des Bahnhofs, der sich nach dem Abzug bot, ähnelte dem der Bureaus in Gelsenkirchen nach dem Überfall auf die Schupowache. Alle Schränke waren erbrochen, der Inhalt herausgerissen und auf den Fußboden geworfen, die Akten waren aus den Fächern gerissen und zerstört. Zahlreiche Aktenstücke fehlen. Aus der Kleiderkammer für die Beamten wurden viele Kleidungsstücke entwendet. Die in die Zentrale für Telegraphie und Telephonie eingedrungenen Truppen zerstörten viele Apparate.

— **Standhafter Widerstand der Beamten und Arbeiter.** Aus Köln wird unterm 23. d. M. gemeldet, daß auf den Bahnhöfen Bonn, Dormagen und Duisdorf die Franzosen an die Beamten und Arbeiter herangetreten sind mit dem Ansinnen, gegen Zusicherung von Gehalt und Dienstanstellung den Dienst wieder aufzunehmen. Das Ansinnen wurde abgelehnt. In Bonn sind den Arbeitern sogar 30 000 *M* für die Stunde angeboten worden. Auch dieses Ansinnen wurde abgelehnt.

— **Verschärfte Einreisebestimmungen.** Mit Rücksicht auf die Wirtschaftslage und deren neue Verschärfung durch den französischen Einbruch ins Ruhrgebiet hat die Reichsregierung bei den deutschen diplomatischen Vertretungen im Ausland die bisherigen Bestimmungen über die Erteilung des Sichtvermerks zur Einreise in Erinnerung gebracht und darüber hinaus verschärfende Anordnungen getroffen. Diese Anordnungen gipfeln im wesentlichen darin, daß einfache oder Dauersichtvermerke zur Einreise nach Deutschland nur erteilt werden, wenn der Antragsteller die Notwendigkeit der Reise einwandfrei nachweist. Dauersichtvermerke können auf eine bestimmte Zahl von Monaten beschränkt werden. Für jede Reise ist die Aufenthaltsdauer auf eine bestimmte Zeit einzuschränken. Der Reisezweck ist in jedem Sichtvermerk genau anzugeben. Sichtvermerke für Vergnügungsreisen dürfen nicht erteilt werden.

— **Eröffnung der Reststrecke Aufkirch (Schw.)-Schongau der Nebenbahn Kaufbeuren-Schongau.** Am 18. Februar d. J. ist die zum Netze der Deutschen Reichsbahn gehörende Nebenbahn Kaufbeuren-Schongau vollständig in Betrieb genommen worden, deren Teilstrecke Kaufbeuren-Aufkirch (Schw.) bereits seit 1. April 1922 dem Betriebe übergeben ist. (Vgl. Nr. 13, S. 263, Jahrgang 1922 d. Ztg.) Die Linie schließt in Kaufbeuren an die Hauptbahnstrecke München-Lindau, in Schongau an die Nebenbahn Weilheim-Peissenberg-Schongau an. Sie wird mit Dampf betrieben und dient dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr. Auf diese Bahn finden die in der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung für die Haupt- und Nebeneisenbahnen Bayerns enthaltenen Bestimmungen für Nebenbahnen Anwendung. Die Länge der Nebenbahn beträgt 31,05 km, der kleinste Bogenhalbmesser 300 m, die größte Neigung 20 ‰, der größte zulässige Raddruck 7,0 t und der größte zulässige feste Radstand 6,0 Meter. An der neuen Nebenbahnstrecke liegen die folgenden Stationen mit den von Kaufbeuren an in Klammern angegebenen Entfernungen: Mauerstetten (4,040 km), Linden (Schw.) (7,408 km), Aufkirch (Schw.) (10,932 km), Osterzell (13,906 km), Sachsenrieder Forst (16,978 km), Sachsenried (20,032 km), Schwabbruck (24,299 km), Altenstadt (Obb.) (27,740 km) und Schongau (31,052 km).

Die Züge führen die 4. Wagenklasse. Bei den Verkehrsstellen Sachsenrieder Forst und Osterzell werden Personen, Reisegepäck und Expreßgut am oder im Zuge auf Wertkarten abgefertigt, bei den übrigen Verkehrsstellen findet die Fahrkartenausgabe, Reisegepäck-, Expreßgut-, Tier- und Güterabfertigung hauptbahnmäßig am Schalter statt. Der Haltepunkt Osterzell hat bedingten Stückgutverkehr, der Haltepunkt Sachsenrieder Forst ist Ladestelle für Frachtgutladungen. Die Beförderung solcher Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist von und nach allen Unterwegsstationen der Nebenbahn, mit Ausnahme der Station Aufkirch (Schw.) ausgeschlossen.

Die neue Strecke ist von Kaufbeuren bis Kilometer 20,15 der Betriebsinspektion Kempten (Allgäu), von Kilometer 20,15 bis Schongau der Betriebs- und Bauinspektion Buchloe unterstellt; die Oberleitung ist der Reichsbahndirektion Augsburg übertragen.

In großem S-Bogen führt diese Nebenbahn von Kaufbeuren aus dem Wertachtale zur Höhe des Sachsenrieder Forstes, wo in etwa 820 m Höhe der große Holzverladebahnhof geschaffen ist; von diesem Waldbahnhof fällt die Linie im Bogen nach Schongau hinab, das mit Kaufbeuren auf gleicher Höhe liegt. Die Nebenbahn führt über einen Damm, der 18 m hoch aufgeschüttet werden mußte. Besonders die Strecke am Ostrande des Hühnerbachtales mit der Aussicht auf das Tal und dem Fernblick nach Süden auf die Gebirgskette ist landschaftlich bemerkenswert; ähnlich abwechslungsreich ist die Fahrt durch das Geistal. Von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung ist die Erschließung des Sachsenrieder Forstes und die neue Versandmöglichkeit der Peissenberger Kohle nach dem Allgäu.

— **Direkter deutsch-rumänischer Gütertarif.** Die ursprünglich für den 1. Februar d. J. in Aussicht genommene Einführung eines direkten Gütertarifs zwischen Deutschland und Rumänien, die nach der kürzlich erfolgten Bekanntmachung bis zum 1. März d. J. verschoben werden mußte, wird sich auch zu diesem Zeitpunkt nicht ermöglichen lassen. Infolge Verzögerung der Genehmigung des Tarifs durch die Aufsichtsbehörden der Eisenbahnverwaltungen der Durchgangsländer ist wahrscheinlich erst zum 1. April d. J. mit der Wiederaufnahme des direkten Güterverkehrs zwischen Deutschland und Rumänien auf Grund des neuen Tarifes zu rechnen.

— **Revolte gegen Zugkontrollbeamte.** Am 15. Februar wurde das Zugpersonal des Personenzuges Oppeln-Beuthen, der nachmittags 2.40 Uhr Oppeln verläßt, während der Fahrt bei Ausübung der Fahrkartenkontrolle von bewaffneten, einmütig vorgehenden Leuten schwer bedroht. Auf dem Bahnhof Schakanau kam es zu einem regelrechten Gefecht, bei dem 14 Eisenbahnbedienstete verletzt wurden, doch ist die genaue Anzahl der Verletzten noch unbekannt. Mehrere von ihnen wurden dem Krankenhaus zugeführt. Zum Schutz der Eisenbahnbediensteten läßt die Reichsbahnverwaltung Oppeln die Züge jetzt von Angehörigen des Bahnschutzes begleiten.

— **Versicherung von Reisegepäck, Expreßgut und Aufbewahrungsgepäck.** Infolge der Geldentwertung ist vom 1. April dieses Jahres ab Reisegepäck, Expreßgut und Aufbewahrungsgepäck nur noch mit 10 000 *M* oder dem Vielfachen dieses Betrages zu versichern. Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die Versicherungsmarken für Reisegepäck und Expreßgut zu je 1000 Mark Versicherungssumme und für Aufbewahrungsgepäck zu 500, 1000, 2000, 3000 und 5000 *M* Versicherungssumme sowie die Versicherungspolicen für Reisegepäck zu 1000, 2000, 3000 und 5000 *M* Versicherungssumme aufgehoben und weitere neue Versicherungsmarken für Reisegepäck und Expreßgut zu je 100 000 und 500 000 *M* Versicherungssumme und für Aufbewahrungsgepäck zu 50 000, 100 000 und 500 000 *M* Versicherungssumme eingeführt. Vom 1. April d. J. ab wird ferner der Betrag, bis zu dem Aufbewahrungsgepäck höchstens versichert werden kann, von 400 000 *M* auf 500 000 *M* für je einen Hinterlegungsschein erhöht. Bei Reisegepäck und Expreßgut kann die Versicherung zu jedem Betrage abgeschlossen werden.

— **Eisenbahnunglück auf der Göttinger Kleinbahn.** Ein schweres Eisenbahnunglück ereignete sich auf der Bahnstrecke Rittmarshausen-Duderstadt der Göttinger Kleinbahn-A.-G. Die Lokomotive eines Güterzuges entgleiste auf einem Wegüber-

gang in der Nähe von Nesselröden. Zwei Eisenbahnbeamte, der Lokomotivführer Schneemann und der Bremser Hardegger, wurden getötet, ein anderer Zugbeamter lebensgefährlich verletzt. Der Materialschaden ist sehr bedeutend. Wie der „D. A. Z." gemeldet wird, entstand das Unglück dadurch, daß die Strecke, die stillgelegt werden soll, sehr vernachlässigt und der Bahnübergang durch schwere Fuhrwerke völlig zerfahren ist.

— **Haftpflicht der Spediteure.** Die Haftpflicht der Spediteure regelt sich grundsätzlich nach § 407 in Verbindung mit § 390 des HGB. (Sachschadenhaftung) und nach § 408 des HGB. (allgemeine schuldhafte Vertragserfüllung). Bei der Sachschadenhaftung braucht der Versender nur zu beweisen, daß der Schaden innerhalb der Zeit des unmittelbaren Besitzes des Spediteurs entstanden ist. Gelingt ihm dieser Nachweis, so haftet der Spediteur ohne weiteres, wenn er nicht den Entlastungsbeweis des § 390, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes nicht abgewendet werden konnten, zu erbringen vermag.

Bei der Haftung des Spediteurs wegen schuldhafter Vertragserfüllung gelten die allgemeinen Regeln, daß der Versender die Voraussetzung der Haftung zu beweisen hat, insbesondere auch ein Verschulden bei der Vertragserfüllung, z. B. mangelhafte oder unterlassene Versicherung.

Der Spediteur haftet wie ein Frachtführer für die Ausführung der Beförderung, für Verlust oder Beschädigung des Gutes während des Transportes und für verspätete Ankunft der Ware, wenn er erklärt, daß er die Beförderung übernimmt (§ 412 HGB.) oder sich mit dem Versender über einen festen Beförderungspreis einigt (§ 413 I HGB.) oder das Gut in Sammelladungen befördert (§ 413 HGB.).

Diese gesetzlichen Bestimmungen sind nachgiebiges Recht, sie können durch Parteivereinbarungen abgeändert werden, natürlich mit der Einschränkung des § 276, II. Absatzes des BGB. („Die Haftung wegen Vorsatz kann dem Schuldner nicht im voraus erlassen werden".)

Der Verein Deutscher Spediteure, Berlin, hat daher den örtlichen Vereinigungen empfohlen, die Haftung der Spediteure für Verlust, Minderung, Beschädigung oder verspätete Ablieferung auf einen Höchstbetrag von 1.20 ℳ für das Bruttokilo zu beschränken, soweit die Haftung nach den gesetzlichen Bestimmungen durch Vereinbarung überhaupt eingeschränkt werden kann.

Die Haftungsbeschränkung auf 1.20 ℳ für 1 kg ist viel zu niedrig. Außerdem wird die Haftungsbeschränkung von 1.20 ℳ noch fast ausnahmslos nicht als Handelsbrauch anerkannt. Grundsätzlich sollte die gesetzliche Haftpflicht der Spediteure durch eine Vereinbarung nicht auf einen Höchstbetrag eingeschränkt werden, umsomehr als andere Verkehrsinstitute wie Eisenbahn und Post ihre Haftpflicht der Geldentwertung entsprechend erweitern. Auch muß auf die Bahnspediteure hingewiesen werden, die für Güter, die sie von der Eisenbahn zum Abrollen erhalten, an die gesetzlichen Haftungsbestimmungen gebunden sind, wie sie auch für die Eisenbahn gelten.

Es ist daher zu begrüßen, daß Mitte Dezember v. J. der Ausschuß der gesamten Spediteurverbände Deutschlands seinen angeschlossenen Verbänden empfohlen hat, nicht auf der Haftungsbeschränkung in bisheriger Höhe zu bestehen.

Dr. Heinrich Stäber, Berlin.

— **Beuth-Aufgabe für 1923.** Die Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft stellt für das Jahr 1923 als Aufgabe die Aufstellung des Entwurfs einer Werkstättenanlage für die Untersuchung und Instandsetzung beschädigter Güterwagen. Zur wirtschaftlichen Unterhaltung und Instandsetzung beschädigter Güterwagen ist das Gebiet der Deutschen Reichsbahn in Werkstättenzuführungsgebiete eingeteilt, deren Änderung als erforderlich angenommen ist. In einem neu abgegrenzten Zuführungsgebiet wird der Bau einer solchen Werkstättenanlage notwendig. Es sind zu bearbeiten: der Lageplan des Zuführungsbezirkes mit Angabe des Ortes, der für die Werkstättenanlage in Aussicht genommen ist; — Grundriß und Schnitte der Werkstätten mit allen Förderwegen und Fördermitteln; — Schaltpläne für die Versorgung mit Wasser, den erforderlichen Gasarten, mit Preßluft und mit elektrischem Strom für Kraft und Licht; — bildliche Darstellung des Zusammenhanges der einzelnen Arbeitsgänge; — Erläuterung und Begründung des Gesamtentwurfes mit Berechnung der Gesamtbelegschaft und rechnerischen Bewertung der Betriebsanlagen. Für preiswürdige Lösungen werden Beuthmedaillen zuerkannt; außerdem erhält die beste der Lösungen einen Staatspreis. Es bleibt vorbehalten, Geldpreise bis zum Gesamtbetrage von 25 000 Mark zuzuerkennen. Die Arbeiten sind bis zum 6. Oktober 1923 an die Geschäftsstelle der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft, Berlin SW., Lindenstraße 80, einzusenden. Wünscht ein Regierungsbauführer, daß seine Bearbeitung der Preisaufgabe zur Annahme als häusliche Probearbeit für die zweite Staatsprüfung im Maschinenbaufache dem Reichsverkehrsminister oder dem sächsischen Finanzministerium oder dem hessischen Ministerium der Finanzen von der Gesellschaft eingereicht werde, so hat er auf der Außenseite des Briefumschlages einen dahin gehenden Wunsch zu vermerken. Die ausführlichen Bedingungen für das Preisausschreiben sind in Glasers Annalen 1093 vom 1. d. M. abgedruckt.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungsrat Dr. Schlütter im Reichsverkehrsministerium ist zum Oberregierungsrat ernannt. — Versetzt sind: die Regierungsbauräte Wilhelm Messerschmidt, bisher in Villingen, als Vorstand der Bahnbauinspektion 1 nach Freiburg, Joachim, bisher in Mannheim, als Dezernent zur Reichsbahndirektion nach Karlsruhe, Franz Schmitt, bisher in Basel, als Vorstand der Bahnbauinspektion 2 nach Mannheim, Eisenlohr, bisher in Karlsruhe, als Vorstand der Bahnbauinspektion 1 nach Heidelberg, Leiner, bisher in Konstanz, zur Reichsbahndirektion nach Karlsruhe, Dr.-Ing. Diehl, bisher in Heidelberg, als Vorstand der Bahnbauinspektion nach Offenburg, der Eisenbahnamtmann Kraus, bisher in Karlsruhe, zur Bahnbauinspektion nach Waldshut. — Übertragen ist: dem Regierungsbaurat Hopp in Basel die Stellung des Vorstandes der Bahnbauinspektion daselbst, und dem Regierungsbaurat Keim in Villingen die Stellung des Vorstandes der Bahnbauinspektion daselbst. — Der Regierungsbaurat Ritzhaupt in Karlsruhe ist der Bahnbauinspektion 2 daselbst zur Beschäftigung überwiesen. — Der Eisenbahnamtmann, Eisenbahndirektor Paul Schulz bei der Reichsbahndirektion in Schwerin ist gestorben.

Österreich.

— **Die Lage der Bundesbahnen.** Einem vom Bundesminister für Verkehrswesen gehaltenen Vortrage entnehmen wir folgendes:

Die in der willkürlichen Grenzführung des Friedensvertrages gelegenen Hemmnisse möglichst zu vermindern und die Verbindung zwischen den durch die neuen Grenzen zerschnittenen Linien wiederherzustellen, ist Aufgabe der Anschlußverträge, die wir mit unseren Nachbarstaaten abzuschließen haben. Es kommen nicht weniger als 26 neue Anschlüsse in Betracht, davon je 9 gegenüber der Tschechoslowakei und Ungarn, 5 gegenüber Südslawien und 3 gegenüber Italien. Hierbei sind schwierige rechtliche und technische Fragen zu lösen, auch politische Fragen spielen hinein, wozu noch die finanzielle Bedeutung der Frage kommt. Die bauliche Ausgestaltung der Anschlußstationen und die Betriebskosten der Grenzabfertigungsstellen legen insbesondere uns drückende Lasten auf, weil die Mehrzahl der als Anschlußstationen in Betracht kommenden Stationen auf fremden Staatsgebieten liegt und uns daher neben den absoluten Lasten auch noch der Mehraufwand aus der Höherwertigkeit der Währung unserer Nachbarstaaten trifft. Mit der Tschechoslowakei und Südslawien ist bereits ein Einverständnis über die Auswahl der Anschlußstationen und über die Grundzüge der Regelung der Anschlüsse erzielt, auch mit Italien ist die Einleitung von Anschlußverhandlungen angebahnt, Schwierigkeiten ergeben sich gegenüber Ungarn mit Rücksicht auf die ganz besonders verwickelten und einer Klärung bedürftigen Rechtsverhältnisse der burgenländischen Privatbahnen.

Die Frage der Ausgestaltung unseres Eisenbahnnetzes durch Herstellung neuer Bahnlinien gestaltet sich um so brennender, als die Bautätigkeit im Bundesgebiete schon einige Zeit vor dem Kriege zum Stillstand gekommen war und während des Krieges nur einige militärisch bedeutsame Linien hergestellt oder in Angriff genommen wurden. Der Minister verwies auf den Bahnbau Hermagor-Kötschach-Mauthen, auf den Bau der Bahn Landeck-Tösens, den wir als Teilstrecke einer künftigen neuen Verbindung mit der Schweiz nach Kräften zu fördern trachten, wobei wir uns leider aus finanziellen Gründen darauf beschränken mußten, die bereits geschaffenen Bauwerke vor dem Verfall zu bewahren, doch sei zu hoffen, daß in naher Zeit für diesen Bahnbau ausgiebigere Geldmittel bereitgestellt werden können, um ihn wenigstens so weit abzuschließen, daß er den örtlichen Verkehrsbedürfnissen genügen kann. An eine allgemeine Wiederaufnahme der Eisenbahnbautätigkeit im Bundesgebiete zu schreiten, war uns bisher infolge unserer finanziellen Lage verwehrt. Auch der Nationalrat ist bei Beratung über eine große Anzahl sehr begründeter Anträge auf Sicherstellung neuer Lokalbahnen zu dem Schlusse gelangt, daß wir uns gegenwärtig darauf beschränken müssen, den Bau der wichtigsten Linien so weit wie

möglich vorzubereiten, um bei einer günstigeren Gestaltung der finanziellen Lage sogleich an die finanzielle Sicherstellung der Bahnbauten schreiten zu können. Eine bevorzugte Behandlung erfuhr hierbei die sogenannte Kärntner Ostbahn und insbesondere deren wichtigste Teilstrecke Klagenfurt-Völkermarkt. Dringende Aufgaben obliegen uns im Burgenlande, dessen Bahnnetz den neuen Verkehrsbedürfnissen in keiner Weise entspricht. Neben der Linie Friedberg-Pinkafeld muß insbesondere der Verbindung zwischen Güssing und dem steirischen Bahnnetze sowie zwischen Liebing und der Aspangbahn besondere Aufmerksamkeit gezollt werden. Der Bau der Bahnverbindung Friedberg-Pinkafeld ist an einzelnen Stellen bereits in Angriff genommen worden. Der Minister hob hervor, daß nach den ihm zugekommenen Berichten die beteiligten burgenländischen Kreise in sehr dankenswerter Weise ihr Verständnis für die lebenswichtige Bedeutung dieser Bahnverbindung bezeugen, indem sie bereit sein sollen, für die Durchführung dieses Bahnbaues Beiträge in erheblichem Maße zu leisten. Der burgenländische Landtag hat beschlossen, zur Förderung dieses Bahnbaues namhafte Vorschüsse flüssig zu machen.

Der Wagenstand umfaßt gegenwärtig einschließlich etwa 1000 angemieteter Leihwagen und 2400 eingestellter Privatgüterwagen rund 6300 Personen-, Gepäck- und Postwagen und 35 700 Güterwagen.

Was die Kohlenversorgung anbelangt, waren wir als kohlenarmes Land gänzlich auf die Hilfe von auswärts angewiesen, und zwar in erster Linie auf jene Deutschlands und der Tschechoslowakei. Hand in Hand mit der Kohlennot ging natürlich auch eine Verschlechterung des zugewiesenen Materials und eine erhebliche Preissteigerung, die um so drückender wurde, je mehr sich die Kaufkraft unserer Krone verringerte. Auch die politischen Ereignisse riefen Störungen im Kohlenbezuge hervor. Es war daher stets unser Bestreben, möglichst auf Vorrat zu wirtschaften, um wenigstens eine Zeitlang gegen unvorhergesehene Ereignisse gesichert zu sein. Für das Jahr 1922 wurde ein Wintervorrat von 400 000 t für ausreichend erachtet. Trotz der schwierigen Verhältnisse ist es auch gelungen, sowohl hinsichtlich der Kohlenpreise wie der Frachten wertvolle Zugeständnisse zu erreichen. Auf eine einheitliche Vergleichsgrundlage gebracht, kostete uns die Tonne Kohle im Jahre 1920 durchschnittlich 35 Goldkronen, im Jahre 1921 45 Goldkronen, im Jahre 1922 konnte der Preis auf 33 Goldkronen herabgedrückt werden.

Durch den Zusammenbruch des altösterreichischen Staates verloren die in der Vorkriegszeit aufgestellten Pläne für eine Zentralisierung der Wiener Bahnhöfe ihre Unterlage. Verschiedene in Wien einmündende Bahnlinien haben durch die Näherrückung von Reichs- und Zollgrenzen kein großes Hinterland mehr, neue verkehrspolitische Richtlinien in den Nachfolgestaaten und eine geänderte wirtschaftliche Entwicklung führten zu einer vollständigen Änderung des Verkehrsbildes der Wiener Bahnhöfe. Der Verkehr am Nordwestbahnhof ist um 50 %, am Nordbahnhof um 35 %, am Ostbahnhof um 34 % zurückgegangen, auch der Franz Josef-Bahnhof weist einen sehr erheblichen Verkehrsabfall auf. Auch am Westbahnhof ist infolge Ablenkung des Nahverkehrs der gegenwärtigen Gesamtverkehr geringer als in Vorkriegszeiten. Der Betrieb großer Bahnhöfe erfordert, unabhängig von der jeweiligen Verkehrsgröße, einen hohen Geldaufwand, und es erscheint naheliegend, eine Zusammenfassung der Verkehre nächstliegender Bahnhöfe zur Erzielung von Ersparnissen im Betriebe ins Auge zu fassen. Zunächst wurde die Frage der Vereinigung des Nordwestbahn- und Nordbahnverkehrs im Nordbahnhof in Angriff genommen. Am Nordwestbahnhof wird eine Nachtsperre im Personenverkehr eingeführt werden, so daß die ersten Frühzüge vom Nordbahnhof auslaufen und über Floridsdorf und Jedlersdorf auf die Nordwestbahn geleitet werden. In ähnlicher Weise wird mit den letzten Abendzügen vorgegangen werden. Ferner ist beabsichtigt, die Ortsgüterverkehre nach und nach vom Nordwestbahnhof auf den Nordbahnhof zu verlegen. In welcher Weise eine weitere Zusammenlegung erfolgen soll, wird von der Verkehrsentwicklung abhängen, zumal wir unsere volle Leistungsfähigkeit gegenüber allen Verkehrsanforderungen auch weiterhin sichern müssen. Selbstverständlich ist, daß wir bemüht sein werden, die durch solche Zusammenlegungen freiwerdenden Anlagen einer nutzbringenden Verwendung zuzuführen, wobei uns die Vermietung der Gleisanlagen und Magazine an Parteien und die schleppbahnmäßige Bedienung dieser Anlagen von geeigneten Punkten aus vorschwebt. Wir hoffen, auf diese Weise eine sowohl den Verfrachtern als uns in gleicher Weise nutzbringende Ausnutzung der freiwerdenden wertvollen Anlagen zu erzielen und so zur Wiederbelebung des Verkehrs beizutragen.

— **Fahrpreisänderungen auf den Bundesbahnen.** Mit dem 15. Februar ist ein neuer Personen- und Gepäcktarif auf den österreichischen Bundesbahnen in Kraft getreten. Die Fahrpreise 3. Klasse Personenzug werden mit Ausnahme der ersten Zone (1 bis 6 km, in der eine Erhöhung von 1000 K. auf 1200 K. eintritt) durchweg ermäßigt; das Ausmaß der Ermäßigung wächst mit zunehmender Entfernung von 9 bis 31 %. Die Schnellzugzuschläge — bisher die Hälfte des Personenzugfahrpreises unter Wahrung einer Mindestentfernung von 60 km — werden bedeutend herabgesetzt. Bei den Sonn- und Feiertagsrückfahrkarten, deren Begünstigungsausmaß — etwa 20 % — unverändert beibehalten wird, ist insofern eine Änderung eingetreten, als die Hinfahrt nicht, wie bisher, erst am Sonn- und Feiertag, sondern auch schon an dem vorhergehenden Werktag angetreten werden kann. Die ermäßigten Rückfahrkarten mit fünftägiger Gültigkeit, die bisher für Entfernungen von 51 bis 300 km ausgegeben wurden, werden in Zukunft schon für Entfernungen über 25 km ausgegeben. Einschneidende Änderungen treten bezüglich der Kilometerhefte ein. Die Hefte für 1000 und 2000 km gelten wie bisher für Fahrten auf beliebige Entfernungen; bei Benutzung der im Preis besonders niedrig gehaltenen Hefte für 4000 km — ein solches Heft kostet seit 15. Februar für die dritte Klasse 480 000 K. gegenüber dem bisherigen Preis von 600 000 Kr. — werden jedoch für jede Fahrt mindestens 260 km abgeschrieben. Dessenungeachtet bieten diese Hefte auch noch bei Reisen über geringere Entfernungen Vorteile. Des weiteren werden in Zukunft alle Kilometerhefte nur noch mit Gültigkeit für Personenzüge ausgegeben. Will der Reisende einen Schnell- oder D-Zug benutzen, so löst er am Fahrkartenschalter gelegentlich der Eintragung der Fahrstrecke eine Schnellzugzuschlagkarte. Ermäßigte Streckenkarten und Schülerkarten werden in Zukunft auch für die 2. Klasse ausgegeben.

Bei der Beförderung von Reisegepäck ist die bisherige Unterscheidung zwischen Personenzug einerseits und Schnell- und D-Zug andererseits aufgehoben worden. Zur Erreichung einer rascheren Abfertigung an den Gepäckkassen werden die bisherigen Frachtsätze für die Beförderung mit Personenzug entsprechend aufgerundet; diese aufgerundeten Sätze gelten auch für die Beförderung mit Schnell- und D-Zügen. Es treten daher beim Personenzug für die Mehrzahl der Entfernungen geringfügige Erhöhungen ein; für das Schnell- und D-Zuggepäck ergeben sich Ermäßigungen von durchschnittlich 30 %. Die einheitlichen Beförderungspreise für Skier und Rodeln werden auf 1000 Kr. (bis 20 km) und 2000 K. (für alle weiteren Entfernungen) herabgesetzt.

— **Tarifänderung der Südbahn.** Mit Wirksamkeit vom 15. Februar d. J. gelangte der Nachtrag I zum Personen- und Gepäcktarif, Teil II, der im Bereich der Republik Österreich gelegenen Linien der Südbahngesellschaft usw. vom 1. Januar d. J. zur Einführung, mit dem die allgemeinen Fahrpreise und die Beförderungspreise für Reisegepäck auf das Ausmaß der gleichzeitig in Kraft tretenden neuen Tarife der österreichischen Bundesbahnen geändert werden.

— **Die Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen** belaufen sich nach den vorläufigen Ermittelungen für Dezember 1922 aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf 27 407 742 200 K., aus dem Güterverkehr auf 78 068 416 800 K., somit insgesamt auf 105 476 159 000 K. Gegenüber den entsprechenden Zahlen des Vormonats weisen die Einnahmen des Personen- und Gepäckverkehrs eine Verminderung von 269 677 400 K. und jene im Güterverkehr eine Abnahme um 11 036 923 000 K. auf, woraus sich insgesamt ein Rückgang der Verkehrseinnahmen gegen den Vormonat um 11 306 600 400 K. ergibt. Die Ursache dieses Einnahmenrückganges ist vor allem in der gegenwärtigen Wirtschaftskrise gelegen. Im Vergleich zu den endgültigen Einnahmenzahlen des Monats Dezember 1921 weisen die Dezembereinnahmen des Jahres 1922 einen Zuwachs von 27 055 699 513 und 74 832 104 633 K., somit zusammen von 101 887 804 146 K. auf. Die Vergleichszahlen gegenüber den im Bundesvoranschlage 1922 eingestellten Ansätzen, welche jedoch aus den in der letzten Verlautbarung angeführten Gründen (wiederholte Tariferhöhungen, sinkender Geldwert) eine geeignete Vergleichsunterlage nicht bieten können, stellen sich wie folgt: Mehreinnahmen im Personen- und Gepäckverkehr 27 044 112 200 K., im Güterverkehr 74 457 536 800 K., somit insgesamt 101 501 649 000 Kronen.

— **Südbahnkonferenz.** In Rom hat im Ministerium des Äußern am 15. Januar unter dem Vorsitz des Marchese Imperiali und in Gegenwart von Vertretern Italiens, Österreichs, Ungarns und Südslawiens sowie der Inhaber der Schuldverschreibungen die Eröffnungssitzung der Südbahnkonferenz stattgefunden. Die Konferenz beschloß, drei Komitees einzusetzen, um die technischen Fragen, die Transport-, Zoll-, Sanitäts- und Sicherheitsabkommen und schließlich die finanziellen sowie die das Verwaltungsregime der Südbahn betreffenden Fragen zu studieren.

— **Gepäckhinterlegung mit Geschäftskarten.** Wie die Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie mitteilt, wurde infolge ihres Einschreitens das Bahnbetriebsamt Wien-Westbahnhof angewiesen, in den Gepäckaufbewahrungsstellen Gepäckstücke mit Erkennungszeichen (halbe Karte) wieder aufzunehmen. Die Interessenten werden jedoch angesichts mehrfacher Anstände, die zur Aufhebung dieser Einrichtung geführt haben, ersucht, von letzterer nur in Fällen wirklicher Notwendigkeit Gebrauch zu machen und die als Erkennungskarten verwendeten Geschäftskarten nicht, wie es so häufig geschieht, einfach auseinanderzuschneiden, sondern entweder auseinanderzureißen oder wellenförmig zu schneiden.

— **Schnellzugverbindung nach Frankfurt (Main) und Berlin.** Als Ersatz für die infolge der deutschen Verkehrseinschränkungen zurzeit eingestellten Schnellzüge Wien-Passau-Ostende und Wien-Passau-Berlin wird zwischen Wien-Westbahnhof und Passau ein neues, täglich verkehrendes Schnellzugpaar mit allen drei Wagenklassen eingeführt, das in Passau an die bestehende Schnellzugverbindung Passau-Frankfurt (Main) und in Regensburg an die Schnellzugverbindung München-Berlin Anschluß finden wird.

— **Die Eisenerzförderung Österreichs** ist auch im Jahre 1922 wieder beträchtlich gestiegen. In Niederösterreich betrug die Roherzgewinnung 2000 t (gegen 1886 t im Vorjahr), in Salzburg 12 106 t (8824 t), in Steiermark und Kärnten 1 065 269 t (700 222 Tonnen), so daß sich eine Gesamtförderung von 1 079 375 t Roherzen gegen 710 932 t und 2 030 653 t in den Jahren 1921 und 1913 ergibt. Die Ausfuhr an niederösterreichischen Erzen ist infolge Einführung der Ausfuhrabgabe im letzten Vierteljahr 1922 ganz zum Erliegen gekommen. Auch die salzburgische Erzerzeugung hat in den letzten Monaten 1922 wesentlich abgenommen. Die steirische Erzförderung war in den Monaten November-Dezember infolge des anhaltend ungünstigen Wetters gleichfalls stark vermindert.

— **Sektionschef d. R. Viktor Reiber †.** Kürzlich ist in Wien der Sektionschef d. R. Viktor Reiber nach längerem Leiden verschieden. Der Verstorbene hat seine Laufbahn bei der Staatseisenbahngesellschaft begonnen. Nach der Verstaatlichung dieses Netzes wurde er als finanzieller Direktorstellvertreter für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft in das Eisenbahnministerium berufen.

Ungarn.

— **Die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn** hat für ihre auf österreichischem Bundesgebiete betriebenen Linien eine österreichische Betriebsleitung mit dem Sitze in Eisenstadt errichtet. Die „Österreichische Betriebsleitung der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn in Eisenstadt“ hat ihre Amtstätigkeit mit 1. März d. J. aufgenommen. Es sind daher alle den Amtsbereich der Betriebsleitung betreffenden Angelegenheiten und Zuschriften von jetzt ab an diese zu richten.

Übrige europäische Länder.

— **Speisewagen für die dänischen Staatsbahnen.** In Dänemark läuft der Eisenbahnverkehr zwischen einzelnen Inseln über viele Fährschiffe, auf denen sich sehr gute Wirtschaftsbetriebe befinden. Man hatte deshalb bisher von der Einführung von Speisewagen auf den Eisenbahnlinien abgesehen. In letzter Zeit hat sich jedoch ergeben, daß auf den Längsverbindungen in Jütland auf die Dauer Speisewagen nicht entbehrt werden können. Man will deshalb in den Hauptschnellzügen zwischen Vamdrup und Frederikshaven sowie zwischen Esbjerg und Struer vom künftigen Sommer ab Speisewagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft laufen lassen.

— **Ausbau der Bahn Frederikshaven—Skagen zur Vollspur.** Der lebhafte Personenverkehr und die außerordentlich starke Beanspruchung durch die Fischbeförderung macht den Ausbau der Bahn Frederikshaven—Skagen auf Vollspur zur Notwendigkeit. Es wird dadurch das Umladen der Fischfrachten in Frederikshaven vermieden und der Übergang von Güter- und Personenwagen in der Richtung Skagen ermöglicht. Der Ausbau soll in etwa zwei Jahren vollendet sein.

— **Agablinklicht an den schwedischen Staatsbahnzügen.** Agablinklicht dürfte nach und nach an sämtlichen Zügen der schwedischen Staatsbahnen zur Einführung kommen. Die schwedische Eisenbahndirektion hat Anstalten getroffen, eine größere Anzahl solcher Laternen anzuschaffen, um die jetzt verwendeten Schlußsignalscheiben an einer Anzahl von Tageszügen durch Blinklichtlaternen zu ersetzen. Dr. S.

— **Neue Wärmeapparate bei den schwedischen Staatsbahnen.** Die schwedische Eisenbahndirektion hat von der Firma Danielsson, Forsberg u. Gril in Stockholm zwei Wärmeapparate Thermix Nr. 30 bezogen und diese Apparate für Erwärmung sog. Warenwagen im laufenden Winter in Erprobung genommen. Man rechnet, daß ein Thermixapparat die Temperatur in einem gewöhnlichen Wagen auf + 5° C. erhält, wenn die Außentemperatur auf — 10° heruntergeht. Zwei Apparate reichen unter den gleichen Bedingungen hin bei einer Außentemperatur von — 25° C. Dr. S.

— **Tarifpolitik und Einkünfte der finnischen Staatsbahnen.** Die vorläufige Übersicht über den Verkehr der finnischen Staatsbahnen vom Januar bis November 1922 hat zu besonderen Erörterungen in der Öffentlichkeit Anlaß gegeben.

Die Anzahl der Reisenden betrug 19 110 200 gegen 16 355 700 im gleichen Zeitraume d. V. 1922 wurden befördert (in Klammern die Zahlen für den gleichen Zeitraum 1921) 6 202 524 (4 50: 740) Tonnen Frachtgut, 84 087 (71 041) t Eilgut, 415 462 (407 833) Behälter Milch und 181 206 (234 491) Pakete. Die Gesamteinkünfte betrugen 510 566 300 (411 731 800) Finnmark, also 98 834 500 *M* mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr erforderten 169 130 600 (151 407 400) *M*, aus dem Güterverkehr 330 026 000 (251 263 000) *M*. Der Rest der Einkünfte bezieht sich auf Verschiedenes, Telegrapheneinkünfte u. a. Aus dem Verkehr zogen die finnischen Staatsbahnen 132 091 800 (52 871 900) *M* Gewinn, 79 219 900 *M* mehr als im Vorjahr. Dieser Verkehrsmehrgewinn von beiläufig 80 Mill. *M* mußte in der Öffentlichkeit Aufmerksamkeit erregen und den Wunsch nach Herabsetzung der Tarife erwecken. Doch scheint die Lage des Gesamthaushaltes Finnlands der Erfüllung solcher Wünsche zu widersprechen.

In der letzten Sitzung der Zentralhandelskammer in Helsingfors am 23. Januar wurde auch die Frage der Finanzpolitik der finnischen Staatsbahnen erörtert. Der Vertreter der Zentralhandelskammer legte eine geschichtliche Entwicklung der Frachttarifpolitik der Staatsbahnen, deren Grundsätze und Änderungen dar. In einem Überblick über die augenblickliche finanzielle Lage des Staates und über den Rechnungsabschluß der Staatsbahnen kam der Vortragende zu dem Schlusse, daß eine allgemeine Senkung der Güterbeförderungsabgaben finanzpolitisch gegenwärtig kaum zu empfehlen sei, sondern daß man sich mit gewissen Erleichterungen unter Beachtung des Gesetzes vom 29. Mai 1922 über die allgemeinen Grundsätze für die von den Staatsbahnen zu vereinnahmenden Abgaben zu begnügen habe. Welche Erleichterungen und Änderungen augenblicklich am erwünschtesten seien und ohne Gefährdung des Gleichgewichtes des Staatshaushaltes durchgeführt werden könnten, ließe sich so einfach nicht entscheiden. Dazu seien gründliche statistische Untersuchungen und Berechnungen und eine ins einzelne gehende Kenntnis der Verkehrs- und Tarifpolitik erforderlich. Sache der Geschäftskreise und der Vertreter der wirtschaftlichen Produktion sei es unter Beachtung obiger Gesichtspunkte Richtlinien aufzustellen. Dafür wäre es notwendig, daß die vornehmsten wirtschaftlichen Organisationen des Landes auf dem Gebiete des Ackerbaues, des Handels und der Industrie gemeinsam einen Ausschuß zur Erörterung der Frage einsetzen würden. Die Versammlung stimmte einmütig diesen vom Berichterstatter vorgeschlagenen Gesichtspunkten und Maßnahmen zu. Dr. S.

— **Deutsch-jugoslawischer Güterverkehr.** Der direkte deutsch-jugoslawische Güterverkehr wird, wie der Handelskammer zu Berlin amtlich mitgeteilt worden ist — entgegen Mitteilungen, die von einem Einführungstermin vom 1. März sprachen —, voraussichtlich erst zum 1. April eröffnet werden. Vor dem genannten Termin ist daher die Aufgabe von Gütern aus Deutschland nach Jugoslawien mit internationalem Frachtbrief noch nicht möglich.

— **Zur Elektrisierung der Schweizerischen Bundesbahnen.** In der Vorlage der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, die der Verwaltungsrat der Bundesbahnen Ende September 1922 gleichzeitig mit den Krediten für die Elektrisierung weiterer Strecken genehmigte, finden sich, wie die „Schweizerische Bauzeitung“ berichtet, folgende Feststellungen: „Betriebstechnisch hat sich die elektrische Zugförderung durchaus bewährt. Die gehegten Erwartungen wurden in mancher Hinsicht übertroffen. Die Störungen des Zugverkehrs sind nicht häufiger als beim Dampfbetrieb. Reisende und Personal empfinden den Wegfall des Rauchs als große Annehmlichkeit und hygienischen Fortschritt. Die Reinhaltung des gesamten Rollmaterials wird wesentlich erleichtert und die Lebensdauer aller bei einer Bahn so reichlich vorhandenen Eisenteile, wie Oberbau, Brücken,

Perrondächer, Wagen u. dgl. verlängert. Die Leistung der Arbeiter, die den Unterhalt der Gleise in den Tunneln besorgen, hat erheblich zugenommen, was sich namentlich auf der Gotthardlinie vorteilhaft geltend macht. . . . Der elektrische Betrieb bedeutet einen großen Fortschritt auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.“

— **Die Finanzlage der italienischen Staatsbahnen.** Einer der besten Kenner des italienischen Eisenbahnwesens, der frühere Generaldirektor der italienischen Staatsbahnen, Senator Riccardo B i a n c h i, hat in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Ständigen Eisenbahnausschusses des Senats kürzlich einen ausführlichen Bericht über die Lage der italienischen Staatsbahnen erstattet, der nicht nur wegen der Persönlichkeit des Verfassers größere Beachtung beanspruchen kann, sondern auch deshalb, weil die aufgeworfenen Fragen mehr oder weniger in allen europäischen Eisenbahnländern auf der Tagesordnung stehen, und ihre Lösung überall ähnlichen Schwierigkeiten begegnet wie in Italien. Der wesentliche Inhalt dieses Berichtes, der in der Tagespresse (Tribuna vom 19. Dezember, Corriere della Sera vom 20. Dezember 1922) auszugsweise wiedergegeben wird, soll daher hier kurz mitgeteilt werden.

Die Betriebslänge der italienischen vollspurigen Staatsbahnen ist seit 1914 (infolge der Kriegseroberungen) erheblich gewachsen; dagegen sind die Betriebsleistungen, namentlich im letzten Jahre, zurückgegangen. Gleichzeitig ist die Kopfzahl des Personals von etwas über 147 000 (am 30. Juni 1914) auf rd. 245 000 (am 30. Juni 1921) gestiegen, während nach Ansicht des Ausschusses die Arbeit mit 140 000 Köpfen hätte bewältigt werden können. Die Vermehrung des Personals betrifft im wesentlichen die Angestellten des Betriebsdienstes (um 50 %), weit weniger das untere Büropersonal (um 12 %) und nur in verschwindendem Maße die höheren Beamten.

Die Ursache dieser Personalvermehrung liegt namentlich, wenn auch nicht ausschließlich, in den neuen Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten und über den Achtstundentag. Die Bedeutung dieser Maßnahmen ergibt sich schon daraus, daß die große Masse des Personals früher 11 bis 12 Stunden, teilweise auch noch länger Dienst hatte. Die Vorschriften über die Dienstzeit müssen nach Ansicht des Ausschusses vernünftiger ausgelegt werden. Sie sind bisher auf das g e s a m t e Personal angewendet worden, auch auf solche Angestellte, deren Tätigkeit vorwiegend in einer Anwesenheit und Dienstbereitschaft, nicht aber in tatsächlicher, ununterbrochener Arbeit besteht. Der Senatsausschuß teilt aber die schon in Entschließungen des Senats und der Kammer ausgesprochene Auffassung, daß die acht Stunden als D u r c h s c h n i t t der Dienstleistung in einer Reihe von Arbeitstagen angesehen werden müssen, so daß der Dienst die acht Stunden überschreiten kann, wenn er durch nachfolgende Ruhezeiten an anderen Tagen ausgeglichen und die Mehrleistung in gewissen Fällen besonders vergütet wird. Wenn man diese Grundsätze durchführt, kann man den Bedarf an Personal auf 186 000 Köpfe bemessen, einschließlich 18 000 Köpfen für die Wiederherstellung der Fahrbetriebsmittel und 1132 für die im Juli 1921 in Staatsbetrieb übernommenen Schiffahrtslinien.

Die Ausgaben für das Personal betrugen im Jahre 1914 durchschnittlich 1947 L. auf den Kopf, 1920: 9700 L. und heute schon 10 500 L. Nach Ansicht des Eisenbahnausschusses läßt sich eine ernstliche und ständige Minderung des Fehlbetrages nicht erreichen, wenn nicht die Personalausgaben, die heute 2,017 Milliarden Lire betragen, verringert werden. Dabei ist nicht nur die Ermäßigung der K o p f z a h l, sondern auch die der durchschnittlichen A u s g a b e f ü r d e n K o p f erforderlich, was der Ausschuß im Hinblick auf die bei den anderen Staatsbetrieben erwachsenden Personalkosten für möglich hält. Der Bericht bemerkt wörtlich: „daß die Fürsorge für das Personal sich den anderen möglichen Ersparnissen an Betriebsausgaben anpassen müsse, daß man aber andererseits die besonderen Bedürfnisse derjenigen Gruppen des Eisenbahnpersonals berücksichtigen müsse, an die außergewöhnliche Anforderungen hinsichtlich der Verantwortung, Schwierigkeit, Gefährlichkeit oder Beschwerlichkeit ihrer Tätigkeit stellt, und daß man nicht durch plötzliche Umwälzungen des gegenwärtigen Zustandes den regelmäßigen Betriebsgang stören dürfe.“ Dabei läßt der Bericht durchblicken, daß die mittlere Ausgabe für einen Kopf 9000 L. nicht überschreiten sollte, und daß auf diese Weise die Personalkosten von 2,017 Milliarden auf 1,738 Milliarden Lire herabgedrückt werden könnten.

Die Abschaffung der Prämien und Sonderzulagen wird als eine verfehlte Maßnahme bezeichnet, weil dadurch der Anreiz zu besonderen Leistungen beseitigt worden ist.

Der Ausschuß steht in seiner Mehrheit auf dem Standpunkt, daß Streiks und willkürliche Arbeitsverweigerung in öffentlichen Betrieben gänzlich verboten sind und Verstöße gegen diesen Grundsatz ohne weiteres bestraft werden müssen.—Eine weitere, häßliche Erscheinung der Nachkriegszeit ist die gesteigerte Neigung des Personals, sich ohne genügenden Grund krank zu melden. Vor dem Krieg entfielen auf den Kopf 13,2 (1912) und 13,11 (1913) Krankheitstage im Jahr. Diese Zahl ist im Jahre 1919 auf 20,6 und im Jahre 1920 auf 18,6 gestiegen. Das entspricht einer Mehrausgabe von 33 Millionen Lire im Jahr. Auf das Zugbegleitpersonal entfallen 50 % mehr Krankmeldungen als auf das Lokomotivpersonal. Es wird vorgeschlagen, die im Jahre 1919 abgeschaffte Einbehaltung des Lohnes für die drei ersten Krankheitstage wieder einzuführen und den ärztlichen Überwachungsdienst zu verschärfen.

Die Ausgaben für Brennmaterial will der Ausschuß von 1295 Millionen (1920/21) auf 517 Millionen Lire jährlich herabdrücken, 10 % der ersparten Summe soll durch eine größere Achtsamkeit des Personals (Wiedereinführung des Prämiensystems) erzielt werden. Bei der Wiederherstellung des Betriebsmaterials soll eine Minderausgabe von 187 Millionen Lire ermöglicht werden. Diese Kosten betragen, auf die Einheit bezogen, jetzt achtmal mehr als die Vorkriegskosten, während die jetzigen Verhältnisse nur eine Erhöhung um 500 % rechtfertigen würden.

Interessant ist die Stellungnahme des Ausschusses zu der Organisation des Werkstättenwesens. Die vielfach geforderte Überlassung der Werkstätten an die Privatindustrie wird als unzweckmäßig verworfen, weil das gemischte System den Vorteil biete, daß eine gegenseitige Kontrolle der Leistungen und Kosten ermöglicht werde. Außerdem gestatte der Staatsbetrieb, die Reparaturarbeiten für bestimmte Arten von Betriebsmitteln im Bedürfnisfalle zu beschleunigen, unter Zurückstellung anderer Arbeiten. — Bei der Bahnunterhaltung will der Ausschuß eine Ersparnis von 33 Millionen und bei den verschiedenen Ausgaben eine solche von 61 Millionen Lire erzielen können. Demgegenüber sollen für die Erneuerung der Ausrüstungsgegenstände 17 Millionen mehr ausgeworfen werden.

Der Berichterstatter sprach sich sodann über das Elektrisierungsprogramm aus. Nach dem jetzigen Stand der Arbeiten werden binnen kurzem 770 km Eisenbahnen dem elektrischen Betriebe übergeben sein. Der Ausschuß spricht sich gegen die vielfach geforderte Elektrisierung der Strecken Spezia-Pisa, Faenza-Bologna und Rom-Nettuno aus, während er sie für die Strecken Sampierdarena-Ovada und Foggia-Benevento befürwortet. — Zur Verbesserung der Betriebsverhältnisse wird die beschleunigte Herstellung eines zweiten Gleises für die direkte Linie Genua-Spezia gefordert.

Trotz der nach dem obigen Programm zu erzielenden Ersparnisse würde die Bilanz der Staatsbahnen immer noch einen Fehlbetrag von 155 Millionen Lire aufweisen. Um diesen zu beseitigen, sieht der Ausschuß eine Erhöhung der Einnahmen durch Tariferhöhungen im Personen- und Güterverkehr vor, in erster Linie aber die Beseitigung unwirtschaftlicher Leistungen im Zugverkehr. Es sollen mehr gemischte Züge fahren; die Zahl der Wagenklassen im Lokalverkehr soll auf zwei ermäßigt, die Gewährung von freier Fahrt und von anderen Vergünstigungen eingeschränkt werden. Auch das Personal und die Würdenträger und Abgeordneten sollen Opfer bringen.

Zum Schluß spricht sich der Ausschuß dahin aus, daß die Einräumung größerer Selbständigkeit durch die Regierung und das Parlament die Staatsbahnverwaltung in die Lage gesetzt hätte, den an sie gestellten unbilligen und einer guten technischen, disziplinaren und finanziellen Geschäftsführung abträglichen Anforderungen besser Widerstand entgegenzusetzen, „so daß heute wohl geringere Schäden, als die wirklich vorhandenen, zu bemerken und geringere Schwierigkeiten zu überwinden wären, um das Budget ins Gleichgewicht zu bringen und das Unternehmen wieder in einen der Vorkriegszeit ähnlichen Zustand zurückzuführen“. Bianchi kennzeichnet die wünschenswerte und dem Geiste der Gesetze von 1907 und 1912 entsprechende Regelung der Zuständigkeiten wie folgt: „Der Verwaltung müssen Freiheit, Leistungsfähigkeit und Mittel in solchem Maße gewährt werden, daß sie unverzüglich und aus eigener Initiative allen Erfordernissen des Betriebes genügen kann. Der Minister muß die Aufgabe haben, die Geschäftsführung des Unternehmens zu überwachen, einige Entscheidungen von größerer Bedeutung zu genehmigen, in die Tätigkeit der Verwaltung einzugreifen, wenn diese etwa mit den allgemeinen Interessen des Landes in Widerspruch stehen, oder wenn sie geradezu gegen die Vorschriften der Gesetze und Reglements verstoßen sollte. Die parlamentarische Überwachungskommission hat sich zu überzeugen, daß die Gesetzesbestimmungen genau eingehalten werden (namentlich auch diejenigen über die Autonomie der Staatsbahnen), daß die Verwaltung ihre Mittel und Vollmachten so anwendet, wie es der Betrieb erfordert, daß die Mittel für die Teile des Unternehmens verwendet werden, die es am nötigsten haben, daß die Disziplin aufrechterhalten wird, daß der Betrieb nach Maßgabe der vorhandenen Mittel den gerechten Anforderungen des Publikums möglichst entspricht, usw.“

— **Eisenbahnbauten und -Elektrisierungen in Frankreich.** Der V e r w a l t u n g s r a t der französischen Eisenbahnen ha

unlängst in einer besonderen Sitzung die von den einzelnen Eisenbahngesellschaften vorgelegten Baupläne für 1923 gebilligt. Damit steht deren Ausführung nichts mehr im Wege. Die Pläne sehen 270 Millionen Franken für die Elektrisierung der Bahnen und 775 Millionen Franken für sonstige Ausgaben vor. Die Elektrisierung ist am weitesten vorgeschritten im Bereich der Südbahn. Diese verausgabt im laufenden Jahre 124 Millionen für Kraftwerke und Inbetriebnahme von 1500 km Strecken. Die Paris-Orleansbahn hofft 1923 die Elektrisierung der Strecke Paris-Vierzon fertigzustellen. Die Staatsbahn setzt 45 Millionen in ihren Etat zur Elektrisierung weiterer Strecken im Pariser Vorortverkehr ein. Nur 11 Millionen verausgabt die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn für den elektrischen Betrieb.

Unter den 775 Millionen Franken für sonstige Ausgaben der französischen Bahnen im laufenden Jahre verdient besonders Erwähnung die Summe von 56 Millionen für „militärische Einrichtungen". Riesensummen sind u. a. für Erweiterungsbauten, Bahnhofsneubauten, Arbeiterwohnungen, Verbesserung von Signalanlagen usw. vorgesehen. Die Nordbahn verausgabt z. B. 17 Millionen für Bahnhofsneubauten in Longueau, 11 Millionen für den Neubau des Bahnhofs Laon, 11,3 Millionen für Erweiterung des Bahnhofs von Lens. Die Ostbahn verausgabt 5 Millionen für Erweiterungen des Pariser Ostbahnhofs. Die Staatsbahnen beabsichtigen die Vervierfachung mehrerer Strecken des Pariser Vorortverkehrs; der Wiederaufbau des eingestürzten Batignolles-Tunnels vor dem Pariser Bahnhof St. Lazare erfordert 8 Millionen.

Fremde Erdteile.

— **Löhne bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.** Den hohen Löhnen, die die amerikanischen Eisenbahnen zahlen, wird die Schuld daran zugeschoben, daß auch die Löhne anderer gewerblicher Arbeiter nicht abgebaut werden können. Nach einer Entscheidung des Eisenbahn-Arbeitsamts vom 5. Februar sollen aber die heutigen Löhne der Eisenbahnarbeiter noch ein Jahr beibehalten werden, und die Erörterungen über einen zukünftigen Abbau sollen erst nach dem 1. Oktober d. J. wieder aufgenommen werden. Die Entscheidung ist auf einen Antrag von 17 großen und einer Anzahl kleineren Eisenbahngesellschaften ergangen, die einen Abbau der Löhne und eine Überprüfung der Arbeitsbedingungen herbeizuführen gesucht hatten; von ihr werden besonders die Arbeiter im Zugförderungsdienst betroffen.

— **Ein neues atlantisch-pazifisches Kanalprojekt.** Der argentinische Professor Rodriquez del Busto hat dem internationalen Ingenieurkongreß in Rio de Janeiro das Projekt zu einem neuen atlantisch-pazifischen Kanal unterbreitet, das in ganz Südamerika großem Interesse begegnet ist. Da die Schiffahrt an den patagonischen Küsten in beiden Ozeanen ständig mit Stürmen zu kämpfen hat, will das neue Projekt durch eine vom Golf San Jorge im Süden von Argentinien ausgehende Kanalverbindung mit dem pazifischen Ozean der Schiffahrt die schwere Umfahrung der Seeküste von Patagonien ersparen. Der Kanal würde den erwähnten Golf mit dem etwa 500 m hoch liegenden Lago Buenos Aires verbinden und dort unter Benutzung des Baker-Flusses und des Lago Bertrand in den Golfo de las Penas in Chile münden. Die Luftlinie zwischen beiden Punkten ist rund 300 km lang. Da der Lago Buenos Aires mit seinen 42 Zuflüssen außerordentlich wasserreich ist, eignet er sich vorzüglich zur Speisung des Kanals nach beiden Richtungen.

Allgemeines.

— **Bestimmung der Schienenabnutzung.** Im „Bauingenieur" macht Dipl.-Ing. Finter, Karlsruhe, nach einem Bericht aus „Eng. News Record", Heft 8 vom 24. August 1922 hierüber folgende Angaben:

Zur Bestimmung der Abnutzung der Schienen ist auf mehreren amerikanischen Bahnen ein Verfahren eingeschlagen worden, das mit Hilfe des Pantographen die Schienenform genau festlegt. Das wesentliche Merkmal dieses Pantographen ist ein gebogener Arm, der beliebig um seine Achse gedreht werden kann, ohne daß der Punkt, der das Schienenprofil zu umfahren hat, seine Lage ändert. An diesem drehbaren Arm ist rechtwinklig ein weiterer kleinerer Arm angebracht, der ebenfalls beliebig um seine Achse gedreht werden kann, ohne daß die Spitze des Armes ihre Lage im Raume ändert. Der Apparat ist auf einem Brett befestigt, das mit Klammern an einer Schiene auf der Strecke befestigt wird. Durch Entfernung von nur wenigen Schotterstücken ist es möglich, von einer einzigen Stellung des Brettes aus mit dem Pantographen das ganze Schienenprofil zu umfahren und aufzuzeichnen. Die Auswertung der auf der Strecke aufgenommenen Schienenprofile geschieht im Büro. — Bei der Beurteilung der Güte eines Gleises werden folgende Gesichtspunkte berücksichtigt:

1. die Abnutzung an der Oberfläche des Schienenkopfes;
2. die Abnutzung an der Seite des Schienenkopfes;
3. die Abnutzung und Verbiegung an den Schienenenden;
4. die Oberflächenrauhigkeit;
5. der allgemeine Zustand der Gleislage.

Die Punkte 1 und 2 werden mit dem Pantographen ermittelt, Punkt 3 mit Hilfe eines Stahllineals, das über den Schienenstoß gelegt wird; der Spielraum zwischen Lineal und Schiene wird mit einem Meßkeil bestimmt. Die Punkte 4 und 5 werden von den Bahnmeistern beurteilt. — Hand in Hand mit diesen Erhebungen gehen Ermittlungen über die Größe des Verkehrs, der über die beobachteten Gleisstrecken rollt, so daß man sich ein klares Bild machen kann über die Größe der Abnutzung des Gleises in Abhängigkeit von den Zugsgewichten, die über das Gleis rollen.

Rechtspflege.

— **Gehört die Diebstahlsgefahr bei Tiersendungen zu den durch die Begleitung abzuwendenden Gefahren?** (Entscheidung des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 11. 7. 22. 7. U. 640/21.) Kläger hat am 26. November 1920 einen Wagen Schweine von Schessel nach dem Anschlußgleis des Schlachthofes in Duisburg-Meiderich gesandt. Dem Transporte hatte er auf Verlangen einen Begleiter beigegeben. Der Wagen traf Sonntag, den 29. November nachts 1.05 Uhr auf dem Bahnhof Meiderich Süd ein. Hier hat der Begleiter den Transport verlassen. Um 9.57 Uhr ist dann der Wagen dem Schlachthof zugeführt und übergeben worden. Kläger behauptet, bei der Entladung, welche sofort stattgefunden habe, hätten zwei Schweine gefehlt. Seine Schadenersatzklage hat das Landgericht (Duisburg) zu Unrecht dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Bei einem Viehtransporte, wie er im vorliegenden Falle stattgefunden hat, handelt es sich um sogen. Begleitgut, um Gut, dem ein Begleiter beizugeben ist. Das kann nach § 459 Ziffer 6 die Bahn verlangen, wenn entweder die Eisenbahn-Verkehrsordnung oder der Tarif eine solche Bestimmung treffen oder wenn eine entsprechende Vereinbarung in den Frachtbrief aufgenommen ist. Nach § 48 Ziffer 7 EVO. ist die Bahn berechtigt, Begleitung der Tiersendungen zu fordern. Dieses Verlangen hat sie, wie bereits erwähnt, gestellt und damit waren sämtliche Bedingungen erfüllt, um den zu befördernden Schweinen die Eigenschaft eines Begleitgutes zu geben, ganz unabhängig davon, ob eine Begleitung stattgefunden hat und ob die sich nur auf einen Teil des Transportweges erstreckte. Bezüglich des Begleitgutes bestimmt nun § 459 Ziffer 6 HGB., daß die Eisenbahn nicht hafte für den Schaden, welcher aus der Gefahr entsteht, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird. Abs. 2 daselbst bestimmt weiter, daß, wenn ein eingetretener Schaden den Umständen nach aus einer solchen Gefahr entstehen konnte, vermutet werde, daß er aus dieser Gefahr entstanden sei.

Zu den Obliegenheiten des Begleiters gehört auch beim Viehtransport die Abwendung von Gefahren. Er hat nicht nur die Tiere, deren Wartung ihm nach Ziffer 8 § 48 EVO. obliegt, zu begleiten, er hat sie auch zu hüten. Zu hüten hat er sie nicht nur in der Richtung, daß sie sich nicht gegenseitig einen Schaden zufügen oder durch irgendwelche sonstigen Ereignisse Schaden leiden, sondern auch in der Richtung, daß sie nicht in Verlust geraten. Das kann wieder auf verschiedene Weise geschehen, indem sie entweder entweichen oder aber gestohlen werden. Die Gefahr des Entweichens und die Gefahr des Diebstahls gehören also zu denjenigen Gefahren, deren Abwendung die Begleitung bezweckt.

Das Landgericht ist anderer Ansicht. Es erachtet die Beklagte für haftbar, weil die Diebstahlsgefahr nicht zu den vorbezeichneten Gefahren gehöre. Dabei hat es zunächst übersehen, daß weder das Abhandenkommen feststeht, noch die Zeit, noch vor allen Dingen die Art desselben. Der Verlust kann, seinen Eintritt vorausgesetzt, sehr wohl dadurch entstanden sein, daß die Tiere auf der Fahrt oder auf einer Station sich durch eine Wagentür gedrückt haben und dann entsprungen sind. Richtig ist nur soviel, daß die Annahme eines Diebstahls wahrscheinlich ist. Aber für den Ausschluß der Diebstahlsgefahr ist weder in dem Handelsgesetzbuche, noch in der Eisenbahn-Verkehrsordnung ein Anhaltspunkt vorhanden. Das Gegenteil läßt sich weder aus Ziffer 8 des § 48 cit., noch aus der Ausführungbestimmung 1 zu Ziffer 7 des § 47 cit. folgern. Ziffer 8 des § 48 schreibt zwar vor, daß der Aufsichtsbeamte dem Begleiter auf Verlangen einen Platz im Packwagen oder in einem Personenwagen anzuweisen hat. Sie enthält aber für diesen Fall keine, an sich zulässige Vorschrift,

durch welche eine Verschärfung der Bahnhaftung bestimmt wird. Daher behält es sein Bewenden bei der Vorschrift des § 459 Ziffer 6 HGB. Wenn ferner die vorbezeichnete Ausführungsbestimmung anordnet, daß bei Großvieh für 3 zu einer Sendung gehörige Wagen nur ein Begleiter gestellt werden muß, so hat sie damit lediglich das Mindestmaß dessen bezeichnet, ohne dessen Beobachtung eine Versendung nicht angenommen zu werden braucht. An einer solchen Bestimmung hat die Bahn trotz der Vorschrift des § 459 Ziffer 6 HGB. sehr wohl ein Interesse: denn Abs. 2 des § 459 begründet nur eine Vermutung, bei deren Widerlegung die gewöhnliche Haftung der Bahn eintritt. Aber auch diese Ausführungsvorschrift enthält ebensowenig wie Ziffer 7 des § 48, zu dem sie ergangen ist, irgendeine Bestimmung darüber, daß, wenn nur ein Begleiter gestellt wird, die Bahn in schärferem Umfange haftet, als § 459 für die Begleitgüter vorschreibt.

Daher greift auch in Ansehung der Diebstahlsgefahr die Vermutung des § 459 HGB. Platz. Daß im vorliegenden Falle der Verlust durch Diebstahl entstanden sein kann, nimmt auch das Landgericht an. Er kann schon auf der Fahrt von der in Hannover gelegenen Absendestation bis Duisburg-Meiderich eingetreten sein. Daß sich die Schweine bei der Ankunft auf dieser Station noch in dem Wagen befunden haben, ist nicht zu Beweis gestellt. Mithin bedarf auch die Frage, ob der Umstand, daß der Begleiter den Transport in Duisburg-Meiderich verlassen hat, für den Eintritt des Verlustes kausal geworden ist, keiner Nachprüfung. Vielmehr war unter Annahme der Berufung die Klage abzuweisen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Bahnstrecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Augsburg. Am 18. Februar 1923 ist die Nebenbahn Kaufbeuren-Schongau vollständig in Betrieb genommen, deren Teilstrecke Kaufbeuren-Aufkirch (Schw.) bereits seit 1. April 1922 dem Betriebe übergeben ist.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. März 1923 wird die Reststrecke Plockhorst-Braunschweig der normalspurigen Nebenbahn Celle-Braunschweig mit Abzweigung nach Peine mit den Bahnhöfen 4. Klasse Wipshausen, Wense, Harvesse, Wendezelle und Watenbüttel für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Am 1. Juli 1918 ist an der Strecke Erfurt-Sangerhausen zwischen Erfurt und Stotternheim eine Gütertarifstation für Wagenladungen der angeschlossenen Werke eingerichtet und unter der Bezeichnung: „Erfurt-Ost“ eröffnet worden. Die Entfernungen betragen: zwischen Erfurt Güterbhf. und Erfurt-Ost 4,75 km, zwischen Erfurt-Ost und Stotternheim 4,90 km.

Reichsbahndirektionsbezirk Osten. Der links der Strecke Schwiebus-Bentschen gelegene Personenhaltepunkt Kuschten wird am 1. März 1923 für den öffentlichen Verkehr (Personen-, Gepäck-, und Expreßgutverkehr) freigegeben.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Osten. Der an der Strecke Schneidemühl-Konitz gelegene Bahnhof Schönfeld (Netzekreis) erhält vom 1. März 1923 die Bezeichnung Schönfeld (Grenzmark).

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 54 vom 19. Febr. 1923 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses und abschriftlich an alle übrigen Vereinsverwaltungen, betreffend: Antrag der Teutoburger Wald-Eisenbahn auf Änderung des Art. 19 des Übk. zum VBR. (Regelung von Erstattungsansprüchen aus Lieferfristüberschreitungen).

Nr. IV 64 vom 26. Febr. 1923 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend: die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zur Sitzung des Satzungsausschusses am 9./10. März d. J. in München.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Der links der Strecke Schwiebus-Bentschen gelegene Personenhaltepunkt Kuschten wird am 1. März 1923 für den öffentlichen Verkehr (Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr) freigegeben. (377)

Charlottenburg, den 12. Januar 1923.
Reichsbahndirektion Osten

2. Schließung von Stationen.

Mit Wirkung vom 15. Februar d. J. ist die Haltestelle Crimderode für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, die Haltestelle Talbrauerei für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft. (359)
Die Direktion.

3. Gebühren.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel-Hafen.

Die jetzt geltenden Sätze des Gebührentarifs (Nachtrag 7, dazu am 27. Dezember v. J. 60 v. H. und am 1. Februar d. J. 200 v. H. Erhöhung) werden vom 26. Februar d. J. ab um weitere 85 v. H. unter Aufrundung auf volle Mark erhöht. — Die vorzeitige Inkraftsetzung gründet sich auf die vorübergehende Änderung der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (RGBl. 1914 S. 455).

Oppeln, den 19. Februar 1923. (383)
Reichsbahndirektion
(Oberschlesische Eisenbahnen).

4. Verkehrsstörungen und Verkehrsaufnahme auf gesperrten Strecken.

Güterverkehr in Österreich.

Die am 16. Januar bzw. am 3. Februar wegen Schneeverwehungen und Hochwasser verfügten Sperren des Güterverkehrs nach und über die Strecken Grafenschlag bis Martinsberg-Gutenbrunn und Grein ausschließlich bis Saxen wurden wieder aufgehoben.

Die am 5. Februar wegen Hochwassers für die Strecke Wien-Brigittenau bis Wien-Donaukaibahnhof verfügte Sperre wurde am 8. Februar wieder aufgehoben.

Güterverkehr über den Arlberg.

Die am 1. Februar verfügte Sperre nach und über die Strecke Langen bis Bludenz wurde aufgehoben und durch folgende Sperre ersetzt:

Der Gesamtgüterverkehr in der Richtung Ost-West nach Langen und darüber hinaus sowie Richtung West-Ost nach Bludenz und darüber hinaus ist gesperrt. Zugelassen sind Stückgüter aller Art und Lebensmittel in Wagenladungen ausgenommen nach Stationen Langen und Danöfen, die für Wagenladungsendungen bis einschließlich 17. Februar gesperrt bleiben. (382)

Wien, im Februar 1923.
Bundesministerium für Verkehrswesen.

5. Güterverkehr.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teil II.

Vom 10. März d. J. an werden die Zuschläge im Verkehr mit der Station Elmshorn der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn erhöht. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (372)

Altona, den 22. Februar 1923.
Reichsbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. März d. J. ab wird Muldenstein (R. B. D. Halle (Saale)) einbezogen. Näheres durch beteiligte Abfertigungen.

Erfurt, den 20. Februar 1923. (350)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 28. Februar 1923 wird die Güterabfertigung Bremerhaven-Zollinland für den Verkehr geschlossen.

Hannover, den 20. Februar 1923. (351)
Reichsbahndirektion.

Kohlenausnahmetarif 6.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 wird die Station Hasperde als Versandstation in den Kohlenausnahmetarif 6 aufgenommen. [356]

Hannover, den 20. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 15. Februar 1923 ab sind die Frachtsätze im diesseitigen Binnen-, Expreß- und Güterverkehr um 100 % erhöht worden.

Finsterwalde, 17. Februar 1923. (354)
Die Direktion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 werden die Entfernungen für die Stationen der Südharz-Eisenbahn erhöht. Außerdem treten Entfernungserhöhungen für einige Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ein.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455). Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Februar 1923. [360]
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b — Tfv. 4.

Die am 1. Februar 1923 veröffentlichte Tarifmaßnahme betreffend Erhöhung der Frachtzuschläge der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ist nicht am 5., sondern bereits am 1. Februar 1923 in Kraft getreten. Bekanntmachung ist von der Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn unterm 30. 1. 23 erlassen worden. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz. (369)

Berlin, den 21. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 a/b, 1500, 2000).

Am 1. März 1923 treten in Kraft:

1. Der Nachtrag VI zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A;
2. der Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B;
3. der Nachtrag VII zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I;
4. der Nachtrag VII zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und des Nebengebührentarifs, ferner der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Neben Frachtermäßigungen und sonstigen Tariferleichterungen treten auch Tariferhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455). Die neuen Tarifdrucksachen können ab Ende Februar 1923 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. (352)

Berlin, den 21. Februar 1923.
Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 bis 1. August 1923 wird im Verkehr zwischen den Stationen der Deutschen Reichsbahn ein Ausnahmetarif 10 c für gebrauchte leere Kohlensäureflaschen als Frachtstückgut eingeführt, bei dem die Frachtberechnung nach einem Viertel des wirklichen Gewichts mindestens für 10 kg erfolgt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (391)

Berlin, den 24. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b vom 1. Januar 1923 — Tfv. 4.

Die unterm 5. Februar 1923 veröffentlichte Erhöhung der Frachtzuschläge der Meppen-Haselünner Eisenbahn ist bereits am 1. Februar 1923 (statt am 8. Februar 1923) in Kraft getreten.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (374)

Berlin, den 24. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 27. Februar 1923 werden im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 10 für frische Kartoffeln die Worte „im Deutschen Reich" gestrichen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (375)

Berlin, den 24. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 tritt die Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn mit den Stationen Hildesheim Hild. P. E. und Hämelerwald Hild. P. E. der Ausnahmetarif 14 für frisches Obst bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (393)

Berlin, den 26. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichs- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 ab treten für den Verkehr mit den Stationen der Südharz-Eisenbahn und im Durchgang über diese erhöhte Entfernungen in Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Februar 1923. (392)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr.
Eisenbahn-Gütertarif vom 1. April 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 werden folgende Änderungen und Ergänzungen durchgeführt.

1. Unter Abschnitt B „Reglementarische Bestimmungen" sind in der ersten Zeile die Worte zu streichen „als Vertragsrecht geltenden". Am Schluß des zweiten Absatzes ist folgender Nachsatz anzufügen: „soweit nicht nachstehend besondere Bestimmungen vorgesehen sind oder die Beförderung über deutsches Gebiet erfolgt".
2. Im Abschnitt C „Besondere Bestimmungen" sind unter den beispielsweise als Kostbarkeiten aufgeführten Gegenständen nachzutragen: „Ganzseidenplüsche, Waren aus Plüschen, besonders wertvolle Felle, besonders wertvolles Leder."

Dresden, am 26. Februar 1923.
Reichsbahndirektion. (390)

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Am 18. Februar 1923 wurde die Nebenbahn Kaufbeuren-Schongau vollständig in Betrieb genommen. Sie ist der R.B.D. Augsburg unterstellt. (387)

München, 24. Februar 1923.
Tarifamt beim RVM. ZB.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Februar 1923

Die mit Geltung vom 16. Februar eingeführten, durch Tarifanzeiger Nr. 16 lfd. Nr. 252 veröffentlichten Zuschläge für den außeritalienischen Durchlauf zugunsten der schweizerischen Strecken, welche nach Tarifanzeiger Nr. 20 lfd. Nr. 341 neben der zum 25. Februar eintretenden hundertprozentigen Erhöhung der außeritalienischen Schnittsätze unverändert erhoben werden sollten, werden infolge der Markbesserung vom 25. Februar ab nur noch zur Hälfte berechnet. Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros. (362)

Frankfurt (Main), den 21. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. April 1923 werden die Entfernungen verschiedener Stationen der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft mit verschiedenen rechtsrheinisch-hessischen Stationen um 1 bis 23 km erhöht. Näheres in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarifanzeigers. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (370)

Frankfurt (Main), d. 21. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Richtungsweise Auflieferung der Frachtstückgüter im Versande von den Breslauer Bahnhöfen.

Nachdem die richtungsweise Versandbeschränkung für Frachtstückgüter nach den Breslauer Bahnhöfen bereits auf Grund der Bekanntmachung vom 9. März 1921 außer Kraft getreten ist, wird nunmehr auch die richtungsweise Auflieferung der Frachtstückgüter im Versande von den Breslauer Bahnhöfen zum 1. März dieses Jahres aufgehoben.

Breslau, den 22. Februar 1923. (371)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Mit Genehmigung des Herrn Reichsverkehrsministers wird mit Gültigkeit vom 1. März 1923 im Übergangsverkehr der schmalspurigen mit den vollspurigen Linien für Eil- und Frachtstückgutsendungen sowie Wagenladungen ein einheitlicher Lieferfristzuschlag von 3 Tagen festgesetzt. (389)

Dresden, am 26. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner, Innichen, Tarvis, Piedicolle und Postumia.
Kundmachung vom 1. Oktober 1921.

Auf Seite 3 ist unter „A. Direkter Verkehr" am Schlusse des 1. Absatzes das angegebene Datum auf „1. Februar 1923" abzuändern. — Auf Seite 4 ist die Ziffer 1 zu Art. 14, Lieferfristen, wie folgt zu ergänzen: Die bisherigen Absätze c und d erhalten die Bezeichnung d und e; als neuer Absatz c ist einzusetzen: „c) bei den Saarbahnen um 3 Tage für Eilgut und um 6 Tage bei Frachtgut."

München, den 17. Februar 1923. (388)
Tarifamt beim RVM. ZB.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Verkaufspreis des Tarifs auf 380 ℳ festgesetzt. Die Entfernung Tüßling-Stuttgart-Degerloch wird auf 362 km richtiggestellt. (366)

München, den 22. Februar 1923.
Tarifamt b. R. V. M., Z. B.

Tfv. 6. Reichsbahn-Gütertarif, Heft A. Mit Gültigkeit von sofort ab wird vorbehaltlich der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde bis auf weiteres für den Bereich der Reichsbahndirektion Elberfeld die mit Gültigkeit vom 7. November 1922 für Frachtstückgut eingeführte Zuschlagsfrist zu den in der Ausführungsbestimmung I zu § 75 EVO. festgesetzten Lieferfristen von 1 Tag um 14 Tage verlängert. Gleichzeitig wird diese verlängerte Zuschlagsfrist auf Eilstückgutsendungen sowie Eil- und Frachtgutwagenladungen ausgedehnt. Die Zuschlagsfrist gilt im Verkehr von und nach Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Elberfeld sowie im Durchgangsverkehr durch diesen Bezirk.

Die Genehmigung der verkürzten Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455) bleibt vorbehalten.

Elberfeld, den 24. Februar 1923.
Reichsbahndirektion. (378)

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. März d. J. ab wird Medewitz (Mark) (R. B. D. Halle Saale) in die vorgenannten Verkehre einbezogen.

Ferner werden vom gleichen Tage ab die Stationen der Neubaustrecke Aufkirch (Schw.)-Schongau (rechtsrhein. Bayern) in den mitteldeutsch-bayerischen Güterverkehr einbezogen.

Näheres durch beteiligte Abfertigungen. (386)

Erfurt, den 24. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnerverband.

Zum 1. März 1923 wird der Nachtrag 2 zum Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarif Teil II, Heft 2 ausgegeben. Er enthält den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel in neuer Fassung. (380)

Köln, den 24. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918. Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. Juni 1918.

Ab 20. Februar 1923 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung der Tarifziffern in die Lewa-Währung auf 13 herabgesetzt. (363)

München im Februar 1923.

Butzbach-Licher Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden die besonderen, ab 15. d. M. geltenden Frachtzuschläge für Eilgut und Frachtstückgut um das Fünffache, für Wagenladungsgüter um das Zehnfache erhöht. (385)

Berlin, den 24. Februar 1923.
Der Vorstand.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Änderungen:
a) im allgemeinen Güterverkehr,
b) im Holzverkehr.

Mit Wirkung vom 20. Februar 1923 gelangen bis auf weiteres im Verkehr von und nach Stationen der Strecke Orsova (einschließlich) —Sulina Haftungszuschläge nicht mehr zur Einhebung. Soweit in diesen Verkehren Verluste, Beschädigungen oder Minderungen an den Transportgütern sich ergeben, wird nach wie vor gemäß den Ersatzleistungsbestimmungen vom 10. September 1922 Ersatz geleistet, sofern die Verluste, Beschädigungen oder Minderungen auf der Schiffsreise, jedoch nicht mehr, sofern sie auf der zugehörigen Bahnvor- oder Bahnnachreise entstehen.

Die Verhältniszahl zur Berechnung der Fracht in Stotinki wird ab 20. Februar 1923 bis auf weiteres von 15 auf 13 ermäßigt. (379)

Regensburg, den 20. Februar 1923.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 werden die Fahrpreise im vorgenannten Verkehr um 100 v. H. erhöht. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B zu § 32 EVO.) beträgt künftig 320 M, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO) 240 M. Die in der bes. Ausf.-Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf-Friedhof betragen künftig:

Unter 1 a 1: 800, 1600, 2600 M,
Unter 1 a 2: 22 400 M,
Unter 1 b 1: 1000, 2000, 3200 M,
Unter 1 b 2: 28 800 M.

Die in der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 47 enthaltene Desinfektionsgebühr wird auf 4800 M erhöht.

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. (376)

Berlin, den 23. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn werden die Beförderungspreise im Personen- und Gepäckverkehr mit Gültigkeit vom 1. März d. J. um 100 v. H. erhöht. (381)

Stralsund, den 23. Februar 1923.
Der Vorstand.

Bentheimer Kreisbahn.

Zum 1. März 1923 erscheint der Nachtrag V des Personentarifs, durch den die Beförderungspreise um 100 v. H. erhöht werden. (367)

Bentheim, den 22. Februar 1923.
Der Betriebsdirektor.

Binnen-, Personen- und Gepäcktarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. März 1923 tritt der Nachtrag 8 in Kraft, der Erhöhung der Fahrpreise enthält. (353)

Finsterwalde, den 17. Februar 1923.
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Binnen- und direkter Personen- und Gepäckverkehr.

Ab 1. März d. Js. tritt die gleiche Erhöhung wie bei der Reichsbahn ein.

Blankenburg (Harz), 20. Februar 1923.
Direktion. (355)

Tfv. Nr. 2540 a und b. Vorläufiger Tari[f] für den deutsch-österreichischen Per[-]sonen- und Gepäckverkehr über süd[-]deutsch-österreichische Grenzstationen[,] Heft A, gültig vom 1. Dezember 1921 un[d] Heft B, gültig vom 1. Mai 1922.

Am 1. März 1923 treten der Nach[-]trag VIII zum Heft A und der Nach[-]trag VII zum Heft B in Kraft. Di[e] Nachträge enthalten die Änderungen, di[e] am 1. März 1923 auf den deutschen un[d] den österreichischen Bahnen eintreten.

München, d. 24. Februar 1923. (373[)]
Verkehrsamt
beim Reichsverkehrsministerium.
Zweigstelle Bayern.

Vorläufiger Tarif für den deutsch-italie[-]nischen Personen- und Gepäckverkeh[r] über Kufstein-Brenner und Salzburg[-] Piedicolle. Gültig vom 1. Februar 192[2]

Die Einrechnungssätze der Deutsche[n] Reichsbahn für die Beförderung von Pe[r]sonen- und Reisegepäck werden mit Gü[l]tigkeit vom 1. März 1923 um 100 v. H[.] erhöht. Die Änderungen werden durc[h] ein Berichtigungsblatt zum Tarif be[-]kanntgegeben, welches den beteiligte[n] Dienststellen demnächst zugehen wird.

München, den 17. Februar 1923. (365[)]
Verkehrsamt
beim Reichsverkehrsministerium.
Zweigstelle Bayern.

Nach dem Vorgehen der Reichsbah[n] werden ab 1. März die Personen- u[nd] Gepäcktarife um 100 % erhöht. [35..]

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

Ab 1. März 1923 werden die Persone[n]tarife um 100 % erhöht. [36..]

Siegen, den 19. Februar 1923.
Die Direktion.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsba[hn] werden die Beförderungspreise im Pe[r]sonen- und Gepäckverkehr mit Gülti[g]keit vom 1. März d. J. um 100 % erhö[ht.]

Grimmen, den 22. Februar 1923. [3..]
Die Direktion.

Ruppiner Eisenbahn.

Zum 1. März 1923 werden die Befö[r]derungspreise des Binnen-Personentari[fs] (Tfv. Nr. 2119) in demselben Umfan[g] wie bei der Reichsbahn erhöht.

Genehmigung auch hinsichtlich d[er] verkürzten Veröffentlichungsfrist [ist] von unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, den 21. Februar 1923.
Die Direktion. (36..

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn-gesellschaft.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsba[hn] werden mit Gültigkeit vom 1. März d[.] ab die Personenfahrpreise um weite[re] 100 v. H. erhöht. (36..

Mühlhausen/Thür., d. 23. Februar 19[23.]
Der Vorstand.

Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftla[ch-]Gmund-Tegernsee.

Ab 1. März 1923 werden die Tarife [im] Personen- und Gepäckverkehr im gl[ei]chen Umfange wie bei der Reichsbahn [er]höht.

Die Erhöhungen sind von der A[uf]sichtsbehörde genehmigt. (3..

Tegernsee, den 24. Februar 1923.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 10. Berlin, den 8. März 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Einiges über den Aufbau elektrischer Großlokomotiven.

Vom Regierungsbaurat **Kleinow**, Berlin.

In dem in Nr. 4 d. Ztg. unter obigem Titel ohne Angabe des Verfassers abgedruckten Aufsatz sind Ausführungen gemacht, welche an dieser Stelle den Eindruck erwecken, als ob sie die innerhalb des Vereins zurzeit herrschenden Ansichten zum Ausdruck brächten. Soweit die Deutsche Reichsbahn in Frage kommt, ist das zu einem Teil nicht der Fall, und es soll in den folgenden Zeilen ausgeführt werden, inwieweit die Ansichten und Maßnahmen der Deutschen Reichsbahn von dem im vorgenannten Aufsatz eingenommenen Standpunkt abweichen.

Zunächst ist zuzugeben, daß — nicht nur innerhalb der Baufirmen, sondern auch innerhalb der Länder, welche elektrische Zugförderung betreiben — die Ansichten über die zweckmäßigste Anordnung des Antriebes, der den schwierigsten Teil der elektrischen Lokomotive darstellt, noch auseinander gehen. Infolgedessen werden in Deutschland, aber auch in Österreich, in der Schweiz und in Schweden zurzeit die verschiedenartigen Bauformen nebeneinander ausgeführt. Es würde aber übertrieben sein zu sagen, daß man noch im Dunkeln tappe. Strittig ist nur die Frage, welche Bauform unter Berücksichtigung aller Umstände, also der Anschaffungskosten, der Betriebskosten und der Unterhaltungskosten, die wirtschaftlichste ist. Natürlich darf dabei nicht übersehen werden, daß die Anforderungen an Zugkraft und Geschwindigkeit außerordentlich stark verschieden sind, und daß es voraussichtlich kaum gelingen dürfte, durch ein und dieselbe grundsätzliche Bauart allen Anforderungen gerecht zu werden, wie es schon mehrfach vorgeschlagen worden ist.

Abgesehen von Zugkraft und Geschwindigkeit ist auch die Stromart von entscheidendem Einfluß auf Bau und Antrieb. Es wäre beispielsweise unausführbar, bei einer großen Gleichstromlokomotive die ganze Antriebsleistung in einem Motor zu vereinigen, weil man zur Steuerung der Lokomotive eine größere Anzahl von Motoren benötigt, die durch Hintereinander-, Parallel- und gemischte Schaltung eine Anzahl von Dauerfahrstufen liefern müssen, welche man durch Widerstände allein nicht ausführen könnte. Im Gegensatz hierzu hat man bei Einfachwechselstrom völlige Freiheit bezüglich der Anzahl der Motoren. Beim Drehstrom wiederum bevorzugt man Antriebe mit 2 Motoren, die durch Polumschaltung und Kaskadenschaltung mehrere Geschwindigkeitsstufen liefern. Wenn also amerikanische Gleichstromlokomotiven allgemein mit einer großen Anzahl von Motoren versehen sind, so ist die Ursache dafür nicht etwa allein darin zu suchen, daß dort der Einzelachsantrieb als der für alle Zwecke beste angesehen wird, sondern diese Lösung erfolgt auch unter dem Zwange des Stromsystems.

Bei der Deutschen Reichsbahn sind zurzeit 34 Wechselstromlokomotiven, meist aus Vorkriegsaufträgen, im Bau, die im Jahre 1923 zur Ablieferung kommen. Hiervon werden 17 Personenzuglokomotiven durch je einen großen Motor mit Kuppelstangen, 7 Personenzuglokomotiven durch je 2 Motoren mit Zahnradvorgelege und Kuppelstangen, 9 Güterzuglokomotiven durch je 6 Einzelmotoren der Straßenbahnbauart und 1 Verschiebelokomotive durch je 4 Einzelmotoren der gleichen Anordnung angetrieben, und von den im Herbst 1922 bestellten 136 Lokomotiven sollen 37 Flachland-Güterzuglokomotiven durch 2 Motoren mit Zahnradvorgelege und Kuppelstangen, 30 Gebirgs-Güterzuglokomotiven durch 4 Motoren mit Zahnradvorgelege und Kuppelstangen, 19 Vorortzuglokomotiven durch 2 Motoren mit Zahnradvorgelege, Blindwelle und Kuppelstangen, 35 schwere Personenzuglokomotiven durch 4 Motoren mit Zahnradvorgelege, Blindwelle und Kuppelstangen, 10

schwere Gebirgsschnellzugslokomotiven durch 4 Motoren mit Zahnradvorgelege (Einzelachsantrieb Buchli) und 5 schwere Flachlandschnellzugslokomotiven durch 1 Motor mit Blindwellen und Kuppelstangen angetrieben werden.

Der Weg, zu einer Einheitsbauart zu gelangen, ist vorläufig nur bei den Güterzuglokomotiven zu erkennen. Bei den Personenzuglokomotiven dagegen gehen die Ansichten noch weit auseinander, und eine weitere Entwicklung kann nur auf langjährigen Erfahrungen mit großen Reihenlieferungen im praktischen Betriebe aufbauen. Dagegen wird der einheitlichen Ausbildung der Einzelteile in Deutschland große Aufmerksamkeit geschenkt, und es werden fortgesetzt Anstrengungen gemacht, im Benehmen mit den Lieferfirmen einheitliche, kräftig durchgebildete und den rauhen Anforderungen des Eisenbahnbetriebes genügende Einzelteile zu schaffen. Diese Anstrengungen haben inzwischen zu recht erfreulichen Ergebnissen geführt, deren segensreiche Wirkungen die Werkstätten in absehbarer Zeit spüren werden. So sind z. B. die Stromabnehmer, Hochspannungs-Ölschalter, Motor-Luftpumpen, die Handschalter für Hilfsbetriebe, Beleuchtungsschalter, Heizschalter, Sicherungen, Isolatoren, Führerstandsausrüstungen, Meßinstrumente, Heizkörper und vieles andere mehr tatsächlich vereinheitlicht. Lediglich die Fahrmotoren, Transformatoren und Steuerungen sind noch nicht einheitlich ausgeführt. Man kann auch sehr wohl die Ansicht vertreten, daß hierfür die Zeit noch nicht gekommen ist. Um aber die Zahl der verschiedenen Bauformen nicht ins Ungemessene zu steigern, ist man zu der vom Verfasser des ersten Aufsatzes bereits beschriebenen „Gruppenbildung“ der hauptsächlichsten Lieferer gekommen.

Die Ansicht, daß das Vorwalten des Innenrahmens bei elektrischen Lokomotiven auf innere Hemmungen der Konstrukteure zurückzuführen sei, dürfte als irrig zu bezeichnen sein. Abgesehen davon, daß bei der Deutschen Reichsbahn Lokomotiven mit Außenrahmen in großem Umfange — sogar bei Lokomotiven mit Stangenantrieb (B + B + B, C + C) — gebaut worden sind, hängt die Bauart des Rahmens ganz überwiegend von der Gesamtbauart der Lokomotive ab. Bei Lokomotiven mit Kuppelstangenantrieb und Blindwellen ist in der Regel der Innenrahmen am vorteilhaftesten, da er günstige Triebwerksverhältnisse bei einfachen Radsätzen liefert. Lokomotiven mit Motoren der Straßenbahnbauart oder mit Einzelachsantrieb mittels Hohlwelle werden natürlich Außenrahmen anwenden. Bei Kuppelstangenantrieb ist eine kräftige Quer- und Horizontalversteifung des Rahmens stets notwendig, die bei Außenrahmen sehr schwer durchführbar ist, da außer den Motoren auch die Treibräder allen Platz zwischen den Rahmen versperren. Außerdem müssen auf die Achsschenkel besondere Kurbeln aufgepreßt werden, eine teuere und schwere Konstruktion.

Straßenbahnmotoren und Einzelantriebsmotoren mit Hohlwellen werden in der Regel nach unten, alle übrigen Motoren in der Regel nach oben ausgebaut. Während bei der letzteren Anordnung zunächst Dachaufbauten abgenommen werden müssen, kann man bei der ersteren Anordnung mit Hilfe einer besonders ausgebildeten Achssenke den Ausbau ohne größere Demontage vornehmen. Dafür ist das Arbeiten mit dem Kran bei Tageslicht erheblich angenehmer und sicherer als in der engen dunklen Grube bei künstlicher Beleuchtung.

Die Ansicht, daß die Stangenantriebe der Geschichte angehören, steht mit den Beschaffungen in Deutschland, Österreich, der Schweiz und Schweden nicht im Einklange. So unangenehm bei Stangenantrieben die erforderliche Präzision in Bau und Unterhaltung auch ist, wenn anders die gefürchteten Schwingungen vermieden werden sollen, so kann dieser Umstand allein noch nicht zum Verlassen dieser Bauart führen, die in anderer Beziehung auch große Vorzüge hat.

Die Ansicht, daß bei einzeln angetriebenen Achsen die Kupplung der Achsen durch Stangen völlig bedenklos sei, ist strittig; voraussichtlich werden in diesem Falle ebenso Schüttelschwingungen auftreten wie beim Gruppenantrieb mehrerer Achsen durch einen Motor, vielleicht sogar in noch höherem Maße.

Die aus der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure entnommene Ansicht, daß bei einer Lokomotive mit Hohlwellenantrieb nach Westinghouse, den neuerdings Sécheron in der Schweiz ausführt, die Doppelmotoren besser durch Einfachmotoren ersetzt werden könnten, dürfte bei den Fachleuten auf Widerstand stoßen. Tatsächlich sind die Doppelmotoren günstiger und vor allem mit Rücksicht auf den Zahnradantrieb bei größeren Leistungen allein zweckmäßig. Dem Wunsche, daß dem Hohlwellenantrieb auch bei uns mehr Beachtung geschenkt werden sollte, ist tatsächlich entsprochen, da die Deutsche Reichsbahn Entwürfe mit diesem Antrieb in Arbeit hat.

Zahnräder werden mit dauernd steigenden Leistungen wohl in allen dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Ländern ausgeführt. Die so oft schon gehörte Ansicht, daß Zahnradvorgelege höhere Motordrehzahlen anzuwenden gestatten, und daß deshalb die spezifischen Leistungen (PS/t Motorgewicht) noch gegenüber den heutigen Ausführungen gesteigert werden könnten, ist in dieser allgemeinen Fassung natürlich nicht richtig. Bei neueren Motoren geht man wohl heute überall an die zulässigen Grenzen der Beanspruchung. Bei der Deutschen Reichsbahn besitzen die großen Stangenmotoren, welche Anker-Umfangsgeschwindigkeiten bis zu 55 m/Sek., Kollektor-Umfangsgeschwindigkeiten bis zu 45 m/Sek. verwenden, jedenfalls ein besser ausgenutztes aktives Material als die meisten Zahnradmotoren. Ein großer Kollektor mit niedriger Umlaufzahl gestattet tatsächlich eine höhere Umfangsgeschwindigkeit als ein kleiner Kollektor mit hoher Umlaufszahl, weil bei dem stets in geringem Maße vorhandenen Unrundlaufen (Schlagen) die Kohlen durch die Federn der Bürstenhalter noch in sicherer Fühlung mit dem Kollektor gehalten werden können, während sie bei hohen Umlaufzahlen schon springen. Die Masse der Kohlen ist so groß, daß die Federn die Beschleunigungsarbeit bei hohen Umlaufzahlen nicht mehr zu leisten vermögen. Eine Verstärkung der Federn aber würde zu großen Anpressungsdruck und damit zu große Reibungsverluste zur Folge haben.

Die Konzentrierung der gesamten Lokomotivleistung auf 1 oder 2 Motoren soll nach Ansicht des Verfassers heute endgültig überwunden sein. In Deutschland werden, wie im vorstehenden gezeigt, noch viele Lokomotiven mit einem großen Motor und sehr viele mit 2 Motoren gebaut. Interessant dürfte an dieser Stelle die Ansicht sein, die ich auf einer Studienreise in der Schweiz von vielen im Betriebe stehenden Fachleuten gehört habe, daß nämlich Lokomotiven mit 2, höchstens 3 Motoren am meisten geschätzt werden. Der Riesenmotor, wie der Verfasser des Aufsatzes in Nr. 4 sich ausdrückt, ist doch nicht gebaut worden, weil er wissenschaftlich ganz interessant ist, sondern weil er bei vorzüglicher Ausnutzung des aktiven Materials eine außerordentlich einfache und leicht zugängliche Lokomotive ergibt. Der Antrieb bei dieser Lokomotive erfolgt von einer Motorwelle auf 2 Blindwellen so, daß der von den schrägen Stangen jeder Lokomotivseite gebildete Winkel 90° beträgt. In diesem Falle fließt bekanntlich ständig die halbe Arbeitsleistung des Motors von der Motorwelle nach jeder Seite ab, ein Umstand, dem das gute Arbeiten dieses Antriebes gegenüber dem mit einer Blindwelle zuzuschreiben ist.

Daß viele kleine Motoren den Konstrukteur des mechanischen Teiles weniger behindern, muß bestritten werden. Die Konstruktion beispielsweise einer Lokomotive mit 6 Motoren der Straßenbahnbauart ist durchaus nicht einfach, wenn auf gute Zugänglichkeit zu den Motoren auch von oben her Wert gelegt wird, da die im Rahmen verteilten Motoren die Verfügung über den Platz im Innern des Maschinenraumes stark behindern. Die bisher entwickelten Bauarten können leider noch nicht den Anspruch erheben, daß allen Anforderungen an gute Zugänglichkeit zu den Motoren und der übrigen Ausrüstung entsprochen sei. Daß kleine Einheiten sicherer als große Einheiten arbeiten, wird durch die Betriebserfahrungen nicht bestätigt. Die Unterhaltung und Beaufsichtigung vieler kleiner Motoren ist im Be-

triebe schwieriger als die weniger großer. Lediglich für die Reihenherstellung in der Fabrik und die Unterhaltung in der Hauptwerkstatt treffen die Ansichten des Verfassers zu.

Der Umstand, daß bei neueren Lokomotiven vielfach Doppelzahnradmotoren statt Einfachzahnradmotoren verwendet werden (übrigens auch schon früher, vgl. Triebwagenzüge und C + C Lokomotive Schlesien), hängt nicht mit der Bauart der Motoren, sondern der Zahnräder zusammen, da die großen Leistungen bei der geringen zur Verfügung stehenden Breite der Zahnräder und der Beschränkung der Zahngeschwindigkeit zur Vermehrung der arbeitenden Zahnflanken und damit zur Aufteilung der Leistungen zwingen.

In Deutschland werden zurzeit erhebliche Anstrengungen unternommen, um den zulässigen Achsdruck auf 20 t, auf besonderen, für Massengüterverkehr bestimmten Strecken sogar auf 25 t zu erhöhen. Hiermit wird natürlich bei den Lokomotiven eine Erhöhung der Leistung je Treibachse Hand in Hand gehen. Man kommt hierbei besonders bei den Personen- und Schnellzugslokomotiven zu recht erheblichen Leistungen, und es darf nicht übersehen werden, daß bei elektrischen Lokomotiven hiermit die Zukunftsaussichten des Einzelachsantriebes gegenüber dem Gruppenantrieb steigen. Die Deutsche Reichsbahn verfolgt diese Entwicklung mit größter Aufmerksamkeit.

Am Schlusse des Aufsatzes wird der deutschen Industrie nahegelegt, beim Wettbewerb in Übersee solche Bauarten zu bevorzugen, die sich bezüglich Austauschbarkeit und leichte Wiederbrauchbarmachung der Einzelteile nur wenig von Straßenbahnfahrzeugen unterscheiden. Soweit es sich um Gleichstromfahrzeuge handelt, ergibt sich diese Lösung von selbst, da die Verwendung vieler kleiner Einheiten wegen der Steuerung notwendig ist. Die Elektrizitätsfirmen werden auch diese Lösung ohne weiteres anbieten können, da wohl alle Firmen derartige Motoren in den verschiedensten Abmessungen seit langem herstellen und liefern können.

Wirtschaftlichere Arbeitsweise bei der Unterhaltung der Bahnanlagen.

Vom Oberingenieur **Ponfick**, Eger.

Über 100 000 Mann beschäftigt zurzeit die deutsche Reichseisenbahnverwaltung jahraus jahrein damit, ihre Bauanlagen in gutem Zustand und jederzeit betriebssicher zu erhalten. Dieses mächtige Arbeiterheer zu entlohnen erfordert gewaltige Beträge. Seitdem die Jahresbezüge eines Rottenarbeiters etwa 2 Millionen Mark erreicht haben, ist die Riesensumme von jährlich 200 Milliarden Mark für diesen Zweck zu verausgaben.

Die wirtschaftliche Bedrängnis des Reiches zwingt dazu, Mittel und Wege ausfindig zu machen, diese Ausgaben zu verringern, ohne die Sicherheit des Betriebs zu beeinträchtigen. Wenn durch wirtschaftliches Vorgehen, bessere Arbeitsverfahren und größere Anstrengung der Leute 10—20 % des Lohnaufwandes erspart werden könnten, so würden sich diese Minderausgaben auf viele Milliarden beziffern.

Ist es nun möglich, die Leistung der Bahnunterhaltungsmannschaft soweit zu steigern, daß wesentliche Einsparungen erzielt werden könnten? Diese Frage ist unbedingt zu bejahen. Wie überall, so ist auch bei den Bahnunterhaltungsrotten seit den Kriegsjahren die Leistung zurückgegangen; besondere Umstände haben weiterhin das Arbeitsmaß erheblich beeinträchtigt.

Wo wäre der Hebel anzusetzen? Gründliche Verbesserung läßt sich nur dann erreichen, wenn des Übels Ursachen bekannt sind und Hand an die Wurzel gelegt wird. Welche Umstände die Leistung der Rottenarbeiter ungünstig beeinflussen, ist den Männern der Praxis wohl bekannt. Regierungsbaurat Dr. Müller in Ölsnitz hat sie in Nr. 15 des Jahrgangs 1922 dieser Zeitung eingehend dargelegt.

Die schlimmsten Übelstände sind folgende:

1. Die Bahnunterhaltungsarbeiten, die von gutem Wetter in hohem Maße abhängig sind, können gerade zur günstigsten Bauzeit am wenigsten gefördert werden, weil dann die Arbeitsrotten wegen Abgabe von Leuten zur Vertretung beurlaubten Personals zu sehr geschwächt sind.

2. Im Winter kann die vollzählig vorhandene Mannschaft nicht richtig und wirtschaftlich ausgenutzt werden, da die Witterung die Ausführung von Bau- und Instandhaltungsarbeiten selten erlaubt oder doch ungemein erschwert.

3. Die Bezahlung der Rottenarbeiter nach den letzten Lohngruppen der männlichen Arbeitskräfte verleitet sie, in besser bezahlte Stellungen mit meist angenehmeren Dienstverhältnissen überzutreten, während es zur sachgemäßen, raschen Durchführung der Bahnunterhaltungsgeschäfte unerläßlich ist, die gut ausgebildeten Leute bei der Rotte zu erhalten.

Vermutlich beeinflußt durch die verdienstvollen Ausführungen und Anregungen Dr. Müllers erging nun nach Benehmen mit dem Hauptbetriebsrat der Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 30. Juni 1922 E. II. 90. Nr. 21 928.

Hiernach ist künftig für die Unterhaltung der Bauanlagen der Deutschen Reichsbahn ein fester Arbeiterstamm aus bewährten fachkundigen Leuten zu bilden, die bessere Entlohnung (nach Gruppe VI des L. T. V.) erhalten sollen und denen durch Anwendung des Gedingeverfahrens Gelegenheit zu Mehrerwerb gegeben werden will. Die außer den Stammarbeitern erforderlichen Leute sind nur für die Dauer des wirklichen Bedürfnisses einzustellen. In dringenden Ausnahmefällen sollen die Arbeiter Überstunden leisten. Für Bahnmeistereien, in deren Bezirk größere Bahnhöfe gelegen sind, ist ferner die Bestimmung von Wichtigkeit, daß der ständige Nachschub und der Ersatz von Güterbodenarbeitern, Kohlenladern, Bahnhofarbeitern des inneren Dienstes nicht mehr aus der Bahnunterhaltungsmannschaft entnommen werden sollen; die Betriebs- und Verkehrsdienststellen haben vielmehr selbst diese Leute einzustellen. Als Ausgleich dafür, daß auch künftig noch die Ablösungen für den Rangier-, Weichenwärter-, Bahnwärterdienst usw. von dem Personal der Bahnmeistereien zu stellen sind, darf der Kopfstand an Stammarbeitern entsprechend erhöht werden.

Gewiß sind die Grundgedanken des Erlasses richtig und die eingeleiteten Verbesserungen begrüßenswert; es muß aber bezweifelt werden, daß diese Maßnahmen überall ohne weiteres mit besonderem Vorteil durchgeführt werden können.

Auch erscheinen noch nicht alle Möglichkeiten zur Verbesserung der Verhältnisse im Bahnunterhaltungsdienst erschöpft; vielmehr sind, wenn gründliche Abhilfe geschaffen werden soll, noch wirksamere Eingriffe nötig.

Angebracht wäre dies vor allem gegenüber dem bisher üblichen Verfahren der Bahndienststellen, bei Personalmangel und Beurlaubungen sofort Rottenarbeiter anzufordern, ohne auf die Geschäftslage der Bahnmeisterei Rücksicht zu nehmen. Auch nach den neuen Anordnungen des Reichsverkehrsministers müssen immer noch die Aushilfen, Ablösungen und der Ersatz für solche Stellen, zu deren ordnungsmäßigen Wahrnehmung ein gewisses Vertrautsein mit den Eisenbahnverhältnissen nötig ist, von den Bahnunterhaltungsrotten gestellt werden. Nach wie vor werden daher die Rotten gerade im Sommer, wenn die Arbeit drängt, erheblich geschwächt, weil das Personal, das von Rottenarbeitern abzulösen ist, aus naheliegenden Gründen nur zur schönen Jahreszeit Urlaub nehmen will, und dies macht bei der allgemein erheblich verlängerten Urlaubsdauer die Abordnung einer größeren Anzahl Rottenarbeiter nötig. Es genügt daher nicht, wenn mit Rücksicht auf die zu Geschäftsaushilfen abzugebenden Leute einige Mann mehr eingestellt werden; es erscheint vielmehr nötig ausdrücklich anzuordnen, daß außer den zur Ablösung bestimmten Leuten und über die hierfür zur Verfügung stehende Zahl hinaus kein Mann der Rotte während der sommerlichen Hauptarbeitszeit zu Stellvertretungen herangezogen werden darf, es sei denn in Fällen nicht vorherzusehender Verkehrssteigerung oder bei Krankheiten. Dies kann erreicht werden, wenn ein fester Urlaubsplan für die durch Rottenarbeiter abzulösenden Bediensteten des Bahnunterhaltungs-, Bahnbewachungs-, Bahnaufsichts-, Betriebs- und Verkehrsdienstes aufgestellt wird. Nach diesen Plänen müßten die Urlaube gleichmäßig über das Jahr verteilt werden, so daß die Anzahl der hierfür bestimmten Ablöser genügt. Ein befriedigender Ausgleich für die beteiligten Personen ließe sich finden durch alljährlichen Wechsel in der Urlaubszeit oder durch Gewährung von kürzerem Teilurlaub bei besonderen Veranlassungen (Kartoffelernte) oder Entschädigung für verkürzte Urlaubsdauer und für Winterurlaub.

Noch ein anderer Weg, die Zahl der von den Rotten zu stellenden Ablöser zu verringern, scheint gangbar, auf dem das Ziel reibungsloser zu erreichen wäre. Haben wir doch in

den Arbeitsveteranen der Bahn eine gut brauchbare Reserve. Ziehe man daher zu den Aushilfen die noch leistungsfähigen Pensionisten und Unfallrentner heran, also geschulte, mit dem Bahndienst vertraute und bewährte Leute! An vielen Orten werden solche Ruheständler der verschiedensten Dienstzweige zu finden sein, die bereit und befähigt sind, bei vorübergehendem Bedarf helfend einzuspringen und wenn nötig auch die planmäßigen Ablösungen der Beamten während des Sommers zu übernehmen. Es lassen sich so zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen, denn die Verwaltung erhielte gut verwendbare Aushilfskräfte, die nur einen Zuschuß zu ihrem Ruhegehalt (also geringere Entlohnung als sonstige Ablöser) bedürften, und sie könnte der Notwendigkeit und Ehrenpflicht nachkommen, die Bezüge der Ruheständler in den jetzigen Zeiten einer ungemessenen Teuerung wirkungsvoll und doch ohne eigene Belastung zu erhöhen. Es kämen natürlich nur Leute in Betracht, die — wenn auch nicht voll leistungsfähig das ganze Jahr über — so doch noch körperlich und geistig befähigt sind, vorübergehend eine erhöhte Anspannung ihrer Kräfte auf sich zu nehmen und den Dienst genügend zu versehen. So plötzlich ist der Kräfteverfall ausgedienter Beamter nicht, daß sie sofort vom Zeitpunkt ihrer Pensionierung an nicht mehr auf kürzere Zeit wieder ihren jahrzehntelang geübten Geschäften nachkommen könnten. — Werden die Pensionäre zu Geschäftsaushilfen herangezogen und so ihre wirtschaftliche Lage verbessert, so könnte auch so mancher Beamter, der sich dem Dienste nicht mehr voll gewachsen fühlt, eher veranlaßt werden, in den Ruhestand zu treten, wenn er wegen der zu starken Verkürzung der Bezüge bisher vor diesem Schritt zurückschreckte. Eine Verjüngung und Hebung der Leistungsfähigkeit der Beamtenschaft sowie eine Verringerung des Krankenstandes würde dadurch zum Vorteil der Verwaltung in die Wege geleitet. Neben den wirtschaftlichen Gründen sprechen auch ideale für die vorgeschlagene Maßnahme. Es würde von den vielen mit dem Dienste innigst verwachsenen altgedienten Beamten der Übertritt in den Ruhestand weniger schwer empfunden und ihnen das bittere Gefühl des Entbehrlichgewordenseins genommen oder doch gemildert.

Die Anstellung von Aushilfen an Betriebs- und Verkehrsdienststellen ließe sich auch manchmal dadurch umgehen, daß die Beamten und Arbeiter dieser Stellen durch besondere Vergütungen angespornt würden, bei zeitweiliger Verkehrssteigerung und ähnlichen Anlässen die Arbeit allein durch erhöhte Anspannung zu bewältigen.

Durch diese Maßnahmen wird es möglich sein, die Rottenmannschaft während des Sommers in voller Zahl zusammenzuhalten.

Nun wäre es, um den höchsten Grad wirtschaftlicher Arbeitsweise zu erzielen, noch nötig, während der Wintermonate die Arbeitstätigkeit auf das unbedingt Nötige zu beschränken.

Um dies zu erreichen, ordnet der Reichsverkehrsminister an, daß nur so viele Stammarbeiter aufgenommen werden dürfen, als das ganze Jahr über mit den bei den Bahnmeistereien gewöhnlich vorkommenden Bahnunterhaltungsarbeiten voll beschäftigt werden können. Für die außergewöhnlichen Arbeiten (Gleis- und Bettungserneuerungen, Gleisumlegungen, vermehrte Bahnunterhaltung während bestimmter Zeiten) sollen Aushilfskräfte auf die Dauer des wirklichen Bedürfnisses und zwar höchstens auf 6 Monate mit eintägiger Kündigungsfrist eingestellt werden.

Die Übertragung von Bahnunterhaltungsarbeiten an vorübergehend eingestellte Aushilfsarbeiter hat aber viele Nachteile im Gefolge, die den erstrebten Nutzen zum großen Teile wieder aufwiegen dürften.

Auch ist vom sozialen Standpunkte aus die Aufnahme von Saisonarbeitern zu einer Zeit, in der sie von der Landwirtschaft und dem Baugewerbe gebraucht werden können, unerwünscht. Es wird hierdurch der Arbeitsmarkt aufs ungünstigste beeinflußt, im Winter das Heer der Arbeitslosen vermehrt, der Staat zur Arbeitslosenunterstützung gezwungen und die Leute werden bei längerer Beschäftigungslosigkeit der Arbeit entfremdet. Gar manche jüngere Personen werden durch die Aussicht auf vorübergehende Beschäftigung bei der Bahn verleitet, eine ständige Arbeit, sei es in der Landwirtschaft oder im Gewerbe und in der Industrie aufzugeben, da sie hoffen, durch die vorübergehende Beschäftigung die Anwartschaft auf spätere ständige Verwendung und Anstellung im Bahndienst zu erreichen. Weiterhin liegt ein Widerspruch darin, daß man erst vor kurzem ständige Bahnarbeiter, die früher in der Landwirtschaft tätig waren, entlassen mußte, um der Leutenot bei dieser abzuhelfen, während man jetzt wieder diesem für die Volkswirtschaft so wichtigen Berufsstand verfügbare Kräfte entziehen will. Gleiches trifft zu für das Baugewerbe, zu dessen Gunsten viele Bauhandwerker aus dem Bahndienst abgegeben werden mußten.

Aushilfsarbeiter in größerer Zahl aufzunehmen, insbesondere zu schwierigeren Gleisarbeiten, erscheint aber auch aus anderen Gründen nicht zweckmäßig.

Eine unausgebildete Aushilfskraft kann nur einen Bruchteil dessen leisten, was ein geübter Arbeiter zu schaffen vermag; wirtschaftlich ist also durch die Einstellung von Aushilfskräften nichts zu gewinnen. Aber auch Güte, Zuverlässigkeit und Raschheit der Arbeit ist in Frage gestellt, denn zu Oberbauarbeiten bedarf es Leute mit eingehender Sachkenntnis, Erfahrung und Gewandtheit, und diese sind nur durch ausreichende Übung zu erlangen. Aushilfskräfte scheinen wohl zu mancher-lei Arbeit, die mit dem Gleisbau und der Gleisunterhaltung nicht unmittelbar zusammenhängen, wie zum Ausgrasen, Wundhalten der Feuerschutzstreifen, Reinigen der Bahngräben, Heckenschneiden und sonstigen Nebenarbeiten ohne weiteres geeignet. Aber solche Arbeiten sind nicht in ununterbrochener Reihenfolge oder oftmals an Stellen auszuführen, die vom Wohnort der Aushilfskräfte zu entlegen sind, so daß für diese Leute derartige Arbeiten gleichmäßig fortlaufend kaum auf längere Zeit vorhanden sein dürften.

Ungeübte, unerfahrene Arbeiter aber unter die Rotte mit zu verteilen, ist auch nicht geraten. Wie der schwächste Punkt eines Bauwerkes die Festigkeit des ganzen Baues bestimmt, so können ungeschulte, nicht genügend beaufsichtigte und angeleitete Arbeiter die Güte der ganzen Arbeit einer sonst gut eingeübten Rotte beeinträchtigen, besonders wenn solche Leute in größerer Zahl in die Rotte eingeteilt sind. Weiterhin ist zu bedenken, daß das allenfalls noch zulässig erscheinende zahlenmäßige Verhältnis von Stammarbeitern zu den Aushilfskräften sich zeitenweise zu einem Mißverhältnis steigern würde, nämlich dann, wenn eine größere Anzahl der Stammarbeiter zu Ablösungen herangezogen werden muß. So könnte es vorkommen, daß an Montagen, wenn die Ablöser nach geleistetem Sonntagsdienst dienstfrei sind, fast nur Aushilfskräfte zur Streckenarbeit verfügbar sind.

Ein weiterer wesentlicher Grund, der gegen die planmäßige Aufnahme einer größeren Zahl Aushilfsarbeiter bei allen Bahnmeistereien spricht, ist der, daß es unter den gegenwärtigen Verhältnissen wie auch zu anderen Zeiten an vielen Orten fast ausgeschlossen ist, solche Leute zu erhalten. Einen festen Arbeits- oder Baubetriebsplan, der mit der Heranziehung von Aushilfskräften rechnet, durchzuführen, wäre kaum möglich, und so müßten oft die nötig gewordenen Umbauten unterbleiben und mit den aus der Kriegszeit herstammenden Rückständen könnte nicht aufgeräumt werden. Überhaupt käme bei dem Schwanken des Arbeitsmarktes eine große Unsicherheit in die Verwaltung des ganzen Baugebiets. Wenn aber hier nicht jedes Rädchen ins andere greift und rechtzeitig vorausschauend verfügt werden kann (man denke nur an die Beschaffung der Oberbauteile und Baustoffe!), so würden sicherlich da und dort unwirtschaftliche Aufwendungen oder schlimme Arbeitsstockungen entstehen. — Selbst Dr. Müller, der die Aufnahme von Aushilfsarbeitern in größerer Zahl (bis zu 40 % des Gesamtstandes) empfiehlt, hat darauf hinweisen müssen, daß bei dem Wiederaufleben der Industrie, die ihren Arbeitern wesentlich höhere Löhne zahlt als die Eisenbahnverwaltung, die Bahnarbeiter in industriereichen Gegenden scharenweise ihren Dienst aufgeben und zur Industrie hinüberwechseln. Wenn dies schon bei den ständig verwendeten Arbeitern, denen sich Aussichten auf Erreichung von Beamtenstellen eröffnen, geschieht, wieviel mehr ist dies dann bei den mit eintägiger Kündigungsfrist aufgenommenen Aushilfsarbeitern zu erwarten! Ob in naher Zukunft ein Abflauen des bisherigen Industriehochbetriebes durch Erreichung der Weltmarktpreise oder eine neue Blüte einzelner Zweige durch Heranziehung der deutschen Industrie zum Wiederaufbau der verwüsteten Kriegsgebiete zu erwarten ist, läßt sich heute nicht voraussagen; es ist wohl möglich, daß noch auf lange Zeit hinaus die Industrie alle verfügbaren Kräfte anzieht. Aber nicht nur in Industriegebieten ist es schwierig, Aushilfskräfte zu erlangen, auch in Gegenden, in denen Landwirtschaft vorherrscht, suchen die verfügbaren Arbeitskräfte oft lieber bei Landarbeit ihr Brot, wo sie außer der Entlohnung noch Naturalien oder Verpflegung erhalten, als bei der Bahn in vorübergehende Beschäftigung zu treten.

Aus all diesen Gründen sollte man die Verbesserung der Verhältnisse im Bahnunterhaltungsdienst nicht durch Einstellung von Aushilfsarbeitern, sondern auf andere Weise in die Wege leiten.

Nun ließe sich die Bewältigung einer größeren Arbeitsmenge während des Sommers auch dadurch erreichen, daß die Dauer der Arbeitszeit in Einklang gebracht wird mit dem jeweiligen Bedürfnis.

Der schematisch Sommer und Winter gleichmäßig durchgeführte 8-Stunden-Arbeitstag ist nur angebracht für den Industriearbeiter, der nötigenfalls bei künstlichem Licht und geschützt vor Wind und Wetter in geheizten Räumen jahraus jahrein ungestört und unbehindert seiner Arbeit nachgehen kann. Aber eines paßt nicht für alle! Für den ständig im Freien beschäftigten Bahnarbeiter, dessen Geschäfte ganz

wesentlich von der Jahreszeit und den Witterungsverhältnissen abhängig sind, ist der schablonenhaft durchgeführte Achtstundentag so wenig geeignet wie für die in der Landwirtschaft beschäftigten Leute. Ja noch weniger als den landwirtschaftlichen Arbeiter kann man den Rottenarbeiter an eine feste Stundenzahl binden, da er bei seiner Arbeit in großem Maße abhängig von den Zugspausen wie von der Zuglage bei Anmarsch und Heimkehr ist. Während man beim Landwirtschaftsarbeiter von einer Festlegung der täglichen Arbeitsstundenzahl abgesehen hat, wird vom Rottenarbeiter verlangt, daß er sein 8-Stunden-Pensum erledigt, gleichgültig, ob die Verhältnisse sein Geschäft begünstigen oder nicht, ob ihn die Sonne peinigt, anhaltender Landregen ihn Tag für Tag bis auf die Haut durchnäßt, das Waten im tiefen Schnee ihn ermattet oder schneidende Kälte die Glieder zum Erstarren bringt und die Hände unfähig zum Gebrauch macht. Vernunft wird Unsinn, Wohltat zur Plage! Also fort mit dem schematischen Achtstundentag für Arbeiten, für die er nicht geeignet ist!

Man befrage doch die Leute, ob sie nicht gerne an schönen Sommertagen lieber etwas länger arbeiten wollen, wenn sie dafür im Winter an besonders schlimmen Tagen zu Hause bleiben und sich vor den Witterungsunbilden und Erkältungskrankheiten schützen können! Über die Antwort dürfte kein Zweifel bestehen.

Das einzige Bedenken gegen verlängerte Arbeitszeit im Sommer und Kurzarbeit im Winter wäre die Schmälerung der Verdienstmöglichkeit in den Wintermonaten; aber auch hiergegen ließe sich leicht ein Ausgleich treffen, wie späterhin gezeigt werden wird.

Der eben vorgeschlagene Weg wird manchem als für den Bahndienst neu und ungewohnt erscheinen. Erst die neue Zeit macht ihn möglich. Die Ursache, daß er nicht schon früher Anwendung fand, wozu doch die Vernunft und Überlegung drängt, liegt wohl nur darin, daß die vor der Revolution übliche, beträchtlich längere Arbeitszeit eine Verlängerung während der Sommermonate nicht zuließ. Jetzt aber, bei der erheblichen Verkürzung der Arbeitsschichten lassen sich gegen die Veredelung des Normalarbeitstages weder Verstandes- noch Gefühlsgründe erheben.

Neue Wege erscheinen auch nötig, um die Arbeitsleistung jedes einzelnen Mannes möglichst zu steigern. Das Reichsverkehrsministerium will als Anreizmittel im ausgedehnten Maße das G e d i n g e anwenden. Für den Bahnunterhaltungsdienst erscheint aber das in Aussicht genommene Verfahren keinen besonderen Erfolg zu versprechen.

Gegen die Akkordarbeit der Bahnunterhaltungsrotten in der vorgesehenen Art spricht vieles:

a) Die Gleisunterhaltungsarbeiten können bei ihrer Eigenart nur schwer dahin kontrolliert werden, ob auch gediegene Arbeit geleistet wurde. Dauernde Überwachung durch scharfe, unbeeinflußbare Aufseher ist unerläßliche Voraussetzung, um zu vermeiden, daß die Arbeiter der im Gedingeverfahren liegenden Versuchung zum leichtfertigen Schaffen unterliegen.

b) Für viele Bahnunterhaltungsarbeiten kann das Gedingeverfahren überhaupt nicht angewendet werden. Soweit es anwendbar ist, kann wegen der vorkommenden Unregelmäßigkeiten im Zugsverkehr oder plötzlich auftretender dringender Bedürfnisse und anderer Verhältnisse nicht immer mit einer gleichmäßig fortlaufenden, ununterbrochenen Arbeit gerechnet werden. Der jeweilige Zustand der Gleise und damit der genaue Umfang der nötigen Nachbesserungsarbeiten läßt sich nur schwierig erkennen, zumal der Zustand manchmal innerhalb kurzer Strecken stark verschieden ist.

c) Die Arbeitsausführung ist im erheblichen Maße abhängig von den unberechenbaren Witterungsverhältnissen, weshalb es schwierig ist, bei den einzelnen Arbeiten Normalleistungen festzustellen.

d) Die Vergebung, Überprüfung und Verrechnung der Gedingearbeiten ist sehr umständlich und brächte den an sich schon überlasteten Bahnmeistereien weitere erhebliche Mehrarbeit, die sie ohne Personalvermehrung kaum bewältigen können. Bei den sicher zu erwartenden Differenzen würde der Verwaltungsaufwand durch Beiziehung von Schiedsinstanzen (Betriebsrat, Schiedsgericht) weiterhin beträchtlich erhöht.

e) Bei dem vorgesehenen Gedingeverfahren stehen den Mehrausgaben der Verwaltung keinerlei unmittelbare Einsparungen gegenüber, denn der ganze Vorteil aus der höheren Leistung flösse den Arbeitern zu. Dazu trägt die Eisenbahnverwaltung außer dem erheblichen Mehraufwand an Verwaltungskosten das ganze Risiko aus einer unrichtigen Bemessung der Stückzeiten. Während den Arbeitern die Erreichung des Tariflohnes gewährleistet wird, fallen der Verwaltung alle Folgen einer unrichtigen Veranschlagung zur Last.

So wenig wie das vorgesehene Gedingeverfahren erscheint aber auch das bisher übliche Verfahren, die Arbeitsleistung nach einem gleichmäßigen Zeitlohn zu vergüten, zweckentsprechend und vorteilhaft.

Die neue Zeit brachte eine Minderung der Arbeitsfreudigkeit, die Zufriedenheit ist geschwunden, die rege politische Betätigung brachte Ablenkung und kritisches Prüfen, die Zuchtmittel sind mehr oder weniger unwirksam geworden, das Ansehen und der Einfluß der Vorgesetzten ist durch freiere Auffassung des Verhältnisses zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, durch Einschaltung der Betriebsräte vermindert. Faule und fleißige Arbeiter erhalten gleiche Bezahlung. Der Arbeitsame wird verstimmt und ebenfalls arbeitsunlustig, wenn er sieht, daß der Träge gleich viel verdient und gleich weit vorwärtskommt. Das arbeitsveredelnde Moment fehlt, es kann keine Befriedigung über das eigene Schaffen aufkommen. Lockt keine Entschädigung für erhöhte Anspannung und größere Leistung, so schwindet jeder Ansporn dahin.

Für den Bahnunterhaltungsdienst erscheint daher weder das Gedinge- noch das Zeitlohnverfahren zweckmäßig. Ein Mittelweg, bei dem ein höherer Leistungsgrad als bisher erzielbar ist, und bei dem die Nachteile beider Arbeitsweisen vermieden bleiben, wäre daher anzustreben.

Welche Bedingungen müßte demnach das neue Arbeitsverfahren erfüllen?

1. Den Bahnmeisterei-Vorständen, die derzeitig unter einer Unsumme von Verwaltungsgeschäften fast ersticken, dürfte es keine neue Belastung bringen. Um ihre Geschäfte zu erleichtern und ihre Arbeitsfreudigkeit und ihr Verantwortlichkeitsgefühl neu zu beleben, wäre ihnen mehr Bewegungsfreiheit zu gewähren; insbesondere wäre ihnen freierer Spielraum in der Aufnahme von Aushilfskräften innerhalb eines gewissen Rahmens zu geben, damit sie nach den örtlichen, zeitlichen und persönlichen Verhältnissen das jeweils Zweckentsprechendste anordnen können.

2. Es müßte ermöglichen, bei den Bahnmeistereien ständig so viel Arbeiter zu halten, daß für alle wichtigen Bahnunterhaltungsgeschäfte erfahrene, eingeübte Leute zur Verfügung stehen. Wenn Aushilfskräfte aufgenommen werden, sollten diese möglichst nur zu solchen Nebenarbeiten, zu deren Ausführung besondere Schulung nicht nötig ist, verwendet werden.

3. Es müßte in den Arbeitern den Sinn für möglichst wirtschaftliche Arbeitsweise wachrufen, ihr Interesse an einem flotten Arbeitsbetrieb beleben und sie zu selbständigem überlegtem Vorgehen aneifern.

4. Weiterhin müßte es, ohne gegen den sozialpolitischen Geist unserer Zeit zu verstoßen, gestatten, die Arbeitsdauer der Dringlichkeit und dem Maße der Geschäfte, den Witterungsverhältnissen und der Zugslage anzupassen. Trotzdem hätte es den Arbeitern eine annähernd gleiche Bezahlung während des ganzen Jahres zu sichern.

5. Ferner müßte es den Rottenarbeitern eine verhältnismäßig höhere Entlohnung als bisher gewähren und hierdurch in diesen Leuten das Verlangen nach Übertritt in andere Stellungen unterdrücken und dabei doch die Gesamtausgaben für die Bahnunterhaltung wesentlich vermindern.

6. Endlich müßte es nicht nur für eine beschränkte Anzahl von Arbeiten, sondern möglichst auch für sämtliche Bahnunterhaltungsgeschäfte anwendbar sein, ohne schwierige Vorerhebungen, umständliche Verrechnungen und oftmalige Kontrollen oder sonstigen erheblichen Verwaltungsaufwand zu erfordern.

Alle diese Vorteile sollte das neue Verfahren in sich vereinen, ohne daß das bisherige von Grund auf umgestaltet wird, damit nicht ungerechtfertigtes Mißtrauen der Arbeiterschaft, das hinter allen Neuerungen Angriffe auf Revolutionserrungenschaften wittert, erweckt wird.

Wie ließen sich diese Bedingungen erfüllen?

Als geeignetster Weg erschiene mir das Prämienverfahren, das bei nachstehend beschriebener Ausgestaltung allen gewünschten Voraussetzungen entsprechen würde.

Man gewähre den Arbeitern, um sie zu regstem Schaffen und wirtschaftlichstem Vorgehen anzuspornen, außer der Entlohnung nach dem Reichslohntarif einen Anteil an dem bei erhöhter Leistung einsparungsfähigen Betrag. Hierdurch wird für die Verwaltung neben Minderausgaben der weitere Vorteil erreicht, daß die Leute lieber als bisher bei der Rotte verbleiben würden. Um die Schwierigkeiten, die vielfache Einzelabrechnungen bringen würden, zu vermeiden und um bei allen Arbeiten erhöhte Leistungen zu erwirken, wäre das Prämien-Anreizverfahren auf sämtliche im Laufe eines Jahres anfallenden Bahnunterhaltungsgeschäfte samt Nebenarbeiten anzuwenden. Möglich ist dies. Die Arbeiten der gewöhnlichen Bahnunterhaltung jeder Bahnmeisterei sind Jahr für Jahr ziemlich gleichmäßig und im voraus bestimmbar. Sie sind im wesentlichen abhängig vom Umfang der Bauanlagen, von der Art und

Beschaffenheit des Unter- und Oberbaues, den Neigungen und Krümmungen der Strecke und den Verkehrsverhältnissen. Besondere Arbeiten außergewöhnlicher Art sind im voraus bekannt und festgelegt im Haushaltsplan. Für eine geordnete Wirtschaftsführung ist es überhaupt unerläßlich, die Arbeiten jeder Bahnmeisterei am Beginne jedes Wirtschaftsjahres nach Erfahrungssätzen planmäßig zu bestimmen und die Geldmittel und die Zahl der Arbeitskräfte hiernach zu bemessen, wie es ja wohl bei allen Verwaltungen bisher schon geschah. Der Umfang der Arbeiten liegt daher wohl überall schon fest und braucht für die Berechnung der den Arbeitern zu gewährenden Vergütung nicht besonders ermittelt zu werden. Unvorhergesehene Änderungen während des Jahres könnten durch Verschiebungen und Absetzung oder Abminderung der einen oder anderen Arbeit wieder ausgeglichen werden. Erhöhungen oder Minderungen der Löhne wären durch anteilmäßige Erhöhung oder Abminderung der Haushaltsmittel zu berücksichtigen, wobei auf die geringere Arbeitstätigkeit im Winter Bedacht genommen werden könnte. Der zur Bewältigung sämtlicher Geschäfte nötige Arbeitsaufwand wäre nach den derzeitigen Verhältnissen (Zeitlohn und gleichmäßig achtstündige Arbeitsdauer) zu errechnen.

Um in diesem Rahmen für Verwaltung und Arbeiterschaft gleich vorteilhaft wirtschaften zu können und den Bahnmeistern die Möglichkeit zu geben, sich den gegebenen Verhältnissen weitgehendst anzupassen und alle Vorteile auszunützen, überweise man diesen die für jede Bahnmeisterei auf Titel 14 Ziffer 1 und 2 Unterziffer 1 des Haushaltsplanes bereitgestellten Mittel zur freien Bewirtschaftung. Uneingeengt von papierenen Fesseln hätte nun die Bahnmeisterei die Arbeiten im freien Einvernehmen mit den Rotten nach dem Gesichtspunkte größter Wirtschaftlichkeit zur Ausführung zu bringen, mit der einzigen Begrenzung, daß kein Arbeiter zu einer größeren Leistung als bisher, nämlich 290×8 = 2320 Arbeitsstunden jährlich, gezwungen und zu einer größeren Arbeitsdauer als 8 Stunden täglich angehalten werden darf, wenn auch f r e i w i l l i g e höhere Leistungen je nach Umständen und Witterungsverhältnissen anzustreben wären. Sind die Arbeiter bereit, zur jeweiligen Ausnützung arbeitsfördernder Umstände in kürzeren und längeren Schichten zu arbeiten, und erklären sie, sich durch angestrengtere Arbeit um Überverdienst bewerben zu wollen, so könnte mit einer geringeren Anzahl Arbeiter ausgekommen werden, und es könnten sämtliche Bahnunterhaltungsgeschäfte ohne Heranziehung von Aushilfskräften durch die eingeübten Stammarbeiter rasch und sachgemäß vollzogen werden. Gelingt es den Arbeiterrotten durch emsiges Schaffen und Umsicht, durch wirtschaftliches Vorgehen und bessere Ausnützung der günstigen Bauzeit mit einer geringeren Anzahl von Tagwerken als veranschlagt die gesamten Arbeiten zur Zufriedenheit zu bewältigen, so wäre den Arbeitern ein Teil der eingesparten Summe zu vergüten, während der andere Teil der Verwaltung zu verbleiben hätte zum Ausgleich dafür, daß wegen des Verzichtes auf vielfache Kontrollen und der Verlockung der Rotten zu flüchtigerer Arbeit vielleicht doch nicht die sonst bei Zeitlohn geübte gründliche Arbeit geleistet würde.

Gibt man den Leuten Vorschüsse aus dem zu erwartenden Überverdienst, so könnten sie in jener Zeit, in der sie freiwillig oder durch Witterungsverhältnisse gezwungen zu Kurzarbeit übergehen oder Feierschichten einlegen, ihr Einkommen wesentlich aufbessern und so wäre der Einführung der bedarfsweisen winterlichen Kurzarbeit der Weg gebahnt. Am Schlusse des Wirtschaftsjahres, wo diese Vorschüsse zu zahlen wären, ließe sich ohne weiteres übersehen, ob und wieweit die zugewiesenen Haushaltsmittel die erwachsenen Ausgaben übersteigen, so daß die Berechnung der Vorschüsse keine Schwierigkeit bereiten würde.

Ein wünschenswerter Nebenerfolg der Einführung von Kurzarbeit im Winter wäre der: Die Rottenarbeiter würden angespornt, ihren Urlaub zu dieser Jahreszeit zu nehmen, denn sie erhielten dann für jeden Urlaubstag die volle Bezahlung für einen 8stündigen Arbeitstag, während sie sonst bei Kurzarbeit das gleiche Einkommen nur durch Zuschuß aus der zu erwartenden Vergütung erreichen könnten.

Zu einem vollen Erfolg aus der vorerwähnten Arbeitsweise wäre es unbedingt nötig, die Rottenführer am ersparten Überschuß mit teilnehmen zu lassen, damit auch von dieser Seite alles aufgeboten würde, ein möglichst günstiges Ergebnis zu erzielen. Zugleich wäre dies eine Entschädigung dieser Beamten für die bei fleißiger Arbeit allenfalls zu leistenden Überstunden. Aus der besseren Entlohnung dieser Leute erwächst für die Verwaltung noch der Nutzen, daß hierdurch leichter als bisher tüchtige Kräfte als Rottenführer gewonnen und erhalten werden könnten.

So wenig wie die Feststellung des Umfanges der nach dem Prämienverfahren zu leistenden Geschäfte würde die Abrechnung Schwierigkeit bereiten. An dem durch angestrengtere Arbeit und überlegtes Vorgehen der Rotten erzielten Überschuß würden die Arbeiter je nach Zahl der im Bahnunterhaltungsdienst geleisteten Tagwerke teilzunehmen haben. Für die Festlegung des Arbeitsumfanges und zur jederzeit möglichen Überprüfung der geleisteten Arbeit dürften zeichnerische Darstellungen gute Dienste leisten, die auch den so wünschenswerten Überblick über Arbeitslage und Geschäftsumfang der Bahnmeistereien gut vor Augen führen würden.

Ein Beispiel möge die Einzelheiten der vorgeschlagenen Neuregelung näher erläutern:

Nach dem Arbeitsbetriebsplan der Bahnmeisterei A sind dort 9000 Tagwerke zur Erledigung aller im ganzen Wirtschaftsjahr vorkommenden Arbeiten samt Nebenleistungen aufzuwenden. Die Bahnmeisterei erhält hierfür (bei einem angenommenen Lohnsatz von täglich 6500 *M*) die Summe von 9000×6500 = 58 500 000 *M* zur freien Bewirtschaftung zugewiesen, und zwar unter persönlicher Verantwortung des Dienstvorstandes für die Erhaltung des guten Zustandes der Bahnanlagen. Bei 290 Arbeits- und etwa 20 zu bezahlenden Urlaubstagen jedes Arbeiters wären für Bahnunterhaltungszwecke nach den derzeitigen Verhältnissen (8stündige Arbeitszeit und ganzjährige Beschäftigung) 9000 : 310 = 29 Arbeiter benötigt.

Mit Rücksicht auf den geringen Arbeitsanfall im Winter und die in Aussicht genommene bessere Ausnützung der Sommermonate stellt aber der Bahnmeister nur 75—80 % dieser Zahl, das sind 23 Mann, ein, auf das Erbieten und die Zusicherung der Rottenmannschaft, durch erhöhte Leistung und durch längere Dienstschichten im Sommer die ordnungsgemäße Ausführung aller vorgesehenen Arbeiten zu übernehmen. Hält die Mannschaft diese Verpflichtung nicht ein, steckt kein guter Geist in den Rotten und sieht der Bahnmeister, daß die Geschäfte von den Leuten nicht vollständig bewältigt werden, so kann er durch Einstellung von Aushilfskräften, die aus den verfügbaren Mitteln Entlohnung finden, die vollständige, restlose Erledigung aller Geschäfte sichern. Es müßte aber schon alles trügen, wenn nicht die Stammarbeiter durch Anspannung aller Kräfte, durch überlegtes Vorgehen und zweckmäßiges Zusammenarbeiten bei verlängerter Arbeitszeit im Sommer und voller Ausnützung der zwischen Hin- und Rückfahrt liegenden Zeit und sonstiger günstiger Umstände das Beste geben und durch Selbsthilfe gegen träge Leute dahin streben würden, an dem in Aussicht stehenden Überschuß in möglichst hohem Maße teilzunehmen.

Die Abrechnung am Schlusse des Wirtschaftsjahres ergäbe dann folgendes Bild:

Entlohnung von 23 Arbeitern an 290 Arbeits- und 20 Urlaubstagen (nach Tarif-Zeitlohn) 23×310×6500	= 46 345 000 *M*
Hierzu Lohn für beigezogene Aushilfskräfte (angenommen 6 Mann an 40 Arbeitstagen) .	= 1 560 000 *M*
sodann Vergütung der Überstunden der Stammarbeiter (angenommen 800 Stunden)	= 650 000 *M*
Gesamtausgaben an Löhnen . .	= 48 555 000 *M*

Der Überschuß betrüge hiernach 58 500 000 — 48 555 000 *M* = 9 945 000 *M*. Hiervon käme etwa die Hälfte der Verwaltung zugute und die andere Hälfte entfiele auf die Rottenarbeiter je nach Anzahl der im Bahnunterhaltungsdienst geleisteten Tagwerke, so daß ein Arbeiter etwa 217 000 *M* oder rund 10 % Mehrverdienst erhielte.

Es ist aber mit Bestimmtheit zu erwarten, daß ein viel höherer Anteil am Überschuß, als oben angenommen, erzielbar ist. Die der Berechnung zugrunde gelegten Zahlen sind sehr mäßig gegriffen. Wie dem Heft 3 der vom Reichsverkehrsministerium herausgegebenen Schrift „Die Reichsbahn“ zu entnehmen ist, wurde auf den Güterböden durch Einführung des Gedingeverfahrens eine Mehrleistung von 40 % erreicht. Im Bahnunterhaltungsdienst könnte aber noch mit weit höheren Zahlen gerechnet werden, da nicht allein durch größere körperliche Anstrengung der Leute, sondern auch durch freies Spiel der Kräfte und zweckmäßiges wirtschaftliches Handeln ungemein viel zu gewinnen ist. Um viele Milliarden Mark ließen sich die Reichsausgaben verringern; gleichzeitig könnte man den Arbeitern beträchtlich höhere Einkünfte verschaffen.

Die Verwirklichung der Vorschläge wäre wesentlich davon abhängig, ob bei den Arbeitern und ihren Vertretern der wirtschaftliche Sinn und die Einsicht stärker ist als die Voreingenommenheit gegen Neuerungen, die etwas vom Gewohnten abweichen. Im Hinblick auf die im Betriebsrätegesetz den Arbeitervertretern auferlegte Verpflichtung, die Leistung des Betriebs nach Möglichkeit zu steigern, für weitgehendste Wirtschaftlichkeit zu sorgen und an der Einführung der hierauf abzielenden Arbeitsmethoden mitzuwirken, darf erwartet we[rden]

den, daß sie das Gute nehmen, wo es sich bietet, und daß sie sich nicht durch Schlagworte von ihrer besseren Überzeugung abbringen lassen.

Wenn Vernunft und Einsicht nicht zur rechten Zeit siegen, werden bei der schlimmen Lage der Reichsbahn die Verhältnisse zu ernsten Eingriffen zwingen. Wie oft wurde schon gesprochen und geschrieben, daß nur durch Steigerung der Leistung und die wirtschaftlichste Verwendung der Arbeitskräfte Deutschland vor dem Untergang gerettet werden könne. Hier wäre ein Weg gegeben, der auf wichtigem Gebiet erhebliche Besserung verspräche. Soll und darf der reiche Schatz ungehoben bleiben?

Elektrisierung der Schweizerischen Bundesbahnen.

Das in unserer Zeitung wiederholt besprochene Elektrisierungsprogramm der Bundesbahnen soll auf Grund der bisher gemachten, sehr günstigen Erfahrungen im Sinne einer Beschleunigung erweitert werden. Generaldirektor S c h r a f l hat sich kürzlich Pressevertretern gegenüber über die Absichten der Verwaltung wie folgt ausgesprochen:

I.

Im August 1918 hat der Verwaltungsrat der Bundesbahnen ein P r o g r a m m genehmigt, das die Durchführung der Elektrisierungsarbeiten in einem Zeitraum von 30 Jahren vorsah. In den ersten zehn Jahren sollten etwa 100 bis 110 km im Jahr elektrisiert werden und in den späteren Jahren etwas weniger.

Seit jener Zeit haben sich die Verhältnisse in verschiedener Hinsicht wesentlich geändert. Die Bahnverwaltung und die Bevölkerung hatten Gelegenheit, die großen Vorzüge und Annehmlichkeiten des elektrischen Betriebes auf der Gotthardlinie und in letzter Zeit auch auf anderen Strecken kennen zu lernen. Die Einführung der neuen Betriebsweise wickelte sich glatt und ohne große Störungen ab. Die leichte, rauchlose und fast geräuschlose Fortbewegung selbst der schwersten Züge durch die elektrischen Lokomotiven hat in weitesten Kreisen Eindruck gemacht.

Seit dem Jahre 1920 ist nicht nur der Kapitalzinsfuß wesentlich günstiger geworden, sondern es sind auch die Baupreise in erfreulichem Maße zurückgegangen. Im allgemeinen läßt sich sagen, daß die Elektrisierungsarbeiten zur Zeit der größten Teuerung ungefähr 2½ bis dreimal so viel kosteten, als man im Jahre 1913 gerechnet hatte. Die ganze, bis Ende 1921 durchgeführte Elektrisierung ist ungefähr 130 bis 140 % teurer zu stehen gekommen, als sie im Jahre 1913 und früher gekostet hätte. Heute sind die Elektrisierungskosten noch etwa 70 bis 80 % höher als 1913. Die Kohlen kosten aber heute mehr als doppelt so viel wie 1913. Dazu kommt, daß unsere Industrie und unser Baugewerbe infolge der immer noch herrschenden Unsicherheit der allgemeinen Lage, der Valutaverhältnisse und der fast in allen Staaten getroffenen Maßnahmen zum Schutze der eigenen Produzenten mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben.

Um der Industrie und dem Gewerbe zu Hilfe zu kommen und die Zahl der Arbeitslosen zu verringern, wurde die Elektrisierung ohne Rücksicht auf die Teuerung durchgeführt. Man führt bei den Bundesbahnen auch heute noch in allen Teilen des Landes zum gleichen Zwecke Notstandsarbeiten aller Art aus. Das Ende der Krisis und des damit im Zusammenhang stehenden Arbeitsmangels ist aber noch nicht abzusehen. Müssen neue Notstandsarbeiten ausgeführt werden, so ist darnach zu trachten, daß die für solche Arbeiten aufgewendeten Mittel dem Lande auch möglichst großen Nutzen bringen. Es lag daher nahe, als neue, großzügige Notstandsarbeit eine B e s c h l e u n i g u n g der Elektrisierung in Aussicht zu nehmen, weil damit nicht nur vorübergehend Arbeit beschafft, sondern gleichzeitig der nationalen Volkswirtschaft ein dauernder Dienst geleistet werden kann. Die vorzüglichen Erfahrungen, die man bisher mit dem elektrischen Betrieb gemacht hat, und die Schwierigkeiten, denen die Kohlenversorgung gerade in der letzten Zeit wieder entgegenzugehen droht, rechtfertigen ein solches Vorgehen in jeder Hinsicht. Gegenwärtig werden 383 km der Bundesbahnen elektrisch betrieben. Es sind dies die Linien: Sitten-Iselle (75 km), Bern-Scherzligen (34 km), Luzern-Chiasso (225 km), Luzern-Zug (26 km), Zug-Goldau (16 km) und Immensee-Rothkreuz (7 km). Ende dieses Monats kommt hierzu noch die Linie Zug-Zürich mit 29 km.

Nach dem erwähnten, vom Verwaltungsrate im Jahre 1913 genehmigten Programm hätten bis Ende 1933 noch folgende Linien mit zusammen 1117 km elektrisiert werden sollen: Sitten-Lausanne-Vallorbe, Lausanne-Genf, Lausanne-Neuenburg-Biel, Solothurn-Olten, Lausanne-Bern, Luzern-Basel, Basel-Brugg, Rothkreuz-Brugg und Rupperswil, Zürich-Olten-Bern, Zürich-Winterthur, Zürich-Schaffhausen, Zürich-Rapperswil, Winterthur-St. Gallen-Rorschach, Winterthur-Frauenfeld-Romanshorn-Rorschach und Thalwil-Chur. Der elektrisch betriebene Teil des Bundesbahnnetzes hätte dann im Jahre 1933 1529 km umfaßt.

Die Elektrisierung dieses 1529 km umfassenden Netzes erfordert ohne die Verstärkung oder den Umbau der Brücken im ganzen eine Ausgabe von 750 Millionen (davon für Rollmaterial 230 Millionen) Franken. Von dieser Summe waren bis Ende 1922 bereits ausgegeben rund 300 Millionen (davon für Rollmaterial 75 Millionen) Franken. Das in den Jahren 1923 bis 1933 noch erforderliche Kapital würde demnach betragen 450 Millionen Franken (davon für Rollmaterial 155 Millionen Franken) oder im Durchschnitt für das Jahr 41 Millionen Franken (davon für Rollmaterial 14 000 000 Fr.). Dazu kommen für den Umbau und die Verstärkung der Brücken noch 22 900 000 Fr. oder rund 2 080 000 Fr. im Jahr.

Es ist nun in Aussicht genommen und der Bundesrat hat dieser Absicht bereits zugestimmt, die Elektrisierung der 1117 Kilometer derart zu beschleunigen, daß die Vollendung der Arbeiten im Jahre 1928, also fünf Jahre früher als ursprünglich vorgesehen, erfolgen wird. Die Botschaft wird voraussichtlich im April den eidgenössischen Räten vorgelegt und in der Junisession behandelt werden können. Vorher wird auch der Verwaltungsrat der Bundesbahnen über die Frage Beschluß zu fassen haben.

Nach dem neuen Programm würden jährlich statt 100 bis 110 km etwa 190 km elektrisiert. Die Baukosten verteilen sich in diesem Falle auf eine um fünf Jahre kürzere Zeit und würden im Jahresdurchschnitt den Betrag von 75 Millionen Franken (davon für Rollmaterial 25 800 000 Fr.) erreichen. Hierzu kommen für den Umbau und die Verstärkung der Brücken noch weitere 3 800 000 Fr. im Jahre.

II.

Um die für den elektrischen Betrieb der genannten Linien erforderliche Kraft zu beschaffen, ist beabsichtigt, in erster Linie die untere Stufe der Wasserkräfte an der Barberine, das Kraftwerk Vernayaz, auszubauen. Dadurch wird eine zweckmäßige und vollständige Ausnutzung des gegenwärtig im Bau begriffenen künstlichen Stausees der Barberine ermöglicht. Die Kosten dieses Kraftwerkes, das zusammen mit der oberen Stufe, dem Werk bei Chatelard, 240 Millionen kWh zu liefern vermag, belaufen sich auf 42 Millionen und sind in den oben angegebenen Gesamtkosten inbegriffen.

Studien haben ergeben, daß dies die günstigste Kraftquelle für die Fortsetzung der Elektrisierung ist, und zwar auch dann, wenn die hier erzeugte Kraft teilweise bis in die Zentral- und Ostschweiz geleitet werden muß. Die hierfür nötige Übertragungsleitung dient gleichzeitig als Verbindung zwischen den Kraftwerken am Gotthard und im Wallis und ermöglicht einen gegenseitigen Kraftaustausch unter diesen Werken, der aus mehrfachen Gründen erwünscht ist. Daneben kommt noch in Betracht der Bezug von Kraft aus bahnfremden Werken in der Gegend von Bern, in der Ostschweiz und im Kanton Graubünden. Die Bundesbahnkraftwerke Ritom, Amsteg (mit dem Nebenkraftwerk Göschenen), Barberine und Vernayaz werden zusammen mit den in Aussicht genommenen fremden Kraftquellen für die Versorgung des bis Ende 1928 zu elektrisierenden Eisenbahnnetzes von 1529 km ausreichen, so lange der Verkehr denjenigen des Jahres 1913 nicht um mehr als etwa 10 % überschreitet.

Neue, als Speisepunkte dienende Unterwerke sollen gebaut werden in der Nähe von Coppet, Bussigny, Yverdon, Freiburg, Biel, Burgdorf, Basel, Brugg, Oerlikon, Eglisau, Winterthur, Goßau und Sulgen.

Der Betrieb des 1529 km umfassenden Netzes wird etwa 400 elektrische L o k o m o t i v e n und Motorwagen erfordern. Davon sind 141 bis jetzt geliefert oder bestellt, so daß noch 259 oder jährlich etwa 50 Stück zu beziehen wären. Die Z u g h e i z u n g soll in denjenigen Zügen, die keine ausländischen Personenwagen mit sich führen, durch elektrische Heizkörper erfolgen.

In w i r t s c h a f t l i c h e r H i n s i c h t kann festgestellt werden, daß der elektrische Betrieb von dem Zeitpunkte an, in welchem der Verkehr des Jahres 1913 wieder erreicht sein wird, nicht teurer zu stehen kommt, als der Dampfbetrieb bei einem Kohlenpreis von 60 Fr. für die Tonne frei Schweizergrenze. Je mehr der Verkehr zunimmt, desto vorteilhafter wird der elek-

trische Betrieb. Übersteigt der Verkehr denjenigen des Jahres 1913 z. B. um 60 %, so kostet der elektrische Betrieb nicht mehr als der Dampfbetrieb bei einem Kohlenpreis von etwa 45 Fr. für die Tonne. Diese Zahlen ergeben sich bei einem Anleihezins von 5 %. Bei einer vierprozentigen statt fünfprozentigen Verzinsung des Anlagekapitals würden die erwähnten Paritätskohlenpreise von 60 Fr. auf 52 Fr. und von 45 Fr. auf 38 Fr. sinken. Bei diesen Berechnungen sind alle diejenigen Vorteile und Annehmlichkeiten des elektrischen Betriebes unberücksichtigt geblieben, die sich heute oder überhaupt nicht zahlenmäßig angeben lassen.

Von den Gesamtausgaben von 450 Millionen, die für die Durchführung der Elektrisierung in den nächsten sechs Jahren zu machen sein werden, entfallen etwa 25 % auf die Beschaffung von Materialien aus dem Auslande, während 75 % als Löhne, Gehälter, Mieten, allgemeine Unkosten, Gewinnanteile und dergl. im Lande bleiben. Ferner werden nach der Elektrisierung der 1529 km, um die es sich hier handelt, bei einem Verkehr, wie er im Jahre 1913 zu bewältigen war, etwa 530,000 t Kohlen weniger aus dem Auslande zu beziehen sein.

Die beabsichtigte Beschleunigung der Elektrisierung ist nicht eine Angelegenheit, die die Bundesbahnen allein angeht. Es handelt sich vielmehr um eine Aktion, die im Interesse der Arbeitsbeschaffung und zum Nutzen der Volkswirtschaft des ganzen Landes unternommen werden soll. Man verlangt von den Bundesbahnen neuerdings, daß sie rein fiskalische, angesichts der schwierigen Finanzlage des Bahnunternehmens zu einer gewissen Zurückhaltung mahnende Erwägungen hinter die Rücksichten auf das allgemeine Landesinteresse zurücktreten lassen. Die Bundesbahnen sollen, um der Industrie und dem Gewerbe zu Hilfe zu kommen, neue vermehrte Leistungen übernehmen. Und da dies nicht zum erstenmal geschieht — wir erinnern nochmals an die zur teuersten Zeit erfolgte Elektrisierung der Gotthardlinie, an die zahlreichen Notstandsarbeiten, die die Bundesbahnen noch jetzt im ganzen Lande ausführen müssen, und nicht zuletzt an das große Geldopfer, das diese Verwaltung durch die Übernahme der Kohlenvorräte der Kohlengenossenschaft zu bringen hatte —, ist es nur billig, und auch staatswirtschaftlich richtig, daß die Allgemeinheit den Bundesbahnen zur Beschleunigung der Elektrisierung einen Beitrag leiste.

Die Bundesbahnen werden durch die Beschleunigung der Elektrisierung gezwungen, etwa 215 Millionen Franken fünf Jahre früher auszugeben als sie dies sonst tun würden. Dazu kommt, daß die Elektrisierung der Gotthardlinie rund 60 Millionen Franken mehr gekostet hat, als heute dafür aufgewendet werden müßte. Es kann daher nicht als unberechtigt erscheinen, wenn die Bundesbahnen für die Kosten der beschleunigten Elektrisierung einen Beitrag von 60 Millionen Franken glauben beanspruchen zu müssen. Es sind dies nicht ganz 8 % der Gesamtkosten von 750 Millionen Franken, welche für die Elektrisierung der Hauptlinien der Bundesbahnen nötig sein werden. Es kann sich sogar fragen, ob es nicht richtiger wäre, den Bundesbahnen einen größeren Beitrag zuzuwenden, um sie von den Lasten, die sie während und nach dem Kriege im Interesse des Landes zu übernehmen hatten, in möglichst weitgehendem Maße zu befreien und ihre Entwicklung als Instrument der Volkswirtschaft zu erleichtern.

Der Gedanke, die Elektrisierung zur Beschaffung von Arbeitsgelegenheiten zu beschleunigen, entspringt keineswegs einer übertrieben optimistischen Beurteilung der Vorteile des elektrischen Betriebes. Die elektrische Zugförderung ist zweifellos die Betriebsart der Zukunft. In allen uns umgebenden Ländern wird mit großer Energie an der Einführung dieser neuen Betriebsweise gearbeitet. Die französischen Bahnverwaltungen z. B. haben neuerdings ein Programm aufgestellt, wonach in den nächsten Jahren über 8000 km Bahn mit einer Ausgabe von rund fünf Milliarden Franken elektrisiert werden sollen. In England ist ebenfalls beabsichtigt, zur Beschaffung von Arbeit die Elektrisierung der Bahnen in großem Stile durchzuführen. Ähnliche Verhältnisse finden wir in Italien, Deutschland, Österreich und den skandinavischen Ländern.

Unser an Wasserkräften reiches Land hat allen Grund, hier nicht zurückzustehen. Die unvermeidliche Steigerung der Löhne und die stete Abnahme der Kohlenvorräte werden zusammen mit dem Umstand, daß der Kohlenverkauf zur teilweisen Deckung der Kriegskosten dienen muß, notwendigerweise zu einer Steigerung der Kohlenpreise führen.

Die hohen Kohlenpreise zwingen heute zu einer für das reisende Publikum oft sehr unangenehmen Beschränkung der Zahl der Züge. Mit dem elektrischen Betrieb läßt sich dagegen der Fahrplan wesentlich verbessern. Die größeren Geschwindigkeiten und insbesondere die rascheren Anfahrten ermöglichen eine Verkürzung der Fahrzeiten, und ist einmal die elektrische Ausrüstung einer Linie vorhanden, so läßt sich auch die Zugzahl viel leichter vermehren.

Unsere Industrie hat auf dem Gebiete des elektrischen Bahnbetriebes bisher Hervorragendes geleistet und sich einen Weltruf erworben. Es ist sehr zu wünschen, daß sie auch weiterhin ihre führende Rolle beibehalte. Die geplante Beschleunigung der Elektrisierung wird daher in den verschiedensten Richtungen dem Lande gute Dienste zu leisten imstande sein.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Schülerferienkarten.** Studierenden und Schülern aus dem besetzten und Einbruchsgebiet, die wegen Verkehrsstörung ihren Heimatort bei Beginn der bevorstehenden Semester- und Osterferien nicht erreichen können, wird ausnahmsweise die Benutzung der Schülerferienkarten zur späteren Heimreise gestattet.

— **Beförderungsverbot für gewisse Güter im besetzten Gebiet.** Der Reichsverkehrsminister hat verboten, daß im besetzten und Einbruchsgebiet Güter befördert werden, die zur Erlangung der Ausfuhrgenehmigung den neuerrichteten französischen oder belgischen Ausfuhrstellen vorgeführt oder mit der Einfuhrbewilligung einer französischen oder belgischen Bewilligungsstelle eingeführt worden sind.

— **Fürsorgemaßnahmen für die aus den besetzten Gebieten verdrängten Beamten.** Entsprechend einem Beschluß der Reichsregierung und im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen hat der Reichsverkehrsminister folgende Grundsätze zur Sicherung der aus den besetzten rheinischen Gebieten und dem Saargebiet verdrängten Reichsbeamten aufgestellt: I. Regelung der Dienstbezüge der Reichsbeamten. Den verdrängten Reichsbeamten werden die Dienstbezüge nach Maßgabe der Besoldungsvorschriften in voller Höhe gewährleistet. Sie erhalten Tagegelder, Umzugskosten und Reisekosten nach den von mir durch Erlaß vom 21. April 1922 — E. F. II. 21. Nr. 5493/21 — aufgestellten Grundsätzen. II. Sach- und Rechtsschäden. Den verdrängten Reichsbeamten werden Sach- und Rechtsschäden unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Verdrängungsschädengesetzes vom 28. Juli 1921 — Reichsgesetz-Blatt 1021 — und der Richtlinien über die Gewährung von Zusatzentschädigungen an verdrängte Beamte (Zentralblatt für das Deutsche Reich 1922 Nr. 41) gewährt, soweit die Verdrängung durch Maßnahmen oder sonstige Einwirkung der Besatzungsmächte verursacht wird. Im übrigen verbleibt es bei den Bestimmungen meines Erlasses vom 21. April 1922 — E. F. II. 21. Nr. 5493/21 —.

— **Einschüchterungsversuche der Rheinlandkommission.** W. T. B. meldet: Die Rheinlandkommission hat eine neue Verordnung, die die Nummer 147 trägt, erlassen, die in drakonischer Strenge und Grausamkeit alles bisher von ihr auf diesem Gebiete Geleistete in den Schatten stellt. Sie hat den Zweck, die deutschen Eisenbahner unter allen Umständen zu Dienstleistungen für das französische Militär zu zwingen. Unter anderem wird jeder, der durch freiwillige Handlung oder Enthaltung einen Eisenbahntransport gefährdet, wenn dadurch ein tödlicher Unfall verursacht worden ist oder hätte verursacht werden können, mit dem Tode bestraft. Wenn die Handlungen nicht geeignet waren, einen tödlichen Unfall zu verursachen, wenn sie aber zur Folge gehabt haben oder zur Folge hätten haben können, den Eisenbahnverkehr in schwerer Weise oder für lange Dauer zu unterbrechen, wird lebenslängliches Zuchthaus oder Gefängnis angedroht oder zeitige Zuchthaus- und Gefängnisstrafe nicht unter zehn Jahren.

Eine fahrlässige Gefährdung von Eisenbahntransporten soll mit Gefängnis bis zu 5 Jahren und mit Geldstrafen bis zu 5 Mill. ℳ oder mit einer dieser Strafen geahndet werden. Jeder Chef eines Dienstzweiges, innerhalb dessen irgendwelche Akte der Transportgefährdung vorgenommen worden sind, soll dieselben Strafen erhalten wie die Täter selbst, wenn er nicht alles getan hat, was in seiner Macht stand, um die Akte zu verhindern.

— **Überwachung des Rheinschiffahrtsverkehrs durch die Franzosen.** Aus Mannheim wird am 3. d. M. gemeldet: Im Morgengrauen haben heute französische Truppen in Stärke von etwa 300 Mann die Rheinbrücke Ludwigshafen-Mannheim überschritten. Um 6 Uhr marschierten sie in die Stadt ein. 120 Mann kamen mit Bagage in die Vorstadt und besetzten die Hilda-Schule, 100 Mann standen um 7 Uhr in der Industriestraße und 60 Mann auf dem Bahnhof Luzenberg und in der Diffené-Straße. Die Besatzungstruppen bestehen aus vier Kompagnien Schlettstädter Jäger.

Bis 10 Uhr vormittags waren das Hauptzollamt, die Jungbuschbrücke über den Verbindungskanal vom Mühlau-Hafen zum Neckar und die Jungbusch-Neckarbrücke besetzt. Weiter stehen kleine Franzosenpostierungen auf der früheren Anlagestelle der Dampfbootverbindung Mannheim-Ludwigshafen über den Rhein. Nach der bisherigen Ausdehnung der Besetzung handelt es sich anscheinend für die französischen Truppen darum, die Hafenanlagen rheinwärts der Rheinbrücke vollständig in den Besitz zu bekommen, um den Rheinschiffahrtsverkehr überwachen und die Rheinzollgrenze durchführen zu können. Anscheinend soll das Hafengebiet durch eine Besetzungslinie abgeschlossen werden, die etwa verläuft über den Parkring, Neue Neckarbrücke, Luzenbergschule und eine weitere Schule in der Nähe des Meßplatzes in der Neckarvorstadt.

Die französische Besetzung erstreckt sich auf den Handels- und Industriehafen. Der Verkehr über die Brücke nach der Pfalz ist von den Franzosen unterbrochen worden.

Aus Karlsruhe wird vom gleichen Tage gemeldet:

Heute früh 8.15 Uhr sind mehrere Kompagnien Marokkaner von dem pfälzischen Orte Wörth in der Richtung nach Maximiliansau am linken Rheinufer in Bewegung gesetzt worden. Sie haben die Maxauer Rheinbrücke, die die Pfalz mit Baden verbindet, um 9 Uhr überschritten und den Karlsruher Rheinhafen um 10 Uhr besetzt.

— **Besetzung der Werkstätten und des Güterbahnhofs in Darmstadt.** Unterm 3. d. M. wird aus Darmstadt berichtet: Die Franzosen sind heute vormittag in Darmstadt einmarschiert. Bis zur Stunde, 10 Uhr vormittags, haben sie die Eisenbahn-Betriebswerkstätten und den Güterbahnhof besetzt. Die Truppen bestehen aus einem Bataillon Neger und einem Bataillon weißer Franzosen.

Die Besetzung vollzog sich, einer W. T. B.-Meldung zufolge folgendermaßen: Heute früh kurz vor Arbeitsbeginn wurde die Lokomotivwerkstätte, die hart an der Grenze des altbesetzten Gebietes liegt, mit einer kleinen Abteilung Infanterie besetzt. Die Arbeiter wurden vom kommandierenden französischen Offizier gefragt, ob sie die Arbeit unter französischer Aufsicht weiterführen wollten, was rundweg abgelehnt wurde. Die Arbeiter legten die Arbeit nieder und verließen ihre Arbeitsstätte, darauf besetzten die Franzosen auch die Betriebswerkstätte. Auch hier verweigerten die Arbeiter die Weiterarbeit und verließen die Werkstätte. Bei der Abteilung Franzosen befand sich ein französischer Ingenieur, der über die betriebswichtigen Punkte genau Bescheid wußte und überall dort Posten aufstellte. Nach dieser Aktion begab sich die kleine Abteilung nach dem Güterbahnhof, wo daraufhin der Betrieb stillgelegt wurde. Weitere Besetzungen sind bisher noch nicht erfolgt. Im Lager Griesheim, wo sich seit langer Zeit keine französischen Truppen mehr befanden, sind in den letzten Tagen auf zehn bis zwanzig Lastautos neue französische Truppen eingetroffen.

— **Die „Regie der Eisenbahnen des besetzten Gebiets“.** Aus Paris vom 2. d. M. teilt WTB. mit: Nach einer Havasmeldung aus Coblenz hat die interalliierte Rheinlandkommission unter dem Vorsitz des französischen Oberkommissars Tirard die Ordonnanz unterzeichnet, die an Stelle der deutschen Eisenbahnverwaltung eine „Regie der Eisenbahnen des besetzten Gebietes“ einrichten will.

In einer Anlage der Ordonnanz erinnert die Rheinlandkommission an die Haltung der deutschen Regierung, der namentlich Sabotageakte zur Last gelegt werden, die die Sicherheit und den Unterhalt der Besatzungsarmeen sowie die Interessen der Bevölkerung in den besetzten Gebieten in Gefahr gebracht hätten, in dem ersten Artikel der Ordonnanz wird dem oberkommandierenden General der alliierten Armeen die erforderliche Vollmacht übertragen, hinsichtlich der Eisenbahnen zweckmäßige Vorkehrungen zu treffen, um den Bedürfnissen der Besatzungsarmeen und der Zivilbevölkerung Genüge zu schaffen. Artikel 2 überträgt der Regie der Eisenbahnen in den besetzten Gebieten den technischen, kommerziellen und finanziellen Betrieb. Die Regie ist befugt, Einberufungen von Personal vorzunehmen und kollektive oder einzelne Entlassungen zu veranlassen, doch kann sie durch Sonderentscheidungen gewisse Strecken oder Teile dieser Strecken, die zunächst ihr unterstellt sind, aus ihrer Zuständigkeit abgeben. Die Regie steht zu den interalliierten Behörden und Kommissionen im gleichen Verhältnis, in dem bisher die deutschen Behörden zu ihnen gestanden haben. An der Spitze der Regie wird ein französischer Direktor stehen, dem zwei Unterdirektoren, ein Franzose und ein Belgier, beigegeben sind, der Sitz der Regie wird Coblenz sein. Vorläufig arbeitet sie jedoch von Düsseldorf aus, die Ordonnanz tritt sofort in Kraft.

Hierzu liegt noch folgende Meldung des Kölner „Times“-Berichterstatters vor, die darauf hinweist, daß die französische Verordnung, vom rechtlichen Standpunkt gesehen, die britische Zone von der neuen französischen Verwaltung nicht ausnehme. Im Gegenteil, das britische Gebiet werde endgültig der französischen Kontrolle unterworfen, gemeinsam mit dem übrigen Teil des Rheinlandes, und nur als ein Gnadenakt von seiten der neuen Verwaltung könne dies Gebiet von der Erzwingung der neuen Bestimmungen ausgenommen werden.

— **Planmäßige Vertreibung der Eisenbahner.** Aus Mannheim wird am Sonntag, den 4. d. M., gemeldet: Die Lage im Reichsbahndirektionsbezirk Ludwigshafen hat sich wesentlich verschärft. Nachdem in der Nacht vom Freitag auf Sonnabend das Personal der Reichsbahndirektion Ludwigshafen den Betrieb noch durchzuführen versucht hatte, setzte am Sonnabend eine planmäßige Verdrängung des deutschen Eisenbahnpersonals ein. Das deutsche Personal wurde von der militärischen Unterkommission und deren Bahnhofskommissaren aufgefordert, zu erklären, ob es den Dienst unter französischem Befehl weiter versehen wolle. Da dies überall abgelehnt wurde, erfolgte sofortiger Befehl, die Diensträume, Stellwerke, Werkstätten usw. zu verlassen, da der Betrieb in französische Hände übergehe. Das Personal wurde durch französische Besatzungstruppen und von französischem Eisenbahnpersonal im Laufe des gestrigen Tages auf den pfälzischen Hauptbahnstrecken verdrängt.

Nach einer WTB.-Meldung aus Mannheim vom 5. d. M. hat die französische Unterkommission an den pfälzischen Bahnhöfen folgenden Anschlag anbringen lassen: „Der Antritt der neuen Verwaltung wird einige Zeit erfordern. Dem Publikum wird daher mitgeteilt, daß die Fahrkartenkontrolle bis auf weiteres mit Nachsicht geübt und ebenso der Zugang zu den Zügen erleichtert wird. Der Verkehr wird um so mehr ermöglicht, wenn das deutsche Personal Beistand leistet. Ein genaues Verzeichnis der fahrenden Züge ist noch nicht bestimmt. Trotzdem verkehren heute die Züge 104 und 148 sowie zwei Züge nach Neustadt und einer nach Worms.“

Die Franzosen versuchen also, das Publikum durch Verheißung freier Fahrt anzulocken. Es ist nochmals nachdrücklich vor Benutzung solcher Züge gewarnt worden, und zwar nicht nur wegen der damit verbundenen persönlichen Gefahren, sondern auch aus Gründen nationaler Würde.

— **Aufruf an alle Eisenbahner!** Der Vorstand des Deutschen Eisenbahnerverbandes beschloß in seiner Sitzung am 2. März einstimmig, einen Aufruf an alle Eisenbahner zu erlassen, in dem es u. a. heißt:

„Wir appellieren an das Gewissen der Welt, an die Eisenbahner und ihre Organisationen im In- und Auslande und fordern sie auf, im Namen der Menschlichkeit und Humanität ihre Stimme zu erheben gegen die Barbarei des französisch-belgischen Militarismus. Der Glaube an Menschenrecht und Völkerverständigung darf nicht erstickt werden durch rohe Gewalt. Die friedliche Arbeit hat ein Recht auf den Schutz der gesitteten Welt. An unsere Kollegen in der gefährdeten Zone richten wir den Appell, die bisherige musterhafte Haltung auch fernerhin zu bewahren. Die Hilfe und der Schutz der Organisationen sind ihnen sicher und die Sympathie aller Menschenfreunde der Kulturwelt dürfte ihnen gewiß sein.“

Mit dem Aufruf stehen scheinbar Verhaftungen von Eisenbahnbediensteten und Beschlagnahme von Verbandsgeldern im Zusammenhang, über die unterm 3. d. M. aus Mainz wie folgt berichtet wird:

Im Gewerkschaftshause wurden gestern von den Franzosen Regierungsbaurat Haak, die Bezirksleiter des Deutschen Eisenbahnerverbandes Roth und des Gewerkschaftsbundes der Eisenbahner Ludwig, ferner die Gewerkschaftssekretäre Böswetter, Klinger und Becker sowie die Eisenbahnangestellten Schmidt und Gentner verhaftet. Weitere Angestellte der Eisenbahnverwaltung wurden in ihren Wohnungen gesucht. Auch der Oberregierungsbaurat Lucht wurde verhaftet und Regierungsrat Wittner mit Familie ausgewiesen. Die Verbandsgelder des D. E. V. in Höhe von 100 Millionen wurden beschlagnahmt und mitgenommen.

— **Über die Besetzung des Hauptbahnhofs Essen** wird von dort unterm 3. d. M. berichtet: Heute früh 6 Uhr wurde der Hauptbahnhof Essen mit dem üblichen großen Aufgebot von

Tanks und Lastkraftwagen und einer Menge französischen Militärs besetzt. Die umliegenden und zum Bahnhof führenden Straßen wurden ebenfalls besetzt, so daß sich plötzlich eine große Truppenmasse im Kern Essens befindet. Die Eisenbahner wurden von ihren Posten vertrieben. In den Vormittagsstunden begannen die Franzosen die im Bahnhof erbeuteten Personen- und D-Züge und Lokomotiven, darunter die D-Züge 1 und 97 in Richtung Kettwig abzufahren. D-Zug 6 ist nicht in Essen angekommen, so daß auch die Post nicht eingetroffen ist. Einstweilen scheint es sich nur um einen Raubzug zu handeln.

— Die Versorgung des Ruhrgebiets. Die Lebensmittelversorgung des neubesetzten Gebietes leidet unter zwei Umständen. Einmal bringt die Besetzung eines Teiles der Eisenbahnlinien durch die Besatzungstruppen und die Stillegung einer Reihe von Stationen infolge der Übergriffe der Franzosen große Erschwernisse in der Zufuhr der Lebensmittel für viele Orte. Immerhin wird es gelingen, diese Verkehrsstockungen und Verstopfungen zu beseitigen und unter Ausnutzung aller verfügbaren Behelfsmittel die Lebensmittel auch den von dem Güterverkehr der Eisenbahnen abgeschnittenen Orten zuzuführen.

Fast noch gefährlicher als diese Verkehrshemmungen im Gebiet selbst sind aber für die Lebensmittelzufuhren die Befürchtungen, die viele Händler außerhalb des Bezirks im unbesetzten Deutschland hegen, daß sie Ware nach dem besetzten Gebiet wegen der Verkehrsstörungen nicht absenden könnten. Statt ihre regelmäßigen Abnehmer im besetzten Gebiet weiter wie bisher mit ihren Waren zu versorgen, zögern sie, auch fest bestellte Ware zur Absendung zu bringen, weil sie aus den Zeitungen ersehen haben, daß entweder die Station des Ortes selbst besetzt oder von den deutschen Bahnbeamten verlassen ist oder weil sie befürchten, daß der Wagen schon vor Erreichung seines Bestimmungsortes auf einer Zwischenstation von den Franzosen angehalten werden würde. Ein solches Verhalten ist völlig ungerechtfertigt. Die Lebensmittelzufuhr in das neubesetzte Gebiet ist nach wie vor offen. Die Eisenbahn nimmt nach allen Stationen des Einbruchsgebiets Lebensmittel an, ganz gleichgültig, ob die Stationen noch im Betriebe der Reichsbahn stehen oder nicht, und sie sorgt ihrerseits von Amts wegen dafür, daß, wenn eine Ladung nach einem Orte bestimmt ist, die sie mit ihren eigenen Betriebsmitteln nicht mehr erreichen kann, die Ladung dann an eine andere möglichst nahe gelegene Station ihrer Verwaltung geleitet wird, und daß die Ware von da dem Empfänger zugeleitet oder von ihm abgeholt wird. Im Interesse einer ausreichenden Lebensmittelzufuhr ist daher dringend zu wünschen, daß sich niemand abhalten läßt, seinen Abnehmern im Einbruchsgebiet nach wie vor die bestellten Waren zuzusenden. Nur bezüglich leicht verderblicher Waren ist eine gewisse Vorsicht gerechtfertigt.

— Zuständigkeit zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen. Der Reichsverkehrsminister hat mit Erlaß vom 18. Februar d. J. in Anschluß an seinen Erlaß vom 29. Dezember v. J. (vgl. Nr. 4, S. 67 d. Ztg.) mit Rücksicht auf die erneut eingetretene starke Entwertung des Geldes die Zuständigkeit der nachgeordneten Behörden und Dienststellen zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen wie folgt erweitert:

1. Der Betrag, von dem an die Präsidenten der Reichseisenbahndirektionen den Abschluß freihändiger Arbeits- und Lieferungsverträge in jedem Falle besonders zu genehmigen haben, wird von 50 Millionen Mark auf 150 Millionen Mark erhöht.
2. Weiterhin werden ermächtigt:
   a) die den Reichsbahndirektionen unmittelbar nachgeordneten Betriebsdirektionen, Ämter, Inspektionen, Bauabteilungen zur selbständigen Vergebung von Arbeiten und Lieferungen, die auf Grund genehmigter Kostenanschläge oder besonderer Anordnungen auszuführen sind,
      1. freihändig bis zum Betrage von . 5 000 000 ℳ
      2. bei beschränkter Ausschreibung bis zum Betrage von . . . . 10 000 000 „ und
      3. bei öffentlicher Ausschreibung bis zum Betrage von . . . . . . 30 000 000 „

   b) die Normaldienststellen zur selbständigen Beschaffung von Geräten und zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen bis zum Betrage von 100 000 ℳ.

   Soweit Dienststellen in einzelnen Fällen über diesen Betrag hinaus zu Beschaffungen usw. zuständig sind, hat es dabei zu verbleiben.

Für die Reichsbahndirektionen der Zweigstelle Preußen-Hessen hat der Herr Minister zu dem vorstehenden Erlaß folgenden Zusatz gemacht:

Die Beträge, bis zu denen den Streckenbaumeistern und Bauaufsehern im Fall des Bedürfnisses die Berechtigung zur selbständigen Ausfertigung von Bestellzetteln erteilt werden kann, werden von 300 000 ℳ auf 1 000 000 ℳ und von 10 000 auf 30 000 Mark erhöht.

Gleichzeitig wird die Befugnis der Vorstände der Ämter und Bauabteilungen zur Anweisung von Zahlungen dahin erweitert, daß

a) die Vorstände der Eisenbahn-Betriebs-, der Eisenbahn-Maschinen- und der Eisenbahn-Werkstättenämter Zahlungen, die nicht endgültig auf die Eisenbahnhauptkasse angewiesen werden, bis zum Betrage von 5 000 000 ℳ für den einzelnen Empfänger und Abschlagszahlungen bis zum Betrage von 10 000 000 ℳ,

b) die Vorstände der Eisenbahn-Verkehrsämter Zahlungen, die nicht endgültig auf die Eisenbahnhauptkasse angewiesen werden, bis zum Betrage von 5 000 000 ℳ für den einzelnen Empfänger und

c) die Vorstände der Bauabteilungen Zahlungen, die nicht endgültig auf die Eisenbahnhauptkasse angewiesen werden, bis zum Betrage von 5 000 000 ℳ für den einzelnen Empfänger und Abschlagszahlungen auf die Verträge bis zum Betrage von 10 000 000 ℳ

vorläufig auf die Stationskasse oder Baukasse anweisen können.

Die Befugnis der Vorstände der Bauabteilungen zur vorläufigen Anweisung von Abschlagszahlungen auf Verträge kann im Falle des Bedürfnisses durch die Präsidenten der Reichsbahndirektionen bis auf den Betrag von 30 000 000 ℳ erhöht werden.

— Beförderung der aus dem besetzten Rhein- und Ruhrgebiet ausgewiesenen Deutschen. Die hierüber in Nr. 8 S. 139 d. Ztg. veröffentlichte Bestimmung ist aufgehoben worden. Die „Zusammenstellung der Vorschriften über die Abfertigung und Beförderung von Flüchtlingen, ihrer Habe und Güter auf den deutschen Eisenbahnen“ ist mit sofortiger Gültigkeit mit folgenden Änderungen und Ergänzungen sinngemäß anzuwenden auf:

a) Ausgewiesene Reichs- und Staatsbeamte (Abschnitt I der Zusammenstellung). Um das Gutscheinverfahren möglichst zu vermeiden, werden den ausgewiesenen Beamten von ihren Dienststellen oder von den Flüchtlingsfürsorgestellen tunlichst Barmittel zur Ausreise und zur Beförderung ihres Hausrats zur Verfügung gestellt werden. Auch zur Einlösung der Frachtbriefe auf der Empfangsstation werden die Beamten zunächst zur Erlangung von Mitteln an ihr zuständiges Ressort verwiesen werden. Nur wenn sie ausnahmsweise keine oder nicht genügende Mittel erhalten können, tritt das Gutscheinverfahren ein. Gutscheine werden möglichst nur für das besetzte Gebiet oder darüber hinaus höchstens bis zur nächsten Fürsorgestelle ausgestellt. Zur Ausstellung von Gutscheinen ist jede örtliche Dienststelle — auch solche eines anderen Ressorts —, ausnahmsweise auch das Rote Kreuz berechtigt. Beförderung in 2. Wagenklasse ist entsprechend den Bestimmungen des Reisekostengesetzes zulässig; die Benutzung von Schnellzügen kann ausnahmsweise zugestanden werden.

b) Andere Flüchtlinge (Ausgewiesene Kommunalbeamte und Privatpersonen). Die erforderlichen Bescheinigungen (II A 1 und II B der Vorschriften über die Beförderung von Flüchtlingen) stellt das Rote Kreuz aus. Beförderung in 2. Wagenklasse und Benutzung von Schnellzügen ist in besonderen Ausnahmefällen zugelassen. Mit der Abrechnung zu a) wird die Reichsbahndirektion Cassel beauftragt. Die Abrechnung findet nicht mit dem Fürsorgeamt für Beamte in Berlin, sondern mit dem von jedem Ressort eingerichteten Fürsorgeamt in Cassel statt. Die Abrechnung zu b) hat durch jede zuständige Verkehrskontrolle mit der Hauptstelle des Roten Kreuzes, Abteilung 11, Berlin W 15, Fasanenstraße 23, zu erfolgen.

— Ausdehnung der Versicherungspflicht der Angestelltenversicherung. Die versicherungspflichtige Verdienstgrenze in der Angestelltenversicherung ist durch Verordnung des Reichsarbeitsministers vom 9. Februar 1923 mit Wirkung vom 1. Februar 1923 auf 4 200 000 ℳ erhöht worden. Wer diese Grenze des Jahresarbeitsverdienstes überschreitet, ohne seinen Arbeitgeber oder seine Stellung zu wechseln, scheidet erst mit dem ersten Tage des vierten Monats nach Überschreiten der Versicherungsgrenze aus der Versicherungspflicht aus.

Eine Änderung der bisherigen Gehalts- und Beitragsklassen ist nicht eingetreten, es sind mithin bei einem Jahresarbeitsverdienst von 720 000 ℳ bis 4 200 000 ℳ Beiträge nach Klasse 13 zu entrichten.

— Klagen über zu langsame Erstattung von Wagenstandgeld sind oft darauf zurückzuführen, daß die Anträge auf Erstattung von Wagenstandgeld vielfach an die falsche Stelle gerichtet sind, und zwar meist an die Reichsbahndirektion selbst, die si

dann erst wieder den Verkehrsämtern zur zuständigen Erledigung weitergibt, wodurch naturgemäß eine Verzögerung eintritt. Die Handelskammer zu Berlin empfiehlt daher den Verfrachtern, Anträge unmittelbar an die Eisenbahnverkehrsämter zu stellen, die bis zum Betrage von 250 000 ℳ innerhalb ihres Geschäftsbezirks selbständig entscheiden können.

— **Die Frachturkundenstempelmarke für 15 Pfennig.** Zu diesem in Nr. 4 S. 63 der Vereinszeitung veröffentlichten Aufsatz teilt uns der Reichsminister der Finanzen folgendes mit:

In dem im Reichstag zur Beratung stehenden Entwurf eines Gesetzes über die Berücksichtigung der Geldentwertung in den Steuergesetzen (Reichstagsdrucksache Nr. 5490) wird in Art. IV auch die Aufhebung des Frachturkundenstempels vorgeschlagen, da die Sätze dieses Stempels wegen ihrer Geringfügigkeit zu der Geldentwertung und zu den gesteigerten Frachten außer Verhältnis stehen und der Frachtverkehr bereits durch die Beförderungssteuer nach dem Gesetz vom 8. April 1917 getroffen wird.

Von anderer Seite wird darauf hingewiesen, daß die Stempelmarke für 15 Pfennig bereits seit längerer Zeit in Wegfall gekommen ist.

— **Das Schicksal der AEG-Schnellbahn.** In der außerordentlichen Generalversammlung vom 5. März, in der 6098 Vorzugsaktien und 19 549 Stammaktien vertreten waren, hat die AEG-Schnellbahn-Aktiengesellschaft die Auflösung der Gesellschaft beschlossen.

Nachdem das Reichsgericht die AEG. zur Fortführung der Schnellbahn auf der eingeklagten Teilstrecke verurteilt hatte, war, wie bereits in Nr. 7 S. 122 d. Ztg. bemerkt wurde, für die Firma nur noch die Möglichkeit gegeben, durch Liquidation oder Konkurs der Tochtergesellschaft sich diesen Verpflichtungen zu entziehen. In diesem Fall, der, wie die obenstehende Nachricht zeigt, jetzt einzutreten scheint, dürften die gesamten bisher erstellten Bauwerke, Bahnhöfe, Bahnkörper nun unentgeltlich auf die Stadt Berlin übergehen. Über das weitere Schicksal dieses für das Verkehrsleben wichtigen Bahnbaues ist damit allerdings noch keine Entscheidung gefällt.

— **Berlins Fremdenverkehr im vergangenen Jahre.** Wie die Zentralstelle für den Fremdenverkehr Groß-Berlins mitteilt, hatte die Fremdenverkehrszahl im Jahre 1922 ein regelmäßiges und erfreuliches Wachstum zu verzeichnen. Der Fremdenverkehr setzte im Januar mit nicht weniger als 113 920 Besuchern ein, fiel im 28tägigen Februar auf 93 711, stieg dann im März auf 120 620, hielt sich im Mai und Juni auf etwa gleicher Höhe, stieg im Juli auf 128 053 und erreichte seine Höchstzahl im August mit 134 962 Fremden, so daß der Jahresverkehr die stattliche Ziffer von 1½ Millionen erreichte.

— **Exzellenz Fleck †.** Am 24. v. M. verstarb in München der frühere Unterstaatssekretär im Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Wirkliche Geheimrat Carl Fleck, nachdem er kurz vorher sein 82. Lebensjahr noch in gewohnter Frische vollendet hatte. Der Verstorbene, am 20. Februar 1841 geboren, hat seit dem Jahre 1862 dem Staatsdienst angehört und trat, nachdem er 1868 zum Gerichtsassessor ernannt war, bereits im folgenden Jahr zur preußischen Staatsbahnverwaltung über, der er bis zu seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienste am 1. Oktober 1910 angehört hat. Schon im Jahre 1875 wurde Fleck in das damalige Handelsministerium (spätere Ministerium der öffentlichen Arbeiten) berufen und 1889 zum Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat und Direktor der Verkehrsabteilung ernannt. 1896 wurde er Unterstaatssekretär und ihm 1889 das Prädikat Exzellenz beigelegt. Bei seinem Ausscheiden erhielt er die Brillanten zum Roten Adlerorden I. Klasse mit Eichenlaub. Wie große Verdienste Fleck, dem jedes Hinaustreten in die Öffentlichkeit widerstrebte, sich auf dem Gebiete des Verkehrswesens erworben hat, ist weiten Kreisen unbekannt geblieben. Daß die in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts begonnenen Untersuchungen über die Vereinfachung der Gütertarife schließlich in den Verhandlungen zu Dresden zu einem erfreulichen Ergebnis führten, ist mit das Verdienst des Verstorbenen. Der einheitliche deutsche Gütertarif, die Tarifkommission, der Ausschuß der Verkehrsinteressenten, die Generalkonferenz traten ins Leben. Die Festlegung und Wahrung der Einheitlichkeit der Tarife dauernd zu erhalten und weiter zu entwickeln, betrachtete er als eine seiner Hauptaufgaben, die er bei der ihm obliegenden Leitung der Generalkonferenzen überwachte. Fleck ist Verfasser des Gesetzes vom 1. Juni 1882 über die Bezirkseisenbahnräte und den Landeseisenbahnrat, das er auch im Landtage vertrat. Durch die Tätigkeit im Landeseisenbahnrat kam er in nahe Verbindung und persönliche Fühlung mit den Vertretern von Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft. Auch bei der Verstaatlichung einiger Privatbahnen, insbesondere der Berlin-Hamburger hat er mitgewirkt. Besonderes Verdienst hat sich der Verstorbene noch um die Einrichtung und Fortbildung der Güterbewegungsstatistik erworben. — Nach einem tatenreichen Leben und nach einer von seltenen Erfolgen gekrönten Beamtenlaufbahn arbeitsmüde und der Ruhe bedürftig, hatte sich Fleck nach München zurückgezogen. Von allen, die seinen graden und aufrichtigen Charakter, seine Gottesfurcht und Vaterlandsliebe kennen gelernt haben, wird der vortreffliche Mann, der sich um das Vaterland so wohlverdient gemacht hat, nie vergessen werden.

— **Personalnachrichten.** Bei der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn sind versetzt: die Oberregierungsbauräte Leykauf, bisher in Neuaubing, zum Eisenbahnausbesserungswerk nach München, und Rau, bisher in München, als Vorstand der Eisenbahn-Werkstätteninspektion 1 nach Neuaubing, die Regierungsbauräte von Lemmers-Danforth, bisher in Mülheim(Ruhr)-Speldorf, nach Betzdorf (Sieg) als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst; Stolzke, bisher in Betzdorf (Sieg), zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Mülheim(Ruhr)-Speldorf, Poppe, bisher in Schwerte, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Köln-Nippes, Le Blanc, bisher in Gotha, als Mitglied (auftrw.) zur Reichsbahndirektion nach Halle (Saale), Rusche, bisher in Dortmund, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Königsberg (Pr.), Deutschkron, bisher in Breslau, zur Reichsbahndirektion nach Oppeln, der Regierungsassessor Brunner, bisher in Berlin, zur Reichsbahndirektion nach Königsberg (Pr.). — Der Regierungsbaurat Wiegels in Hannover ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der dortigen Reichsbahndirektion beauftragt. Der Oberregierungsbaurat Ertz, Mitglied der Reichsbahndirektion Osten in Berlin, der Regierungsrat Holzherr bei der Reichsbahndirektion in Stuttgart und die Eisenbahnamtmänner Rechnungsrat Thiemann in Stettin und Reichelt in Zwickau (Sachsen) sind auf ihren Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in den Ruhestand versetzt. — Der Regierungsbaurat Hemletzky, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts a in Crefeld-Oppum, ist gestorben.

Österreich.

— **Der Abbau der Bundesangestellten.** Der Stand des Abbaues der Bundesangestellten stellt sich gegenwärtig folgendermaßen dar: Am 13. Januar d. J. betrug die Zahl der seit 1. Oktober 1922 abgebauten Beamten 25 424, bis zum 10. Februar 1923 stieg deren Zahl auf 28 803. Demnach wurde im Verlaufe von 4½ Monaten die Zahl der Bundesangestellten von 242 284 auf 213 481 verringert.

— **Fahrpreisermäßigung für Besucher der Wiener Messe.** Den Besuchern der vierten Wiener internationalen Messe wurden folgende Fahrpreisbegünstigungen auf den Strecken der österreichischen Bundesbahnen eingeräumt: für Ausländer eine 25proz. Fahrpreisermäßigung zur Hin- und Rückfahrt für alle Züge mit Ausnahme der Luxuszüge, wenn die Fahrt nach Wien am 17. oder 18. März, die Rückfahrt von Wien am 24. oder 25. März angetreten wird. Für Inländer ist die Führung von Sonderzügen von Bregenz, Innsbruck, Salzburg, Linz und Klagenfurt nach Wien vor Messebeginn (17. oder 18. März) und zurück nach Messeschluß (am 24. oder 25. März) in Aussicht genommen. Für diese Sonderzüge werden auf den betreffenden Hauptbahnhöfen gegen Vorzeigung des Messeausweises Fahrkarten mit 25proz. Ermäßigung ausgegeben. Bei Einzelrückfahrt vor dem 24. März ist der Unterschied auf den vollen Fahrpreis nachzuzahlen.

— **Lawinenunglück beim Kraftwerk am Spullersee.** Wie der „Tiroler Anzeiger“ meldet, ist beim Spuller Seewerk eine Lawine niedergegangen, die dreizehn Arbeiter verschüttete.

— **Österreichs Außenhandel.** Auf die einzelnen Länder, mit denen Östereich hauptsächlichst seinen Warenaustausch vollzog, entfielen im Jahre 1922 nachstehende Mengen (tausende Tonnen): Einfuhr: Deutsches Reich 2782 (37,3 %), Tschechoslowakei 2764 (37,1 %), Ungarn 466 (6,3 %), Polen 399 (5,4 %), Südslawien 200 (2,7 %), Vereinigte Staaten von Amerika 166 (2,2 %), Italien 163 (2,2 %), Niederlande 82 (1,1 %), Frankreich 71 (1 %), Rumänien 57 (0,8 %), Großbritannien 47 (0,6 %), andere Länder 252 (3,3 %); Ausfuhr: Deutsches Reich 655 (31 %), Italien 402 (19 %), Ungarn 252 (11,9 %), Südslawien 147 (7 %), Schweiz 106 (5 %), Vereinigte Staaten von Amerika 88 (4,2), Polen 77 (3,7 %), Rumänien 41 (1,9 %), Frankreich 35 (1,6 %), Niederlande 30 (1,4 %), andere Länder 283 (13,3 %).

— **Der Wasserkraftausbau Österreichs im Jahre 1922.** Die Erkenntnis, daß es für die Gesundung der österreichischen Volks-

wirtschaft unerläßlich ist, die Kohleneinfuhr durch den Ausbau der Wasserkräfte auf ein Mindestmaß herabzubringen, ist bereits in die weitesten Kreise der Bevölkerung gedrungen. Eingehende Untersuchungen haben ergeben, daß es im Wege des Wasserkraftausbaues bei voller Berücksichtigung der wirtschaftlichen Bedürfnisse technisch leicht möglich ist, den Kohlenbedarf auf ungefähr die Hälfte der unter gewöhnlichen Verhältnissen erforderlichen Mengen zu vermindern. Es steht somit hierfür ein weites Feld der Betätigung offen. Schon im Jahre 1921 haben ihrem gesamten Leistungswerte nach weit mehr Wasserkräfte im Bau gestanden als die Hälfte aller bis zum Jahre 1920 schon ausgebauten Wasserkräfte des Bundesgebietes überhaupt. Das Jahr 1922 verzeichnet weitere Fortschritte. Im Laufe des Jahres wurden zehn größere Wasserkraftanlagen (über 500 PS) mit einem Ausbauwerte von zusammen 22 610 PS beendet, an 29 der gleichen Kategorie mit zusammen 205 850 PS wurde das ganze Jahr über gearbeitet und acht Anlagen mit zusammen 33 030 PS wurden in Angriff genommen. Somit standen insgesamt 47 größere Wasserkraftanlagen mit 261 490 PS künftiger Höchstleistung in Bauausführung, welche sich auf die einzelnen Länder in nachstehender Weise verteilen: Niederösterreich 11 Anlagen mit 24 410 PS, Oberöstereich 6 Anlagen mit 54 610 PS, Salzburg 6 Anlagen mit 69 850 PS, Steiermark 6 Anlagen mit 25 620 PS, Kärnten 15 Anlagen mit 46 300 PS, Tirol 1 Anlage mit 8000 PS, Vorarlberg 2 Anlagen mit 32 700 PS Ausbaugröße. Hierzu sind noch in Niederösterreich 146, Oberösterreich 77, Salzburg 88, Steiermark 234, Kärnten 267, Tirol 76, Vorarlberg 7 und für das Burgenland 2, also zusammen 895 kleinere Wasserkraftanlagen mit einer geringeren Ausbaugröße als je 500 PS zu zählen, welche zwar nicht in dem hohen Maße wie die früher erwähnten Werte wirtschaftlich ins Gewicht fallen, in ihrer Gesamtheit jedoch nicht unterschätzt werden dürfen. Nach Inbetriebsetzung sämtlicher Werke kann mit einer Brennstoffersparnis von ungefähr 50 000 Wagen jährlich gerechnet werden.

— **Personalnachrichten.** Der Bundespräsident hat den Ministerialrat im Verkehrsministerium Dr. Julius Lasnicek zum Präsidenten der Bundesbahndirektion Wien-Nordost ernannt. Zum Vorstande des Präsidialbüros im Bundesministerium für Verkehrswesen wurde an seiner Stelle der bisherige Vorstandstellvertreter des Departements 6, Ministerialrat Dr. Friedrich Much, bestellt. — Der frühere Staatsbahndirektor-Stellvertreter von Villach, Hofrat Ing. Emil Valentinitsch, ist gestorben.

Ungarn.

— **Herabsetzung der Eisenbahntarife.** Dem Wunsche der Interessenvertretungen auf Herabsetzung der Eisenbahntarife nachkommend, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen die am 20. November v. J. erhöhten Tarife der gewöhnlichen, ermäßigten und besonders ermäßigten Eilgüter, ferner der in die erste ordentliche Warenklasse gehörenden, sowie den dritten Ausnahmetarifen unterliegenden Güter und der dem sechsten Ausnahmetarif unterliegenden Pferde vom 31. Januar d. J. an außer Kraft gesetzt, und statt deren neue herabgesetzte Tarife festgestellt, die am 1. Februar in Kraft getreten sind. Die Ermäßigung beträgt 25 bis 30 %. Ähnliche Tarifermäßigungen erfolgen auch auf den von den Staatsbahnen verwalteten Lokalbahnen und auf der Südbahn ungarischen Gebietes.

— **Ungarische Verhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten.** Im Laufe des Februar haben Verhandlungen zwischen Ungarn und Österreich wegen Ausgestaltung des österreichisch-ungarischen Güterverkehrs stattgefunden. Auch zwischen Ungarn und Südslavien haben mit Rücksicht auf die an Ungarn zurückgegebenen Gebiete im Baranyaer Komitate zur Wiederherstellung des unterbrochenen direkten Verkehrs in diesem Gebiete Verhandlungen stattgefunden. Nach dem Ergebnis dieser Verhandlungen ist der direkte Eisenbahnverkehr über die wichtigsten Übergangsstationen wieder aufgenommen worden. Diese sind Pécs, Magyarbóly, Eszék, Barcs, Virovitica, Beremend, Baranyavár-Pélmonostor.

— **Einführung von Übergangsmeldekarten bei den Staatseisenbahnen.** Wenn der Absender wünscht, daß man ihn von dem Übergang der Sendung über die Grenzübergangsstation verständige, so bietet die ungarische Eisenbahnverwaltung durch Einführung der Übergangsmeldekarte die Möglichkeit, daß der Absender durch die Grenzübergangsstation von dem erfolgten Übergang der Sendung in Kenntnis gesetzt werde. Zu diesem Zwecke hat der Absender bei der Aufgabe des Gutes die Übergangsmeldekarte genau auszufüllen und dem Frachtbriefe anzuschließen. Die Grenzübergangsstation versieht sodann nach tatsächlicher Übernahme der Sendung durch die Auslandsbahn die Übergangsmeldekarte mit ihrem Stempelaufdruck und Datum und übergibt sie der Post zur Beförderung an den Absender.

— **Frachtberechnung für besonders hochwertige Güter.** Mit Wirksamkeit vom 1. Februar d. J. sind Musikinstrumente, wie Klaviere, Violinen, Harfen usw. in dem Verzeichnis der besonders hochwertigen Güter gestrichen worden. Von demselben Zeitpunkte ab wird für sämtliche besonders hochwertigen Güter bei Aufgabe als Eilgut die dreifache Eilgutfracht, bei Aufgabe als Frachtgut die dreifache Fracht der Klasse I berechnet.

— **Erleichterung im Grenzverkehr.** Nach einer Ministerialverordnung können seit 5. Februar an bestimmte Nahrungsmittel ohne Bewilligung im Grenzverkehr befördert werden.

— **Die Rückwirkung der Besetzung des Ruhrgebietes auf die ungarische Kohlenversorgung.** Der Generaldirektor der Salgótarjaner Kohlenbergbau-Aktiengesellschaft äußerte im Landesverein ungarischer Kaufleute, daß infolge der Verringerung der Kohlenerzeugung des Ruhrgebietes Deutschland voraussichtlich auf die Kohleneinfuhr aus England, Polen und Tschechien angewiesen sein wird. Ungarn müsse daher dem Umstande Rechnung tragen, daß die oberschlesische Kohle weniger nach Ungarn befördert wird, und daß es gezwungen sein werde, tschechische Kohle einzuführen. Da jedoch in den jüngsten Tagen namhafte Kohlenvorräte ins Land gelangt seien, demzufolge die öffentlichen Betriebe für längere Zeit mit Kohlen versehen seien, auch die einheimische Kohlenförderung einwandfrei sei, so erscheine die Versorgung Ungarns mit Kohle infolge Besetzung des Ruhrgebietes nicht gefährdet.

In den ersten 9 Monaten des Jahres 1922 wurden 1 482 000 dz Steinkohlen und 112 942 dz Koks aus dem Ruhrgebiete nach Ungarn befördert.

— **Personalnachrichten.** Inspektor Dr. Eugen von Holl, Chefredakteur der halbamtlichen Fachzeitschrift „Vasuti és Közlekedési Közlöny“, Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrswesen, ist aus dem Dienste der ungarischen Staatsbahnen geschieden. Aus diesem Anlaß hat ihm der Handelsminister für seine auf dem Gebiete des Verkehrswesens entfaltete ersprießliche Tätigkeit seine vollste Anerkennung ausgesprochen.

Niederlande.

— **Wirkung der Ruhrbesetzung auf die holländischen Häfen.** Für die Schwierigkeiten, die Holland aus der Ruhrbesetzung entstehen, bringt die Zeitschrift „Wirtschaftsdienst“ statt vieler nur den folgenden Bericht des Rotterdamer Korrespondenten des „Allg. Hdlbl.“: „Es war vorauszusehen, daß die Besetzung der Ruhr durch die Franzosen für Rotterdam und andere niederländische Hafenplätze, die auf den Verkehr auf dem Rhein angewiesen sind, sehr unheilvolle Wirkungen haben würde. So verlautete heute, daß eine große Zahl Erztransporte aus Schweden, die für Rotterdam bestimmt waren, abbestellt wurden und nun ihren Weg über die deutschen Häfen nehmen sollen. Aber außerdem sind auch Transporte von englischen Kohlen, die für rheinaufwärts gelegene Gebiete bestimmt sind, im besetzten Gebiete angehalten worden, mit der Forderung, daß hiervon 10 % Einfuhrzoll an die Franzosen bezahlt werden soll. Wenn es unserer Regierung nicht gelingt, eine Regelung zu treffen, wobei sicher auch England ein ernstes Wörtlein mitzusprechen haben dürfte, dann muß man fürchten, daß auch für diese Transporte Holland ausgeschaltet wird und sie über deutsche Häfen geleitet werden.

Indessen darf man wohl erwarten, daß dies nicht so weiter gehen wird, da verschiedene Maßnahmen durch die Besetzungstruppen vorgenommen wurden, die in offenbarem Widerspruch zu der Rheinakte stehen, an deren genauer Befolgung die Franzosen sicher jetzt auch Interesse haben.“

Übrige europäische Länder.

— **Die finnischen Staatsbahnen und die Post.** Auch bei den finnischen Staatsbahnen ist die mehr oder weniger ungenügende Ersatzleistung der Post für Leistungen der Eisenbahn Gegenstand von Erörterungen. Wie die schwedischen Staatsbahnen haben auch die finnischen Staatsbahnen die Einrichtung der sog. Oberrevisoren, die, außerhalb stehend, sozusagen von höherer Warte die Eisenbahneinrichtungen prüfen, Anstände geltend machen und mit Besserungsvorschlägen hervortreten. Der Bericht dieser Oberrevisoren für 1921 beanstandet, daß im Voranschlag der Staatsbahnen für 1922 keinerlei Ersatz der Post für Leistungen der Staatsbahnen vorgesehen ist. Außer der eigentlichen Postbeförderung ist an mehreren Orten auch die ganze Postbesorgung den Eisenbahnen überlassen, derart, daß Stationspersonal, sehr oft der Stationsinspektor selbst, die Post gegen ein ganz geringes Entgelt besorgt. Die Eisenbahnverwaltung hat sich schon gezwungen gesehen, eben wegen der durch diese Postbesorgung veranlaßten Mehrarbeit Aushilfskräfte

gegen eine viel höhere Entlohnung, als die Post ersetzt, anzustellen, von einer Miete des für die Postbesorgung nötigen Raumes gar nicht zu reden.

Nun sind ja wohl Post sowohl wie Eisenbahn staatliche Geschäftseinrichtungen und jede hat auf ihrem Gebiet ein Monopol, weshalb es eigentlich gleichgültig erscheinen könnte, welche von beiden dem Staatswesen Gewinn oder Verlust einbringt. Man könnte auch meinen, daß gegenseitige Ersatzaufrechnungen unnötige Buchführungsübertragungen von einem Konto auf ein anderes darstellen. Indes ist man schon vor Jahren zu der Ansicht gelangt, daß die Staatsbahnen mehr als die übrigen Staatseinrichtungen die Eigenschaft von privaten Unternehmungen besitzen, und insbesondere in der neuesten Zeit ist mit Recht immer dringender verlangt worden, daß die Staatsbahnen nach allgemeinen Geschäftsgrundsätzen und unter Beachtung der Rentabilität verwaltet werden sollen. Aus diesem Grunde sind die Beförderungstarife mehrmals erhöht worden; es ist die Leistungsfähigkeit verschiedener Zweige des Erwerbslebens und ihr Vermögen, höhere Beförderungsabgaben zu tragen, in Anspruch genommen worden zu dem Endzweck, daß die Einnahmen der Staatsbahnen zur Deckung der Ausgaben und auch zur Verzinsung des für sie aufgewendeten Kapitals ausreichen.

Als Widerspruch gegen diese Auffassung und diesen Grundsatz ist es zu erachten, wenn den Staatsbahnen Ersatz für eine so wesentliche Transporttätigkeit, wie es die Beförderung der Post ist, die z. B. im Jahre 1921 nahezu ein Viertel des ganzen Verkehrsüberschusses veranlaßte, vorenthalten wird. Gegenüber der die Eisenbahnen benützenden Allgemeinheit ist dies unbillig, denn diese Allgemeinheit muß aus diesem Anlasse entweder die Lasten einer weiteren Erhöhung der Beförderungstarife tragen oder sie büßt mindestens die Möglichkeit ein, eine längst ersehnte und notwendige Erniedrigung dieser Tarife zu erreichen, eine Erniedrigung, die zur Erleichterung des allgemeinen Erwerbslebens sogar dringend nötig wäre, wie auch die Oberrevisoren in anderem Zusammenhange sehr oft geltend gemacht haben. Auch auf die Oberleitung und das Personal der Staatseisenbahn kann der gegenwärtige Zustand zur Arbeit an der Erhöhung der Rentabilität der Bahnen keineswegs ermunternd und aneifernd wirken.

Die Oberrevisoren sind daher der Anschauung, daß die staatlichen Geschäftseinrichtungen, die so wie die Bahn, Post und Telegraph als Geschäftsunternehmen sowohl die Allgemeinheit wie die übrigen Staatseinrichtungen bedienen, sich in genau gleicher Weise auch von ihren Kunden bezahlen lassen müßten, ob dies nun private oder sonstige staatliche Unternehmungen sind. Bei den letzteren könnte dies allerdings auf dem Buchungswege gemacht werden. Dadurch erhalte man doch ein klares Bild von der Rentabilität jeder einzelnen Einrichtung, und die Beförderungsabgaben könnten dann mit Rücksicht auf die Kunden auf einer gerechteren Grundlage festgesetzt werden, als dies bei dem jetzigen System mit teilweisem Freibetrieb möglich sei. Dadurch könne auch das Personal veranlaßt werden, mit größerem Interesse den Ergebnissen der Tätigkeit ihres Geschäftszweiges zu folgen und an dessen Vervollkommnung zu arbeiten. Dr. S.

— Güter- und Kohlenverkehr zwischen Ost=(Polnisch=)Oberschlesien und der Tschechoslowakei über Deutschland. Der direkte Güter- und Kohlenverkehr zwischen Stationen von Ost-Oberschlesien und Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen über Deutschland ist am 15. Februar d. J. unter folgenden Bedingungen aufgenommen worden: Der Absender muß im Frachtbriefe die deutsch=tschechoslowakische Grenzübergangsstation vorschreiben. Soweit die Fracht zwischen diesen deutsch=tschechoslowakischen Grenzübergangsstationen und Stationen von Ost=Oberschlesien nach den Bestimmungen des polnisch=oberschlesisch-deutschen Eisenbahngütertarifs und nach dem Tarife für die Beförderung von Tieren berechnet wird, hat der Absender außerdem im Frachtbriefe vorzuschreiben:

a) Im Verkehre aus Ost=Oberschlesien die letzte deutsch=oberschlesisch-polnisch=oberschlesische Staatsgrenze;

b) Im Verkehre aus der Tschechoslowakei die erste deutsch=oberschlesisch-polnisch=oberschlesische Staatsgrenze.

Die Fracht, die Zuschläge zur Fracht, die Zollgebühren, Barauslagen und Nebengebühren aller Art müssen bis zur deutsch=tschechoslowakischen Grenzübergangsstation frankiert werden. Die Angabe des Interesses an der Lieferung ist unzulässig.

— Verkehrsentwicklung in Italien. Die statistischen Nachrichten über die ersten 4 Monate des Betriebsjahres 1922/23, die in dem Bollettino di Notizie economiche, Januarheft 1923, wiedergegeben und besprochen werden, lassen gegenüber den gleichen Monaten (Juli-Oktober) des Vorjahres einen zwar nicht sehr bedeutenden, aber immerhin beachtenswerten Fortschritt in den Verkehrsleistungen der italienischen Staatsbahnen erkennen. In dieser Zeit betrugen die Verkehrseinnahmen 989 gegen 941 Millionen Lire. Diese Steigerung entspricht der Erhöhung der Verkehrsleistungen im Güterverkehr von 9,1 auf 10,5 Millionen Tonnen.

Die Verkehrssteigerung, die sich im ganzen auf 15 % beläuft, war im Stückgutverkehr größer (23 %) als für Wagenladungen. Der italienische Berichterstatter des Bollettino knüpft daran die Bemerkung, daß gerade der Stückgutverkehr durch Unregelmäßigkeiten und Unsicherheiten im Eisenbahnwesen am stärksten leide, und daß die Verfrachter dann auf andere Verkehrsmittel (Post, Automobile) überzugehen pflegten. Aus der Steigerung des Stückgutverkehrs ergebe sich, daß die Verbesserung der italienischen Eisenbahnverhältnisse dem Publikum erneutes Vertrauen eingeflößt hätte.

Die Ausnutzung der Tragfähigkeit der Güterwagen im Wagenladungsverkehr ist sehr günstig gewesen; sie betrug 12,2 t im Durchschnitt, während die durchschnittliche Tragfähigkeit der Güterwagen des italienischen Wagenparks 15 t beträgt. In dem letzten Betriebsjahre vor dem Kriege belief sich die durchschnittliche Belastung nur auf 10,9 t. Dagegen war die Ausnutzung der Wagen für den Stückgutverkehr sehr ungünstig; sie betrug 1913/14 : 3,1 t, 1920/21 : 3,2 t und in den vier ersten Monaten des Betriebsjahres 1922/23 : 2,7 t. Aus dieser ungenügenden Auslastung erwachsen der Verwaltung große Verluste, so daß eine bessere Organisation dieser Verkehrsart dringend geboten ist.

In den Monaten Juli-September 1922 hat der Eisenbahnverkehr von und nach den Seehäfen eine Vermehrung um 20 % gezeigt. Die Ausnutzung derWagen ist außerordentlich günstig (14,45 %). Die verhältnismäßig größte Zunahme des Verkehrs hatte Savona (55 %), die geringste Venedig (5 %). Der Hafen von Genua, der 45 % des Seeverkehrs in sich vereinigt, zeigte eine Verkehrszunahme von 27 %. Es wird darüber geklagt, daß der Verkehr von Venedig seit dem Vorjahre um etwa 16 % zurückgegangen ist, eine Folge der unsicheren politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Hinterlandes und des Wettbewerbs der nordischen Häfen. Von dem kürzlich abgeschlossenen Vertrage mit der Tschechoslowakei über den Triester Verkehr wird eine baldige Besserung erwartet.

— Londoner Untergrundverkehr. Im Jahre 1922 haben die vereinigten Londoner Untergrundbahnen einschließlich der ihnen angegliederten Omnibusgesellschaft, aber ausschließlich der Straßenbahnen, die zu ihrem Betrieb gehören, 1 171 927 766 Fahrgäste befördert; das sind 72 049 844 mehr als im Vorjahre, eine Zahl, die noch nicht dagewesen ist. Ihre Wagen haben 263 076 580 km, 12 164 550 km mehr als im Vorjahre, zurückgelegt. Täglich waren 1480 Personenwagen auf den Gleisen und 2800 Omnibusse auf der Straße im Dienst. Für die Beschaffung von neuen Fahrzeugen, Neu- und Erweiterungsbauten sind im Jahre 1922 1 344 000 £ aufgewendet worden. Weitere Bauten zur Verbesserung des Londoner Verkehrs, die einen Aufwand von 17 Millionen erfordern werden, sind geplant.

— Staffeltarife für den Personenverkehr in England. Trotz der Herabsetzung der Fahrpreise von 175 % auf 150 % der Vorkriegssätze, die am 1. Januar d. J. in Kraft getreten ist (s. Nr. 42 ds. Ztg. v. 9. XI. 22), und trotz weitgehender Ermäßigungen in Gestalt von Ausflugs-, Wochenendkarten u. dgl. wird in England stark über die angeblich unerträgliche Höhe der Fahrpreise geklagt, die namentlich auf den Verkehr auf weite Entfernungen abschreckend wirken soll. Nur noch wichtige und Geschäftsreisen können auf solche Entfernungen unternommen werden, ist die allgemeine Ansicht, die auch von den Eisenbahnbeamten geteilt wird. Bei dem Suchen nach Abhilfe wird vorgeschlagen, für Reisen über eine gewisse Entfernung eine Ermäßigung zu gewähren, doch wird darauf hingewiesen, daß solche Forderungen leicht aufzustellen, aber schwer zu erfüllen sind, weil ihre Folgen zuweilen gar nicht zu übersehen sind, und zwar nicht nur in bezug auf die Gestaltung der Einnahmen der Eisenbahngesellschaften bei stärkerem Verkehr zu niedrigeren Fahrpreisen, sondern auch in manchen anderen Beziehungen. Der Einführung neuer Tarife müssen aber sehr eingehende Erörterungen vorausgehen, und selbst dadurch können sich die Eisenbahngesellschaften nicht immer vor Fehlschlägen und mißbräuchlicher Benutzung ihrer Einrichtungen schützen. So müßte z. B., wenn für die Reisen auf weite Entfernungen verbilligte Sätze eingeführt würden, die Möglichkeit der Fahrtunterbrechung eingeschränkt werden, um zu verhüten, daß Fahrkarten für weite Entfernungen gelöst werden, wenn es sich tatsächlich um mehrere Einzelreisen handelt, die aneinander anschließen. Einer der Vorschläge geht dahin, daß für Reisen auf mehr als 200 Meilen (320 km), für England schon eine erhebliche Entfernung, ein Nachlaß von 10 % gewährt werden soll, der für je 50 weitere Meilen (80 km) noch um 5 % vermehrt werden soll, wobei nur eine beschränkte Möglichkeit der Unterbrechung der Reise zugelassen, die Fahrt vielmehr im wesentlichen in einem Zuge ausgeführt werden soll. Von einer solchen Regelung der Fahrpreise wird erwartet, daß sie sich mit verhältnis-

mäßig geringen Schwierigkeiten durchführen lassen würde, daß sie namentlich auch die Preise der Fahrkarten, für die schon Ermäßigungen gelten, unberührt lassen würde.

— **Dividenden der englischen Eisenbahnen.** Im Februar pflegen die englischen Eisenbahngesellschaften ihre Generalversammlungen zu halten. Diese Versammlungen und die darin gefaßten Beschlüsse sind dieses Mal von besonderer Bedeutung, weil dabei die Eisenbahngesellschaften zum letzten Mal in ihrer alten Form auftreten. In Zukunft werden nur noch von den vier Gruppen, zu denen die englischen Eisenbahnen zusammengefaßt sind, Generalversammlungen abgehalten und Beschlüsse über die zu verteilenden Dividenden gefaßt werden. Die Rechenschaft, die bei der Generalversammlung und durch die Festsetzung der Dividende über die Ergebnisse des Betriebes im letzten Jahre abgelegt wird, wird dieses Jahr von der Fachpresse recht günstig beurteilt. Die Eisenbahngesellschaften geben mit wenigen Ausnahmen höhere Dividenden als voriges Jahr. Dabei haben sie nur in einigen wenigen Fällen die Nachzahlungen für während des Krieges unterbliebene Unterhaltungsarbeiten, die jetzt von der Regierung überwiesen worden sind, angreifen müssen, um ihre Dividenden zu zahlen. Einige Gesellschaften geben 7½ bis 8½ % Dividende. Der niedrigste Satz ist derjenige der Londoner Metropolitan-Eisenbahn mit 3½ %.

Fremde Erdteile.

— **Einnahmen der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.** Die Überschüsse der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten für das Jahr 1922 werden auf nicht ganz 4 % des Anlagekapitals geschätzt, obgleich der Verkehr stark zugenommen hat. Da dieser Satz nur der Verzinsung entspricht, die man z. B. bei einer Sparkasse auch haben kann, stoßen die Eisenbahngesellschaften auf erhebliche Schwierigkeiten, wenn sie neue Aktien unterbringen wollen, um ihr Anlagekapital, wie es heute in vielen Fällen nötig ist, zu erhöhen. Seit dem Jahre 1911 haben die amerikanischen Eisenbahnen nur einmal, nämlich im Jahre 1916, 6 % Dividende gegeben. Von 1916 bis 1921 ist ihr Überschuß beständig gefallen. 1921 war der Tiefpunkt mit 3 % erreicht.

Rechtspflege.

— **Zuckerdiebstahl und Haftung der Bahn.** Wer haftet beim Übergang des Gutes von der Kleinbahn zur Staatsbahn? Anwendung der §§ 432, 469 HGB. auf Eisenbahnen. (Grundsätzliche Entscheidung des Reichsgerichts vom 11. November 1922.) Nach dem Handelsgesetzbuch tritt bei Übergabe des Gutes von einem Frachtführer an den andern der nachfolgende Frachtführer in den Frachtvertrag durch Übernahme aller Verpflichtungen ein (§ 432). Diese Gesetzesstelle in Verbindung mit § 469 HGB. (Wahlfreiheit des Geschädigten in der Inanspruchnahme eines in Betracht kommenden Frachtführers) findet nach der neuen Reichsgerichtsentscheidung auch auf Eisenbahnen Anwendung.

Mit Frachtbrief vom 16. Juli 1919 sandte die Zuckerverteilungsstelle des Kommunalverbandes Niederbarnim 100 Sack Zucker zu je 100 kg von Berlin-Tegel an die Gemeinde Berlin-Oberschöneweide nach Station Niederschöneweide-Johannisthal. Der Zucker wurde zunächst mit der Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde, einer Kleinbahn, befördert, von Pankow ab mit der Staatsbahn. Bei der Ankunft der Sendung in Niederschöneweide fehlten 52 Sack Zucker. Die Gemeinde Berlin-Oberschöneweide hat Schadensersatzklage gegen den Reichseisenbahnfiskus erhoben, der sich mit dem Einwande verteidigte, daß seine Haftung erst mit der Übernahme des Zuckers in Pankow beginne, der Verlust aber bereits auf der Kleinbahn eingetreten sei.

Landgericht und Kammergericht zu Berlin haben den Eisenbahnfiskus zur Schadensersatzleistung verurteilt. Das Reichsgericht hat die Revision des Beklagten mit folgenden Entscheidungsgründen zurückgewiesen. Das Kammergericht sieht als erwiesen an, daß der Kleinbahn in Tegel 100 Sack Zucker zu je 100 kg zur Beförderung übergeben und davon auf der Bestimmungsstation nur 48 Säcke angekommen, 52 also unterwegs verlorengegangen seien. Es führt aus, daß der Beklagte das Gut auf durchgehenden Frachtbrief übernommen habe und daher gemäß §§ 469, 432 Abs. 2 HGB. für den Verlust hafte, gleichviel ob er auf seiner eigenen Bahn oder auf der Kleinbahn eingetreten sei. Gegen die Höhe des Anspruchs lägen Bedenken nicht vor. Zu Unrecht rügt die Revision hiergegen, daß § 432 HGB. auf Eisenbahnen keine Anwendung finde. Diese Vorschrift regelt die Haftung des Hauptfrachtführers und der Unterfrachtführer bei Abschluß eines Gesamtfrachtvertrages und gilt auch für Eisenbahnen, soweit nicht § 469 HGB. eine Einschränkung enthält. Auch diese letztere gesetzliche Bestimmung ist nicht verletzt. Es kann der Revision nicht zugegeben werden, daß Kleinbahnen nicht darunter fallen. Das Gegenteil erhellt aus § 473 HGB. im Zusammenhalt mit den übrigen Bestimmungen des siebenten Abschnitts des 3. Buchs des Handelsgesetzbuchs. Denn wenn dort bestimmt wird, daß bei einer Kleinbahn insoweit, als in den §§ 453, 459, 460 bis 466 auf die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung verwiesen ist, an deren Stelle die Beförderungsbedingungen der Bahnunternehmung maßgebend sind, und daß eine Kleinbahn den Vorschriften in § 453 nur mit einer gewissen Maßgabe unterliegt, so kann das nur den Sinn haben, daß alle übrigen Bestimmungen des siebenten Abschnitts auch für Kleinbahnen gelten sollen. Damit im Einklang steht die Denkschrift S. 274 f. zu § 465 des Entwurfs eines Handelsgesetzbuchs von 1897. Das alte Handelsgesetzbuch enthielt eine solche Regelung nicht. Danach waren für Kleinbahnen vielmehr lediglich die Bestimmungen des Abschnitts über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen maßgebend. Das alte Handelsgesetzbuch enthielt aber auch nicht die Verweisungen auf die Eisenbahnverkehrsordnung, wie sie das neue Handelsgesetzbuch aufgenommen hat. Diese Änderung machte die Vorschrift in § 473 Abs. 1 notwendig, da die Verkehrsordnung auf Kleinbahnen keine Anwendung findet. Auch im Schrifttum wird es nicht als zweifelhaft angesehen, daß § 469 HGB. auch für Kleinbahnen gilt. Daß ein Gesamtfrachtvertragsverhältnis zwischen Groß- und Kleinbahnen nicht ausgeschlossen ist, gibt auch Sperber zu. Liegt es vor, so kommt nach der zwingenden Vorschrift in § 471 HGB. § 469 daselbst zur Anwendung. Daß es hier vorliegt, hat das Kammergericht ohne Rechtsirrtum angenommen. Auf dem Frachtbrief findet sich an der für den Stempel der Versandstation vorgesehenen Stelle der Stempel der Kleinbahn Tegel-Friedrichsfelde. Der Stempel der Station Pankow ist an der Stelle aufgedrückt, der für die Stempel der Umlade- und Umbehandlungsstation bestimmt ist. Ein Annahmestempel einer Großbahnstation befindet sich darauf nicht. Daraus konnte entnommen werden, daß die Kleinbahn die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Bestimmungsstation übernommen hat und daß der Beklagte in diesen Frachtvertrag eingetreten ist. Da er das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat, so kann ihn die Klägerin gemäß § 469 HGB. auf Schadensersatz in Anspruch nehmen, auch wenn sich der Verlust auf der Betriebsstrecke der Kleinbahn ereignet hat. (Aktenzeichen: I 90/22. — 11. 11. 22.)

K. M.-L.

Bücherschau.

— **Neue Postkarten mit Personenzuglokomotiven.** Hanomag-Lokomotiv-Postkartenreihe 12 (erschienen im Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden) liegt vor. Die Postkarten zeigen die mit Hauptabmessungen versehenen interessantesten Personenzug-Lokomotivarten, die von der Hanomag für alle Teile der Erde gebaut wurden. Die Reihe enthält 17 Bildkarten, sauber in Lichtdruck aus bestem Karton hergestellt und kostet 340 ℳ zuzüglich 100 ℳ für Portoauslagen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 20,12 km lange Teilstrecke Aufkirch (Schw.) - Schongau der Nebenbahn Kaufbeuren-Schongau ist vom 18. Februar 1923 ab den Vereinsbahnstrecken der Deutschen Reichsbahn (Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München) zugerechnet worden.

Die 28,62 km lange Reststrecke Plockhorst-Gliesmarode der Nebenbahn Celle-Braunschweig mit Abzweigung nach Peine ist vom 1. März 1923 ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Hannover zugerechnet worden.

Eröffnung neuer Bahnstrecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Cassel. Am 1. März d. Js. ist die vollspurige Bahnstrecke Rottlebe-

rode-Stolberg a. Harz als Nebenbahn mit dem Bahnhof IV. Klasse Stolberg a. Harz für den Personenverkehr eröffnet worden.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Am 1. März 1923 ist der links der Bahnstrecke Rottenbach-Katzhütte zwischen den Stationen Sitzendorf und Mellenbach-Glasbach gelegene Haltepunkt Obstfelderschmiede, der bisher nur als Tarif- und Übergangsstation für den Güterverkehr der Oberweißbacher Bergbahn diente, für den Personen-, Gepäck- und Exprеßgutverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen: zwischen Sitzendorf und Obstfelderschmiede 3,77 km, zwischen Obstfelderschmiede und Mellenbach-Glasbach 2,03 km.

Reichsbahndirektionsbezirk Stuttgart. Der Haltepunkt Rauher Stich auf der Strecke Heilbronn Süd-Marbach (Neckar) wird vom 5. März d. Js. an aufgehoben.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 43 vom 27. Februar 1923 an sämtl. Vereinsverwaltungen betreffend: Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über die Beschlüsse des Technischen Ausschusses in seiner Sitzung Heidelberg am 4./6. Oktober 1922.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Cassel.

Am 1. März d. J. wird die normalspurige Bahnstrecke Rottleberode-Stolberg a. Harz als Nebenbahn mit dem Bahnhof IV. Klasse Stolberg a. Harz für den Personenverkehr eröffnet.

Ausgeschlossen ist vorläufig die Annahme und Auslieferung von Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Fahrzeugen und Sprengstoffen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. April 1909.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Die neue Bahnstrecke wird dem Betriebsamt 1, dem Verkehrs- und Maschinenamt Nordhausen und dem Werkstättenamt Göttingen zugestellt. (400)

Cassel, den 26. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

2. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Am 1. April 1923 wird die Station Godorf als Tarifstation für den öffentlichen Güterverkehr aufgehoben und mit der Tarifstation Wesseling-Rheinwerft vereinigt.

Köln, den 1. März 1923. (407)
Die Direktion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Meseritz-Bentschen belegene Bahnhof Dürrlettel erhält vom 15. März 1923 ab die Bezeichnung Dürrlettel-Tirschtiegel.

Charlottenburg, den 1. März 1923.
Reichsbahndirektion Osten. (420)

4. Umladegebühren.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1923 werden die Umlade- und Rollbockgebührensätze der Schmalspurbahnen des Reichsbahndirektionsbezirks Erfurt je für 100 kg wie folgt erhöht:

für Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 20 M. auf 40 M.,
für Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren usw.) von 100 M. auf 200 M.,
für Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) von 80 M. auf 160 M.

Die alsbaldige Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455).

Erfurt, den 27. Februar 1923. (404)
Reichsbahndirektion.

5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. März 1923 wird der links der Bahnstrecke Rottenbach-Katzhütte zwischen den Stationen Sitzendorf und Mellenbach-Glasbach gelegene Haltepunkt Obstfelderschmiede, der bisher nur als Tarif- und Übergangsstation für den Güterverkehr der Oberweißbacher Bergbahn diente, für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Sitzendorf und Obstfelderschmiede . . . . . . 3,77 km
zwischen Obstfelderschmiede u. Mellenbach-Glasbach . . . 2,03 km

Zur Bedienung des Haltepunktes werden die in den veröffentlichten Fahrplänen vorgesehenen Züge anhalten.

Erfurt, den 26. Februar 1923. (398)
Reichsbahndirektion.

6. Verkehrswiederaufnahme.

Gemäß § 10, Ziffer 1a VWÜ. Auf den Linien der österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahndirektion Linz) wurden alle früher gemeldeten Verkehrsstörungen bereits behoben und der Gesamtverkehr wieder aufgenommen, auch in der Strecke zwischen den Bahnhöfen Obertraun und Bad Aussee am 24. Februar 1923 vormittags.

Linz, den 26. Februar 1923.
Bundesbahndirektion. (414)

Güterverkehr in Österreich.

Die wegen Dammrutschung zwischen Obertraun und Bad Aussee am 3. Februar verfügte Sperre des Gesamtverkehrs wurde am 24. Februar wieder aufgehoben.

Wien, im März 1923. (415)
Bundesministerium für Verkehrswesen.

7. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 3. März 1923 treten die Niederländischen Eisenbahnen hinsichtlich der auf deutschem Gebiet gelegenen Stationen dem Ausnahmetarif 17 für Kohl bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Februar 1923. (406)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit werden besondere Entfernungen für beschleunigtes Eilgut von Basel Bd. Bf. nach Saßnitz Hafen über Immendingen—Stuttgart—Osterburken—Würzburg—Ritschenhausen eingeführt. (397)

Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 27. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A, Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 werden im Heft A unter Abschnitt C besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif erleichternde Bestimmungen über die Erhebung von Platzgeld bei Ansammlung von Holzladungen eingeführt. Das Nähere ist aus dem nächsten Tarif-Anzeiger zu ersehen. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 28. Februar 1923.
Reichsbahndirektion. (410)

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 8. März 1923 wird der Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln zur Volksernährung auf Saatkartoffeln (Pflanzkartoffeln) ausgedehnt. Die Frachtermäßigung ist an die Erfüllung der im § 40 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abtlg. B für Saatkartoffeln (Pflanzkartoffeln) vorgesehenen Bedingungen zu binden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Eisenbahnen, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. März 1923. (417)
Reichsbahndirektion.

Tarif 1101. — Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Mit sofortiger Gültigkeit werden
1. die Station Deutsch Wette unter den Gewinnungsstätten IV 1a), Seite 4 des Tarifs,
2. die Heddigrube unter den Gewinnungsstätten IV 1b), Seite 6 des Tarifs (Seite 4 des Nachtrags 5),

des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw. aufgenommen. Nähere Angaben enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn und der norddeutschen Privateisenbahnen.

Breslau, den 3. März 1923. (419)
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

A. Güter- und Tierverkehr zwischen Polnischoberschlesien und dem übrigen Polen sowie Danzig über Deutschoberschlesien. B. Güter- und Tierverkehr zwischen polnischen (ausgenommen polnischoberschlesischen) Stationen untereinander u. mit Danziger Stationen über Deutsch- und Polnischoberschlesien.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1923 sind die obengenannten Tarife eingeführt worden. Die Tarife sind bei der Stationskasse in Kattowitz zum Preise von je 1000 polnische Mark zu beziehen.

Oppeln, den 24. Februar 1923. (399)
Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A — Tfv. 2 —.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 ist mit Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums für Eil- und Frachtstückgutsendungen sowie Wagenladungen, die von den schmalspurigen Linien der Reichsbahndirektion Dresden auf die vollspurigen Linien oder umgekehrt übergehen, ein einheitlicher Lieferfristzuschlag von 3 Tagen eingeführt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Februar 1923. (405)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 205. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Auf Seite 21 des Tarifs werden im Abschnitt II unter „C. Leichen" die Gebührensätze mit sofortiger Gültigkeit auf folgende Beträge erhöht:

a) im Absatz 1
in der 3. Zeile auf 320 M.
„ „ 4. „ „ 480 „
„ „ 5. „ „ 4800 „
„ „ 9. „ „ 160 „

b) im Absatz 3 in der 3. Zeile auf 7800 M.

c) im Absatz 4
in der 4. Zeile auf 7800 M.
„ „ 5. „ „ 11600 „
„ „ 6. „ „ 19400 „

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (s. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt worden.

Charlottenburg, den 1. März 1923.
Reichsbahndirektion Osten (412)
als geschäftsführende Verwaltung.

Tfv. 968 Niederländisch-Österreichischer Güterverkehr durch Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 werden im niederländisch-österreichischen Gütertarif vom 1. Juni 1922 bis auf weiteres die nachstehenden Beschränkungen eingeführt:

In beiden Verkehrsrichtungen sind die Sendungen bis zur niederländisch-deutschen Grenzübergangsstation zu frankieren. Nachnahmen und Barvorschüsse sind ausgeschlossen. In beiden Verkehrsrichtungen ist demnach die Fracht von der Versandstation bis zur deutsch-niederländischen Grenzübergangsstation vom Absender und von da bis zur Bestimmungsstation vom Empfänger zu zahlen. Die Zahlung der Gesamtfracht von der Versand- bis zur Bestimmungsstation durch den Absender oder den Empfänger ist nicht gestattet.

Die Maßnahme ist erforderlich geworden durch die Einführung der gleichen Beschränkungen im deutsch-niederländischen Güterverkehr aus den in der Bekanntmachung über diesen Verkehr angegebenen Gründen. (396)

Köln, den 26. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Für den Verkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen-Tarifverz. Nr. 88 (bisher 312) Abschnitt II — treten am 1. März 1923 neue Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (395)

Oldenburg, den 24. Februar 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 8. März 1923 werden die Stationen der Westfälischen Landes-Eisenbahn Ostenland und Westerwiehe an der Bahnstrecke Sennelager-Wiedenbrück aufgenommen. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrs-Anzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Eisenbahnen, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. März 1923.
Reichsbahndirektion. (411)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 8. März 1923 wird der Ausnahmetarif 2d (für Haus- und Straßenkehricht) ausgedehnt auf Mülldünger. In den Geltungsbereich werden gleichzeitig aufgenommen zu A (für Haus- und Straßenkehricht sowie Mülldünger) sämtliche im Ausnahmetarif 11b (für Stalldünger) genannten Groß-Berliner Versandstationen, die Stationen Dresden mit sämtlichen Bahnhöfen, Stuttgart Nord, Stuttgart West und Stuttgart-Cannstadt; zu B (Abtrittsdünger usw.) die Stationen Chemnitz mit sämtlichen Bahnhöfen, Dresden mit sämtlichen Bahnhöfen, Leipzig mit sämtlichen Bahnhöfen, Bautzen, Freiberg Ost, Plauen (Vogtl.) ob. Bf. und Zwickau.

Mit dem gleichen Tage werden in den Ausnahmetarif 11b (Stalldünger) als neue Versandstationen aufgenommen folgende Stationen: Chemnitz mit sämtlichen Bahnhöfen, Dresden mit sämtlichen Bahnhöfen, Leipzig mit sämtlichen Bahnhöfen und Plauen (Vogtl.) ob. Bf.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Eisenbahnen, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. März 1923. (416)
Reichsbahndirektion.

Badisch-Württ. und Bad.-Pfälz. Güterverkehr.

Auf den 1. März 1923 werden die Anstoßentfernungen einiger bad. Stationen ermäßigt, auf den 1. April 1923 die für Vimbuch—Württemberg um 1 km erhöht. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 24. Februar 1923.
Reichsbahndirektion. (394)

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1923 werden für beschleunigtes Eilgut von Basel Bad. Bf. nach Flensburg und Warnemünde besondere Entfernungen über Immendingen-Stuttgart-Osterburken - Würzburg-Ritschenhausen-Berlin eingeführt.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 1. März 1923. (408)
Reichsbahndirektion.

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Crefelder-Eisenbahn.

Ab 1. März 1923 gelangt der Nachtrag 16 zum diesseitigen Binnen-, Personen- und Gepäcktarif zur Ausgabe. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455). (402)

Crefeld, den 24. Februar 1923.
Die Direktion.

Deutscher Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarif Teil II, Anhang B.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 wird ein Anhang B zum Tarif ausgegeben. Durch diesen werden die Beförderungsgebühren des Personenverkehrs auf den in der Schweiz liegenden Strecken der deutschen Reichsbahn nach den Einheitssätzen des Tarifs der Schweizerischen Bundesbahnen in Frankenwährung festgesetzt und erhoben. Die Fahrpreise der in Deutschland liegenden Strecken erfahren keinerlei weitere Erhöhung. Die aufgenommenen besonderen Bestimmungen sind gemäß § 2 Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion in Karlsruhe.

Karlsruhe, im Februar 1923.
Reichsbahndirektion. (413)

Ermäßigte Aufbewahrungsgebühren für Fahrräder von Zeitkarteninhabern.

Vom 1. März 1923 ab betragen die vorgenannten Gebühren nicht wie unterm 13. Februar 1923 bekanntgegeben, 14,50 und 360 M., sondern 1680 M. für die Monatskarten und 420 M. für die Wochenkarte.

Berlin, den 27. Februar 1923. (403)
Reichsbahndirektion,
für die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn.

Westfälische Landes-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1923 werden die Personenfahrpreise und die Beförderungspreise für Gepäck pp. nach den für die Reichsbahnen geltenden Grundsätzen erhöht. (401)

Lippstadt, den 19. Februar 1923.
Die Direktion.

9. Verdingungen.

Die Anfertigung und Aufstellung von 100 m Gepäcktischen und 3 Stück Gepäckschalterhäuschen des Bhf. Friedrichstraße in Berlin sollen öffentlich verdungen werden.

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen im Geschäftszimmer der unterzeichneten Bauabteilung zur Einsichtnahme aus, können von dort zum Preise von 920 M. für das Angebotheft und 1300 M. für die Zeichnungen gegen postfreie Einsendung des Betrages bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 16. März 1923 mittags 12 Uhr im Geschäftszimmer der Bauabteilung statt. Die Angebote sind daher bis zu diesem Termin versiegelt mit entsprechender Aufschrift versehen einzusenden.

Zuschlagsfrist bis zum 22. März 1923.
Eisenbahn-Bauabteilung (418)
Berlin, Prinz-Louis-Ferdinand-Straße 12.

10. Verkauf von Lokomotiven.

Deutsche Reichsbahn.
Verkauf ausgemusterter Lokomotiven.

In unserem Bezirk stehen 15 zum Teil noch betriebsfähige Lokomotiven mit Schlepptendern zum Verkauf. Das Verzeichnis der Lokomotiven und die Verkaufsbedingungen sind gegen Einsendung von 300 ℳ postfrei von unserer Kanzlei zu beziehen. Die Angebote müssen spätestens am 20. März d. J. vorm. 10 Uhr hier vorliegen. (409)

Schwerin (Meckl.), den 28. Febr. 1923.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 11. | Berlin, den 15. März 1923. | LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Tarifpolitik der Reichsbahn.

Die im November 1922 veröffentlichte Denkschrift über die Tarifpolitik der Reichsbahn[1]), insbesondere das beigegebene statistische Material, ist durch die ständige Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse bald überholt worden. Das Reichsverkehrsministerium hat daher einen Nachtrag zu dieser Denkschrift herausgegeben, der die Zeit vom November 1922 bis 1. Februar 1923 umfaßt, einen Zeitraum, in dem die Geldentwertung besonders rasche Fortschritte gemacht hat (Dollarstand Durchschnitt Oktober 1922: 3181 ℳ, Ende Januar 1923: annähernd 50 000 ℳ).

Auch für diesen Zeitabschnitt fortwährender Erhöhungen, ja Vervielfachungen der Preise und Personalbezüge hat die Reichsbahn an dem Grundsatz festgehalten, daß sie ihren Haushalt unter allen Umständen im Gleichgewicht erhalten müsse. Sie ist der Überzeugung, daß ein Defizit der Reichsbahn für das deutsche Wirtschaftsleben eine Belastung wäre, die ebenso stark wirken würde wie Tariferhöhungen, aber in ungerechter Weise ohne Rücksicht auf die Beanspruchung der Leistungen der Eisenbahn verteilt würde. Denn der Fehlbetrag müßte entweder durch Steuern eingebracht werden oder, wenn er nicht gedeckt würde, zu einer weiteren Geldentwertung beitragen.

Die Reichsbahn hat ihre Sparmaßnahmen mit größtem Nachdruck fortgeführt, sie hat allein an Personal und Kohlen für das Rechnungsjahr 1922 über 200 Milliarden eingespart (nach dem Stand der Preise und Personalbezüge von Anfang Februar 1923 bedeutet dies eine jährliche Einsparung von 900 Milliarden Mark). Einer Verringerung werbender Ausgaben dürfte sie aber im Interesse ihrer Leistungsfähigkeit und damit der deutschen Volkswirtschaft nicht nähertreten. Sie hat sich vielmehr dazu entschlossen, trotz der erheblichen Mehraufwendungen in großem Umfange ausländische Kohle zu beschaffen, was ihr nicht nur die Bewältigung des letzten Herbstverkehrs, sondern auch die Fortführung ihres Betriebes nach dem Einbruch in das Ruhrgebiet ermöglichte.

Im wesentlichen mußten die durch die Geldentwertung hervorgerufenen Mehrausgaben durch entsprechende Vermehrung der Einnahmen ausgeglichen werden. Da die Frachten den weitaus überwiegenden Teil der Verkehrseinnahmen aufbringen, mußten sie in erster Linie zur Selbstkostendeckung herangezogen werden.

Die Eisenbahn ist nicht in der Lage, ihre Preise so schnell an die Geldentwertung anzupassen wie andere Wirtschaftszweige. Berechnung, Drucklegung und Versendung der neuen Preistafeln (Frachtsatzzeiger) an Tausende von Dienststellen erfordern eine Reihe von Tagen. Außerdem wirken Tarifänderungen, die nicht zu Beginn eines Monats in Kraft treten, sehr störend auf die Durchführung des äußeren Dienstes. In der Regel müssen daher die innerhalb eines Monats zu erwartenden Mehrausgaben schon im Laufe des Vormonats gewürdigt werden. Daß trotzdem die Preisgestaltung der Reichsbahn im ganzen richtig war, ergibt der vorläufige Abschluß der Monate April bis Dezember 1922 mit einem Überschuß von fast 3 Milliarden Mark.

Die Gütertariferhöhungen zum 1. Dezember 1922 und 1. Januar 1923 trugen den feststehenden und zu erwartenden Mehrausgaben, aber auch den vielen neueingeführten und erweiterten Tariferleichterungen Rechnung. Trotz der un-

[1]) Vgl. Nr 45 des Jahrg. 1922 dieser Zeitung.

erwartet hohen Preissteigerungen nach dem Einbruch in das Ruhrgebiet wurde von einer Gütertariferhöhung zum 1. Februar 1923 wegen der hierdurch geschaffenen unsicheren Wirtschaftslage abgesehen[2]). Die Tiertarife wurden geschont, um die Versorgung der Bevölkerung mit Fleisch zu erleichtern. Sie wurden ab 1. Januar um 10 %, im Februar um 40 % weniger erhöht als die Gütertarife.

Da alle in Papiermark ausgedrückten Preise nur durch den Vergleich mit der Friedenszeit oder mit anderen Preisen ein anschauliches Bild der Verteuerung geben können, wurden auch im Nachtrag wieder zahlreiche Zusammenstellungen von Beförderungspreisen und anderen Preisen in der Vorkriegszeit und in der Gegenwart gegeben.

Eine besondere Schwierigkeit bietet die Feststellung der durchschnittlichen Steigerung der Fracht. Die Frachten sind für die einzelnen Güter und Verkehrsbeziehungen infolge der allgemeinen Einführung von Staffeltarifen, der Versetzung von Gütern in höhere oder niedere Tarifklassen, der Änderung der Spannung zwischen den Tarifklassen, der Aufhebung und Neueinführung von Ausnahmetarifen sehr ungleichmäßig gestiegen. Die Durchschnittssteigerung erhält man nur, wenn man durch einen Vergleich der gesamten Güterverkehrsleistungen mit den Gesamteinnahmen aus diesem Verkehr die durchschnittliche Erhöhung der Einnahme aus einer Leistungseinheit, also aus einem Gütertonnenkilometer, berechnet. Hierbei ergibt sich, daß die Durchschnittsfracht im Januar 1923 auf das 1600- bis 1700fache gestiegen war. Die durch die Zusammenrechnung der prozentualen Erhöhungen gewonnene Steigerungsziffer für die Normalgütertarife beläuft sich dagegen für Januar auf 2858 [3]). Der große Unterschied erklärt sich aus den zahlreichen Tariferleichterungen, die in den letzten Monaten eingeführt worden sind: Versetzung von Gütern in niedrigere Tarifklassen, Ermäßigung der Stückgutfracht, Neueinführung und Erweiterung von zahlreichen Ausnahmetarifen, namentlich für Kartoffeln, Obst, Kohl, Seefische, Düngemittel und Zeitungsdruckpapier. Die Einnahmeausfälle aus diesen Ermäßigungen sind außerordentlich groß, z. B. nach dem Stand von Anfang Februar beim Kartoffelausnahmetarif 158 Milliarden Mark, beim Düngemittelausnahmetarif 40 Milliarden Mark jährlich (nach dem Stand vom 15. Februar das Doppelte hiervon).

Die Wirkung der unverändert beibehaltenen vertikalen Staffelung ist durch zwei Beispiele veranschaulicht: Die Fracht ist für die ersten 300 km teurer als für die folgenden 700 km, bei Kohle sogar schon für die ersten 200 km teurer als für die folgenden 800 km.

Zahlreiche Gegenüberstellungen zwischen Preis und Fracht nach dem Stande vom 1. Februar 1923 zeigen, daß die Frachtsteigerung so weit hinter den Preissteigerungen zurückgeblieben ist, daß sie diese auch nach einer Tariferhöhung um 100 % zum größeren Teil noch nicht erreicht.

Der häufigen Behauptung, daß die Gütertarife den Dollarstand überschritten hätten, wird eine Übersicht entgegengehalten, aus der zu ersehen ist, daß die einzelnen Monate des Rechnungsjahres 1922 nur 25—81 % der Einnahme aus dem Güterverkehr gebracht haben, die sich ergeben würde, wenn die Durchschnittseinnahme aus einem Gütertonnenkilometer, in Dollar umgerechnet, seit 1913 gleich geblieben wäre.

[2]) Als Ende Januar und Anfang Februar die Preise aller Waren und namentlich der von der Eisenbahn benötigten Stoffe immer weiter stiegen (seit 1. Januar hatte sich Kohle um fast das 4½fache, Eisen um fast das 4fache verteuert), und die Reichsbahn daher mit einem täglichen Fehlbetrag von etwa 10 Milliarden Mark rechnen mußte, hat sie sich zu einer 100 proz. Erhöhung der Gütertarife ab 15. Februar entschließen müssen.

[3]) Ab 15. Februar beziffert sich die Steigerung für die Durchschnittsfracht auf etwa 3200, für die Normaltarife auf 5717.

Ein Vergleich der Wagengestellungsziffern des Jahres 1922 mit denen des Vorjahres beweist, daß der Güterverkehr die Tariferhöhungen bis Ende 1922 glatt getragen hat.

Der Personenverkehr hat in den letzten Monaten des Jahres 1922 nur etwas mehr als 5 % der Gesamteinnahmen aufgebracht (gegen 28½ % im Jahre 1913). Seine Kosten mußten daher zum größeren Teil vom Güterverkehr getragen werden. Das Reichsverkehrsministerium hat die Absicht, die Einnahmen aus dem Personenverkehr wieder in ein günstigeres festes Verhältnis zu den Gesamteinnahmen zu bringen. Nachdem die Vorschrift des § 13 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung, daß die Fahrkarte den Fahrpreis angeben müsse, aufgehoben und daher das Umdrucken oder Umstempeln von vielen Millionen von Fahrkarten nicht mehr erforderlich ist, können auch die Personentarife schnell abgeändert werden. Seit 1. Oktober wurden sie allmonatlich um 100 % (am 1. Januar etwas mehr) erhöht.

In dem behandelten Zeitabschnitt war der Personenverkehr nicht zurückgegangen. Die Reichsbahn verkennt aber nicht, daß durch die weitere Anspannung der Personentarife vielleicht manchen Bevölkerungsschichten das Reisen ebenso erschwert oder unmöglich gemacht wird, wie die Benutzung anderer der Erholung oder der kulturellen Förderung dienender Einrichtungen. Sie kann dies aber leider nicht verhindern, wenn sie nicht allzu sehr mit den Kosten des Personenverkehrs den Güterverkehr und dadurch andere Volkskreise in unbilliger Weise belasten will.

Vergleiche mit den allgemeinen Lebenshaltungs- und Ernährungskosten und einzelnen Lebensmittelpreisen bekräftigen, wie weit auch im Februar die Personenfahrpreise noch hinter diesen Preisen zurückstanden[4]).

Da der Personenverkehr seine Selbstkosten nicht zu decken vermag, ist es sehr mißlich, daß auch wohlhabende Reisende, namentlich reiche Ausländer, zum großen Teil auf Kosten schwächerer Bevölkerungsschichten die Eisenbahn benutzen. Das Reichsverkehrsministerium ist dem immer wieder geäußerten Wünschen nach einer stärkeren Belastung der oberen Klassen entgegengekommen, obwohl mit einer erheblichen Einnahmevermehrung wegen der zu erwartenden Abwanderung in die unteren Klassen nicht gerechnet werden durfte. Die Fahrpreise für die 1. und 2. Klasse wurden mehr erhöht als für die 3. und 4. Klasse, die Schnellzugszuschläge und namentlich die Bettkartenpreise besonders kräftig herangezogen.

Trotz aller Rücksicht auf den Berufsverkehr mußten die Zeitkarten etwas stärker belastet werden, da ihre Preise nurmehr einen ganz geringen Bruchteil der Selbstkosten deckten und daher auch den Wettbewerb anderer zur Bewältigung des Nahverkehrs unentbehrlicher Verkehrsmittel beeinträchtigten. Sie gewähren auch jetzt noch bei einer werktäglich zweimaligen Benutzung eine Ermäßigung von nahezu ⅔, bei viermaliger Benutzung von nahezu 5/6 des Normalfahrpreises.

Das Reichsverkehrsministerium legt besonderen Wert darauf, daß bei den Tarifänderungen die berufenen Beratungsorgane (ständige Tarifkommission und ständiger Ausschuß des Reichseisenbahnrats) mitgewirkt haben. Der ständige Ausschuß des Reichseisenbahnrats konnte allerdings nicht bei jeder einzelnen Tariferhöhung gehört werden, da die tägliche Veränderung der wirtschaftlichen Verhältnisse die Reichsbahn wiederholt zu sofortigen Entschlüssen über Tariferhöhungen zwang. Der Ausschuß hat aber in seiner letzten Sitzung vom 10. Januar 1923 unbeschadet der besonderen Wünsche einzelner Wirtschaftsgruppen und Wirtschaftsprovinzen einmütig die Tarifpolitik der Reichsbahn gebilligt.

[4]) Auch der Steigerung der Personenfahrpreise (3. und 4. Klasse) im März auf das 800fache des Friedenspreises steht eine Indexziffer der Ernährungskosten von 3183 und der Lebenshaltungskosten von 2643 für Februar gegenüber.

Bahnbau und Obstbau.

Vom Regierungsbaurat **Max Welte**, Altenburg.

Zahlreiche Zuschriften, die auf den Schriftsatz: Wirtschaftliche Ausnutzung der Bahnländereien in Nr. 28 Jahrg. 1922 d. Ztg. eingegangen sind, geben Veranlassung, auf dieses Gebiet noch etwas näher einzugehen, zumal allseitig die Notwendigkeit stärkerer Bebauung des Bahnlandes anerkannt wird und auch das Reichsverkehrsministerium in Berlin diesen Bestrebungen großes Interesse entgegenbringt.

Jeder Anbau von Land, insbesondere bei den meist unaufgeschlossenen Bahnländereien, bedingt guten Boden, in dessen Beschaffung gewöhnlich die größte Schwierigkeit für Obst- und Gemüsebau zu finden ist, zumal für solche Zwecke der Eisenbahnverwaltung in den jetzigen schwierigen Zeitverhältnissen oft keine Mittel zur Verfügung stehen. Es ist deshalb nach Wegen zu suchen, wie solcher Kulturboden als Nebenprodukt bei notwendigen Eisenbahnbauten ohne besonderen Kostenaufwand beschafft werden kann, und das ist nicht so schwer, wie es vielleicht anfänglich erscheinen könnte.

Bei jeder Ausschreibung von Erdarbeiten ist es üblich, in der Preisliste nach einzelnen Ordnungsnummern zu trennen zunächst den Abtrieb des guten Bodens oder Rasens in meist 15 cm Stärke, das Gewinnen der Erd- und Felsmassen und das Andecken der neuen Damm- bzw. Einschnittsböschungen mit dem gewonnenen Rasen oder guten Boden. Diese reine Zweckbauweise hat oft zur Folge, daß verhältnismäßig große Mengen Kulturbodens in den Schüttungen verloren gehen, weil der Unternehmer natürlich nur ein Interesse daran hat, den erforderlichen guten Boden zur Bekleidung der neuen Böschungsflächen zu gewinnen, nicht aber den bei Ackerland z. B. gewöhnlich in 40 cm Stärke anstehenden guten Boden voll auszuhalten. Auch Wiesen haben in der Regel eine mehr als 15 cm starke kulturfähige Schicht, die dann ebenfalls unausgenutzt bleibt. Da es jedoch unter den jetzigen Zeitverhältnissen und dem allgemein fühlbaren Mangel an Lebensmitteln fast an Verschwendung grenzt, wenn nicht alle Möglichkeiten zu ihrer Gewinnung ausgenutzt werden, so dürfte es sich empfehlen, von dieser Zweckbauweise abzugehen und ein wirtschaftlicheres Verfahren einzuschlagen, wie dies z. B. in den letzten Jahren vom Eisenbahnneubauamt Schmiedeberg, Bezirk Dresden, angewandt worden ist, wobei der Verfasser ausdrücklich von dem Grundsatz ausgegangen ist, daß die Ausschreibung in ihrem Ergebnis keine höheren Preisforderungen der Unternehmer bringen dürfe als nach dem bisher üblichen Verfahren. Dies ist nun dadurch erreicht worden, daß die Gewinnung des Rasens und guten Bodens von der Massengewinnung nicht mehr getrennt, sondern mit ihr vereinigt wurde nach folgendem Wortlaut:

lfd. Nr. 1 . . . cbm Einschnittsmassen aller Art, Mutterboden, lehmig-steinige und gemischte Massen, faulen, mittelfesten und festen (etwa . . . cbm) Felsen zur Herstellung des Bahnkörpers der freien Strecke und der Bahnhöfe . . . . . gewinnen, auf Förderbahn laden, mit Lokomotivbetrieb fast durchweg in Neigung von im Mittel 1: . . . fördern, abladen, profilgemäß anschütten und an den Dammböschungen in 1,50 m Breite in 0,50 m hohen Schichten abrammen, einschl. der erforderlichen Seitenförderungen, Aushaltung alles Mutterbodens und zu schälenden Rasens zur Stelle zwecks Bekleidung der neuen Böschungen usw., Aushaltung von Sand, der zu Mauerwerk, Packlage, Grob- und Klarschlag geeigneten Steine, Herstellung von Verbindungsstufen und Beseitigung der Wurzelstöcke, Sträucher und Bäume aller Art, die dem Unternehmer kostenlos überlassen werden, und zwar

a bis . . . folgt Trennung der Massen nach Förderweite und Neigungsverhältnis.

Anmerkung zu Nr. 1: In dem Massengewinnungspreis 1 a bis . . . ist das Abtreiben alles guten Bodens und das Schälen des Rasens innerhalb aller vom Bahnbau beanspruchten Flächen, also auch unter den Dämmen inbegriffen.

lfd. Nr. 2: . . . qm neue Damm- und Einschnittsböschungen usw. mit dem bei der Massengewinnung ausgehaltenen Mutterboden und geschälten Rasen etwa 20 cm stark bekleiden und festschlagen, einschließlich aller Förderungen ohne Rücksicht auf die Förderweite, sowie Herstellung kreuzweiser Furchen in 1,50 m Abstand zur Verhinderung des Abgleitens. . . . . .

lfd. Nr. 3: . . . Stück Baumkessel zur Böschungsbefestigung von 0,80 m Durchmesser 0,80 m tief auf den Damm- und Einschnittsböschungen nach Angabe der Bauleitung ausschachten und mit gewonnenem gutem Boden verfüllen sowie später die bahnseitig einschließlich der Baumpfähle beschafften Bäume senkrecht einpflanzen, mit Kokosfaserstrick anbinden und mit Reisig gegen Wildfraß einbinden, einschließlich Beschaffung des erforderlichen Reisigs und der Kokosfaserstricke, Anfördern der Bäume vom Lagerplatz zur Pflanzstelle sowie Abförderung der Ausschachtungsmassen in die Schüttung und aller sonstigen Förderungen und Nebenarbeiten, als Zuschlag zu Ord. Nr. 2 . . . . .

Bei diesem Wortlaut ist die für die Verwaltung stets recht teuer zu stehen kommende Aushalteprämie vermieden und das Interesse des Unternehmers, dessen Bestreben nach Erzielung möglichst hoher Vordersätze geht, an der Gewinnung und Aushaltung alles guten Bodens und Rasens geweckt, damit er die Ord. Nr. 2 und 3 in möglichst weitem Umfange erfüllen kann, zumal, wenn er noch besonders darauf hingewiesen wird, daß sich das Pflanzen der Bäume lediglich darnach richtet, wie viel guter Boden hierzu vorhanden ist bzw. übrig bleibt. Dieses Verfahren ist übrigens überall dort besonders empfehlenswert, wo der gute Boden nicht in gleichmäßiger Decke ansteht, sondern, wie beispielsweise im Walde, oft nur in zerstreuten Flecken und Grasinseln sich vorfindet, wo also eine Aufmessung desselben nach Quadratmetern nicht durchführbar ist. Erwähnt sei auch, daß das Andecken mit gutem Boden in, wie es oft geschieht, nur 15 cm Stärke nicht zweckmäßig ist, weil durch Setzen und den Einfluß von Regen, Wind usw. die für Kulturzwecke nötige Tiefe verloren geht, weshalb 20 cm gefordert werden müßten.

Auf diese Weise wird nicht nur der erforderliche gute Boden und Rasen voll gedeckt werden können, sondern es wird auch zum Nutzen für andere Stellen etwas übrig bleiben und der nach der Schilderung in dem eingangs erwähnten früheren Aufsatz bei der Bahnunterhaltung und den Bahnhöfen gewonnene gute Boden an solche Stellen gebracht werden können, die früher wegen Mangels an Mutterboden brachliegen bleiben mußten. Soweit dabei Flächen in Frage kommen, die für Kartoffel- und Gemüsebau geeignet sind, wird man den guten Boden Bahnbediensteten, die um Land nachsuchen, einfach überlassen und somit verwaltungsseitig alle Herrichtungskosten überhaupt sparen können, während die Ausnutzung durch Obstbau von den Verwaltungen selbst in die Hand genommen werden muß. Hierbei ist zu beachten, daß nur das zuständige Bauamt zu beurteilen vermag, ob ein an sich geeignetes Stück dauernd für Bahnzwecke nicht gebraucht, oder in gewisser Zeit für Erweiterungen, Anlage zweiter oder weiterer Gleise benötigt wird, daß ferner ein Ertrag an Obst erst nach einer Reihe von Jahren eintritt, während der Pächter des Landes wegen Versetzungsmöglichkeit, Ablauf der Pachtdauer usw. diesen Zeitpunkt nicht abwarten kann, und daß der zunächst nötige Kostenaufwand über die Mittel eines Kleinzüchters hinausgeht, zumal er bei Auflösung des Pachtvertrages die Bäume nicht mitnehmen kann, während die Verwaltung dadurch ausreichenden Böschungsschutz gewinnt. Sehr wichtig war deshalb die im Kriege z. B. von dem Landeskulturrat in Sachsen gegebene Anregung, der Staat und insbesondere die Eisenbahnverwaltung sollen mit dem Obstbau vorangehen und dadurch auch für die Umgebung ein gutes Beispiel geben, wie sich eine intensive Landausnutzung als Nebenbetrieb erzielen läßt. Gerade für die Landwirtschaft ist solche Anregung sehr nötig, weil hier noch viel zu wenig Obst gebaut wird, meist mit der törichten Begründung, daß man den Ertrag doch nicht erlebe; wenn freilich Obstbau nur für den einzelnen selbst betrieben werden soll, dann würden die Nachkommenden nie Obst erhalten können.

Wie der Verfasser von Sr. Exz. Meißner Pascha, dem verdienstvollen Erbauer der Bagdad- und Hedschas-Eisenbahn, erfuhr, hat derselbe von den Bewohnern aus der Umgebung der neuen Bahnhöfe, die sich erkenntlich zeigen wollten, sich hauptsächlich Bäume zur Anpflanzung geben lassen und auf diese Weise in jenen Gegenden, wo man im allgemeinen nur Bäume zu fällen pflegt, ein lehrreiches Beispiel gegeben und für den Obstbau fördernd gewirkt.

Gerade die Eisenbahnverwaltung ist berufen, in großem Maß Obstbau zu treiben, weil sie die erforderlichen Ländereien dauernd in eigenem Besitz behält und deshalb die Nutzungen stets voll ausschöpfen kann.

Die Frage nun, was gepflanzt werden soll, erscheint als die einfachste und ist doch gerade die schwierigste; hier liegen die meisten Fehlerquellen dafür, daß eine Pflanzung nicht gedeiht und der Obstbau gerade bei der Eisenbahnverwaltung in gewissen Verruf gekommen ist, denn, das muß immer wiederholt werden, die gedruckten bestehenden Bestimmungen sind gut gemeint und auch sachlich richtig, sie geben aber gewöhnlich nur an, *wie* gepflanzt werden soll, berühren also nur die Nebensache, nicht den Kern. Es geht nicht an, wie es geschehen ist,

daß ein Beamter einfach kommandiert wird, dieses Gebiet zu bearbeiten; gerade hier gehört eine ungemeine Sachkenntnis dazu, die man nicht voraussetzen und auch nicht nur nebenbei erlernen kann, hier muß auch eine gewisse Liebhaberei vorhanden sein, wenn nicht ein Fachmann hinzugezogen werden soll. Gerade hier ist die „Auswahl der Tüchtigen" wie selten sonst am Platze, und unter den Tausenden von Eisenbahnern werden sich gewiß auch genügend sachverständige Beamte finden, wenn eben die geeignete Auswahl getroffen wird. Es ist an dieser Stelle nicht möglich, auf alle Punkte einzugehen, die bei der Auswahl der Obstarten zu beachten sind. Erwähnt sei nur: Art des Bodens, Durchlässigkeit, Grundwasserstand, Lage, Örtlichkeit, Niederschläge, Windrichtung usw., ferner die Eigenarten der betreffenden Obstsorten selbst: Sparriger oder hängender Wuchs, breitkroniger oder pyramidaler Aufbau, lang- oder kurzstielig, Früh- oder Spätblüher, Reifezeit, Haltbarkeit, ob frost- oder rauchempfindlich, ob die Frucht fest hängt oder leicht abfällt, rauh- oder glattschalig ist und vieles andere mehr.

Würde z. B. an einer Bahneinschnittböschung Diehls Butterbirne angepflanzt, so wäre die Anlage von vornherein verfehlt, weil diese Sorte hängenden Wuchs besitzt und bald in das Normalprofil des lichten Raumes einwachsen würde, während sie am Dammfuß bei geschützter warmer Lage und gutem Boden wohl geeignet wäre.

Wie schwierig es ist, aus der Unzahl der vorhandenen Obstarten und Obstsorten für alle Lagen und Verhältnisse etwas Gutes herauszufinden, das hat der Verlauf des deutschen Baumschulenbesitzer- und Obstbauvereinstages gezeigt, der nach sehr eingehenden und schwierigen Verhandlungen für Äpfel und Birnen nur je drei Sorten auswählen konnte, von denen für die Eisenbahnverwaltung der Apfel Jacob Lebel und die Williams Christbirne als besonders geeignet genannt werden können.

Bei der vormals Preußischen Eisenbahnverwaltung besteht eine sehr empfehlenswerte Einrichtung in Gestalt der Gartenbahnmeistereien. Ihre hauptsächlichste Aufgabe ist, für einen oder mehrere Direktionsbezirke die alljährlich erforderlichen Bäume und Gemüsepflanzen heranzuziehen, die öffentlichen Anlagen und Vorplätze vor größeren Bahnhöfen mit Schmuckanlagen, Blumenbeeten usw. zu versehen und diese zu unterhalten, das Bahnpersonal in allen Fragen des Gartenbaues zu unterrichten sowie Vorträge über Fragen des Obst- und Gartenbaues zu halten.

Diese Gartenbahnmeistereien haben sich auch als durchaus wirtschaftlich erwiesen. Zum Beispiel ist bei der Gartenbahnmeisterei in Hannover durch besondere Aufzeichnungen und Gegenüberstellung aller Ausgaben für Gehälter, Löhne, Materialien, Sämereien, Wildlinge usw. und aller Einnahmen für Lieferung von Bäumen, Sämlingen, Gemüsepflanzen, Blumen und so weiter der Nachweis geführt worden, daß sie für die Verwaltung einen Überschuß erbringt, obwohl die Preisgestaltung für die genannten Erzeugnisse niedriger bleibt als in Gärtnereien und in Baumschulen, so daß die Verwaltung auch im Betrieb bzw. bei der Unterhaltung hieraus noch besonderen Nutzen zieht. Als ganz besonderer Vorteil ist hierbei zu beachten, daß die einzelnen Dienststellen hier ihre Bestellungen mit voller Gewähr für Sortenechtheit und gutes Pflanzmaterial anbringen und auf sichere Lieferung rechnen können, auch sachgemäße Beratung und Pflege finden. Letzteres ist besonders wichtig für den Obstbau, denn richtiger Schnitt und ordnungsgemäße Behandlung in der Entwicklungszeit sichert allein den Aufbau des Baumgerüstes und damit den späteren Ertrag. Es dürfte sich deshalb ein weiterer Ausbau der Gartenbahnmeistereien sehr empfehlen, von denen in Sachsen voraussichtlich zwei den ganzen Bereich der Reichsbahndirektion Dresden würden versorgen können.

Schließlich wäre noch darauf hinzuweisen, daß es sich wohl lohnen wird, die Bahnländereien von einem geeigneten Beamten daraufhin bereisen und durchsehen zu lassen, welche Flächen für eine wirtschaftliche Ausnutzung — und in welcher Weise — noch in Frage kommen, weil die sonst zuständigen Ämter wegen Geschäftsüberlastug hierzu nicht imstande sind, auch die erforderlichen besonderen Kenntnisse nicht ohne weiteres vorausgesetzt werden können. Jedenfalls dürfte feststehen, daß der bei verschiedenen Direktionen hierfür eingesetzte Referent noch ein weites Betätigungsfeld vorfindet bzw. dieses Referat zum Nutzen der Verwaltung und der Allgemeinheit geschaffen und noch recht ausgebaut werden könnte.

Vereinfachungen im Güterrechnungswesen.

Der Verfasser der Ausführungen in Nr. 48 Jahrg. 1922 d. Ztg. scheint von der Annahme ausgegangen zu sein, daß meine Anregungen auf Beseitigung der Nachnahmen hinauslaufen. Dies ist aber nicht der Fall. Mein Vorschlag bezweckt sogar, schon wegen der Nachnahmegebühren, das Gegenteil, nämlich eine Vermehrung der Nachnahmen, die sich durch den Frankaturzwang einstellen wird. Dieser bringt — wie ich ja selbst zugegeben habe — einige Beschwernisse für die Versender und Spediteure, weil sie bisher gewohnt waren, ihre Güter größtenteils unfrankiert aufzugeben. Für die Folge könnten sie dies nur erreichen, wenn sie die Freibeträge und die Nachnahmegebühren bezahlen und den ausgelegten oder gestundeten Betrag auf dem Frachtbrief wieder nachnehmen. Es ist deshalb naheliegend, daß die Verkehrtreibenden nur für die Einführung des Frankaturzwangs zu haben sein werden, wenn ihnen eine Gegengabe für diese Geschäftserschwernis geboten wird, und das wäre eben eine beschleunigte Auszahlung der Nachnahmen, was nur durch Vermittelung der Nachnahmebeträge durch die Postscheckämter zu erzielen ist.

Die Postscheckämter sind zur Vermittelung von Geldzahlungen geschaffen worden, während die Eisenbahn ein Güterbeförderungsinstitut ist, was der Verfasser der Ausführungen in Nr. 48 d. Ztg. selbst zugibt.

Die wirtschaftliche Lage der Reichseisenbahn ist gegenwärtig so gestaltet, daß jeder Beamte die Pflicht hat, nach einer Vereinfachungsmöglichkeit zu suchen, selbst wenn die Buchungs- und Kassenvorschriften erst ganz neu eingeführt worden sein sollten und die moderne Zahlungsmethode unbeliebt wäre.

Die Behandlung und Auszahlung der Nachnahmen bei den Güterversandstellen sind nicht einfach, ebenso die teilweise Verrechnung der Frachten als Frankaturen oder in Überweisung, die Dekartierung und Verrechnung der überwiesenen Frachtbeträge und der Nachnahme bei den Empfangsgüterstellen. Ein vereinfachteres Verfahren würde Einsparungen an Personal und Papier (ich nenne nur: Nachnahmebücher, Nachnahmescheine, Nachnahmebegleitscheine, Nachnahmereklamationskarten, Empfangsbücher, Zusammenstellungen und Rechnungen über den Güterempfang usw.) zur Folge haben, weshalb ein Bruch mit dem Alten nicht gescheut werden sollte. Der hauptsächlichste Vorteil des Frankaturzwanges, der übrigens für Sendungen, deren Wert die Frachtkosten nicht deckt, ja schon besteht, wäre, daß die Empfangsrechnungen vollständig entfielen. Was das bedeutet, kann der Beamte würdigen, der an einer Güterstelle mit umfangreicherem Verkehr bei der Erstellung der Empfangsrechnung tätig ist.

Nur die Nachnahmen wären künftig noch im Frachtbriefeingangsbuch (alt: Verrechnungskarte) einzutragen. Dieser Eintrag diente zur Kontrolle, daß die Nachnahmen zur Einzahlung gelangen und durch das Postscheckamt an den Versender der Güter überwiesen werden. Rechnungsständige Posten würden die Nachnahmen nicht bilden. Sie würden sohin nur im Kassenbuch summarisch durchzuführen sein. Die Frachtbriefeingangsbücher würden für die Verkehrskontrolle zum Zwecke stichprobeweiser Vergleichung mit den Versandbüchern der Aufgabegüterstellen dienen. Die Möglichkeit, daß Freibeträge auf der Versandstation nicht verrechnet werden, ist zwar gegeben, doch ist dies auch jetzt der Fall, wenn die Versand- und Empfangsgüterstellen zusammenarbeiten. Gleichwohl sind Veruntreuungen von Freibeträgen so selten und bei Nachprüfung der abgehenden Frachtbriefe mit dem Freibetragsbuch ausgeschlossen. Auf die bedeutende Personaleinsparung, die die Durchführung meiner Vorschläge mit sich bringen würde, sollte deshalb nicht verzichtet werden, zumal die Ordnung, die in jedem Großbetrieb erforderlich ist, keineswegs gefährdet wird.

Von den verschiedenen Abfertigungsarten im Postscheckverkehr, die der Verfasser in Nr. 48 d. Ztg. schildert, kommen bei der Überweisung der Nachnahmen nur zwei in Frage, und zwar 1. der Fall, daß der Absender des Gutes ein Postscheckkonto hat, oder 2. daß er keines hat. Das letztere ist wohl eine Seltenheit, denn der rückständige Kaufmann wird bald an seinem Geldbeutel merken, daß es Zeit ist, sich der bargeldlosen Zahlungsweise durch Schaffung eines Postscheckkontos zu bedienen. Die Güterdienststellen sind ausnahmslos an den Postscheckverkehr angeschlossen. Schon wird zum Versand von Gütern, die mit Nachnahme belastet werden sollen, in den allermeisten Fällen ein Frachtbrief mit angebogener Zahlkarte zu verwenden sein. Die Zahlkarten werden von der Güterstelle, die die Nachnahmen von den Empfängern der Güter einzieht, abgetrennt, tagsüber gesammelt und schließlich in einem Sammelscheck zusammengestellt und an das Postamt eingesendet. Dieses belastet das Konto der Güterstelle und erkennt die Konten der Adressaten der Zahlkarten einschlägigenfalls durch Überweisung an andere

Postscheckämter. Dem Absender des Gutes geht der Abschnitt der Zahlkarte mit dem Gutschriftzettel des Postscheckamtes zu, so daß er imstande ist, den Eingang der Nachnahme zu prüfen. Dadurch sind ihm und der Eisenbahnverwaltung alle Mühen erspart, die die Auszahlung der Nachnahme auf der Versandstation des Gutes bereitet. Diese Vereinfachung bringt für die Verkehrtreibenden so wesentliche Vorteile, daß sie jedenfalls die Frankierung aller Sendungen bei der Aufgabe in Kauf nehmen. Auf der Empfangsstation ausnahmsweise erwachsende Nebengebühren würden, wie früher, im Nebengebührenbuch einzutragen sein. Dessen Ergebnis ist in die Versandrechnung aufzunehmen. Revisionserinnerungen können natürlich nur für den Güterversand anfallen. Nebengebühren, die auf Unterwegsstationen anfallen, sind diesen Stationen von der Bestimmungsstation, die die Gebühren einhebt, ebenfalls auf dem Postscheckweg zuzuleiten. Die betr. Station fügt dem Frachtbrief die Zahlkarte an.

Schließlich würde ich keine Bedenken tragen, daß der Grundsatz beim Werkvertrag „Leistung Zug um Zug", der bekanntlich von der Reichspostverwaltung, von städtischen Gas- und Elektrizitätswerken schon längst nicht mehr befolgt wird, auch von der Reichsbahn verlassen wird. Die bei der Einführung des Frankaturzwanges, Aufhebung der Empfangsrechnungen, Überweisung der Nachnahmen durch Anwendung des Postschecks entstehenden wirtschaftlichen Erfolge für die Reichseisenbahn sind so naheliegend, daß sie einer Beachtung von berufener Seite wert wären.

Die einzige Schwierigkeit, die die Durchführung des Frankaturzwanges bei notwendiger Umbehandlung bereitet, könnte durch die Anordnung umgangen werden, daß die Frachtkosten nur bis zur Umbehandlungsstation, bis zu der direkte Frachtsätze bestehen, entrichtet werden müssen. Dadurch würden die Frachten von der Umbehandlungsstation (meist Übergangsstation zur fremden Verwaltung) in Überweisung erscheinen, wodurch das Abrechnungswesen mit der fremden Verwaltung übrigens auch wieder vereinfacht werden würde. L. Pfeiffer, Würzburg.

„Uba."

Ein Nachruf*).

Die Ausbildung der Eisenbahnbeamten im praktischen Dienst und ihre fachliche Belehrung waren vor dem Kriege bei den einzelnen Länderbahnen naturgemäß verschieden gehandhabt worden. Während des Krieges und in der Nachkriegszeit lag dieses Gebiet fast überall gänzlich danieder. Gerade in dieser Zeit aber floß der Eisenbahn ein Strom von Ersatzkräften zu, die ihren Dienst dann nach bestem Wissen schlecht und recht verrichteten, nachdem sie vielleicht einen raschen, kaum ausreichenden Ausbildungsgang durchgemacht hatten. Schließlich kam die Reichsbahngründung und mit ihr die jetzt noch im Gange befindliche Umstellung auf einen einheitlichen Betrieb, dessen Dienstaufgaben sich nun wesentlich von den früheren Aufgaben unterscheiden, die die regelmäßigeren Tarife, der fast ständig gleichbleibende Fahrplan, der gute Oberbau, die reichlich vorhandenen Fahrzeuge, Geräte, Stoffe usw. des Eisenbahnbetriebs der Vorkriegszeit dem Personal stellten.

Das Reichsverkehrsministerium, bei dem im Bildungs- und Unterrichtswesen zunächst die Lehrlingsausbildung und die Psychotechnik bearbeitet wurden, ging alsbald daran, eine Neuregelung des gesamten Ausbildungswesens vorzubereiten und aufzubauen. Als hauptsächlichste Bausteine, aus denen das heute fast fertige Gebäude erbaut wurde, möchte ich folgende Maßnahmen nennen:

1. die Bildung von Dezernaten für Unterricht, Bildung und psychotechnische Angelegenheiten bei allen Reichsbahndirektionen;
2. der sogenannte Dreiteilungserlaß vom 25. April 1921 — E. II. 27. 3199 —, der die verschiedenen Unterrichtseinrichtungen zusammenfaßte und gleichsam als Eckstein die ungefähre Form des Hauses zeigte;
3. die Regelung des Lehrlingswesens nach den Erfordernissen der Neuzeit;
4. der weitere Ausbau psychotechnischer Prüfverfahren und die Versuche, solche für die Auswahl tüchtiger Kräfte aller Eisenbahnfachrichtungen nutzbar zu machen;
5. die Fühlungnahme mit auf diesen Gebieten maßgebenden Stellen der Großindustrie, mit anderen Verwaltungen und insbesondere den Schulverwaltungen;
6. die Anwendung des Schaubildes, der Merkblätter und anderer Einrichtungen für den Unterricht; endlich — und damit kommt die Erklärung der wohl vielen Lesern rätselhaften Überschrift dieses Nachrufs —
7. die Einsetzung der vorläufigen Unterrichts- und Bildungsausschüsse, die für den dienstlichen Gebrauch abgekürzt: „Uba" genannt wurden.

Wenn bei dem ganzen Bau die Grundmauern stehenblieben, als die ich die bisherigen Erfahrungen im Eisenbahnunterrichtswesen betrachten will, so geschah das sicherlich nicht zum Nachteil des Ganzen, und ist das mit ein Verdienst der Unterrichts- und Bildungsausschüsse.

Diese Ausschüsse bestanden aus ausgewählten Beamten der Zweigstellen, aus Praktikern der früheren Länderbahnen sowie aus Vertretern der Beamtenschaft selbst. Sie waren folgendermaßen eingeteilt:

„Uba I": Ausschuß für die Regelung des Verwaltungsschulwesens.
„Uba II": Ausschuß für das Dienstschul- und Vortragswesen für maschinentechnische Beamten und für das Werkschulwesen Abteilung I und II.
„Uba III": Ausschuß für das Dienstanfängerschul- und Dienstvortragswesen der Bau- und Betriebsbeamten.
„Uba IV": Ausschuß für das Dienstanfängerschul- und Vortragswesen der Beamten des Verkehrsdienstes.
„Uba V": Ausschuß für das Dienstvortragswesen der Lokomotivbeamten.
„Uba VI": Unterausschuß zur Ausarbeitung einheitlicher Vorschriften des Lehrlingswesens.

Die Zusammensetzung dieser einzelnen „Ubas" aus Beamten aller Teile unseres Vaterlandes mußte von vornherein dafür bürgen, daß man die bereits vorhandenen Einrichtungen auf ihre Brauchbarkeit für einheitliche Maßnahmen kritisch beleuchtete und in vielleicht nicht immer einfachen Aussprachen, bei denen dem großen Ganzen wohl manches Opfer gebracht werden mußte, zu einer endgültigen Form kam, die wohl allseitig befriedigen wird. Allerdings mußte noch den Zeitverhältnissen Rechnung getragen werden. Hoffentlich kommt aber auch für uns wieder die Zeit, wo wir uns bei der Ausbildung der Beamtenschaft nach der Erkenntnis des zu erzielenden Nutzens und nicht nur in der Hauptsache nach der Kostenfrage richten müssen.

Was bisher von den Ergebnissen der vorläufigen Ausschüsse bekanntgeworden ist, erweckt die Hoffnung, daß sich in der Praxis nach diesen von Praktikern entworfenen Richtlinien wird arbeiten lassen. Die Verwaltung wird nicht zuletzt den Nutzen davon haben, wenn sie ihre Beamten in vorzüglicher Weise ausbildet. Die nächsten Jahrgänge der Anwärter werden zwar trotz aller guten Einrichtungen Mühe haben, sich einzulernen, da die hundertfach berichtigten Vorschriften — wenn sie überhaupt vorhanden und auf dem laufenden sind — sich kaum zum Studium eignen werden. Ob nun wohl auch hier ebenso schnell Ordnung geschaffen wird, und ob das Reichsverkehrsministerium auch in diesem Punkt Anordnungen treffen wird? Ich denke dabei an besondere Unterrichtsblätter, ausgearbeitete Dienstvorträge u. dgl., die als Muster bekanntgegeben werden und geeignet sind, die vorhandene Lücke wenigstens einigermaßen auszufüllen.

Wenn ich vorhin das Unterrichts- und Bildungswesen mit einem Gebäude verglichen habe, dessen künftige Gestalt durch verschiedene Maßnahmen des Ministeriums und der vorläufigen Ausschüsse sich schon deutlich abhebt, so möchte ich jetzt noch die ganze Aufgabe, die sich das genannte Gebiet stellt, mit den Schwierigkeiten vergleichen, die sich beim Besteigen eines hohen Berges ergeben. Was ist bei dem jetzigen Stande der Sache nach diesem Vergleiche getan, was bleiben noch für Aufgaben und wie können sie voraussichtlich gelöst werden?

Das Ziel, die Spitze des Berges, hebt sich deutlich ab; es ist festgelegt in den Vorschlägen der Ausschüsse und besonders der zusammenfassenden Niederschrift des Endergebnisses der Ausschüsse.

Die Wege, die zum Ziel führen können, sind in den Lehrplänen bezeichnet, die auch die Stundenzahlen angeben, nach denen marschiert wird. Führer sind ausgewählt in den überwachenden Stellen und in den Lehrern, die ihrerseits für ihre Aufgabe entweder besonders vorbereitet sind oder noch werden.

Sogar Wege, die auf raschere Weise zum Ziel führen, sind bereits ausgewählt (zentrale Schulen).

*) Aus der Zeitschrift „Das Eisenbahnwerk".

Auch die wirtschaftliche Seite ist nicht vergessen, weil peinlich genaue Berechnungen feststellten, ob die Besteigung des Berges und die Aussicht, die diese Höhe im doppelten Sinne bietet, die aufzuwendenden Kosten an Zeit und Geld lohnen.

Nicht vergessen soll auch werden, daß das freiwillige Bildungswesen und der Verband der Eisenbahnfachschulen, mit dem die Deutsche Reichsbahn einen Vertrag abgeschlossen hat, sich teilweise bemühen, einzelnen die Besteigung überhaupt erst zu ermöglichen, oder, wenn sie mit Hilfe der dienstlichen Unterrichtseinrichtungen einen bestimmten, für sie vorher festgelegten Abschnitt bereits erstiegen haben, ihnen weiterhelfen hinauf zur Höhe. Hierbei darf auch die Verwaltungs-Akademie Berlin Anspruch machen, erwähnt zu werden.

Mein Bild sollte zeigen: der Berg ist da, er ist recht hoch; er soll und wird erstiegen werden, wenn wir alle mithelfen, das von unseren Praktikern unter Mitwirkung tüchtiger Pädagogen ersonnene Verfahren nun anzuwenden und mit dafür Sorge tragen, daß der neue Geist in dem Unterrichtswesen der Deutschen Reichsbahn auch bei uns, in den Außenstellen, den verdienten Widerhall finden wird!

Der Herr Reichsverkehrsminister hat kürzlich im Erlaß vom 6. Januar 1923 — E. II. 27. 242 Nr. 3017/23 —, durch den fünf dieser vorläufigen Ausschüsse aufgelöst werden, allen Vorsitzenden, Mitgliedern und Vertretern des Personals seinen Dank für die geleisteten umfangreichen und schwierigen Arbeiten ausgesprochen. Demgegenüber wollen auch wir nicht versäumen hervorzuheben, daß das Personal dankbar empfindet, daß die Neuregelung des Unterrichtswesens in der obengeschilderten Weise unter Hinzuziehung der berufenen Beamten und der Beamtenvertreter vorgenommen wurde.

Die Art des Vorgehens und die dabei erzielten Ergebnisse werden sicherlich bei der Ausbildung der Beamtenschaft gute Früchte zeitigen. P. H.

Das Verkehrswesen Brasiliens*).

Wie in allen Ländern des raschen Aufschwungs ist in Brasilien auf die primitiven Verkehrsmittel fast ohne Übergang die Eisenbahn gefolgt, so daß der Straßenbau noch stark ausdehnungsfähig ist. Erst in den letzten Jahren ist namentlich in den Küstenprovinzen der Straßenbau aufgenommen, vor allem mit Rücksicht auf die Entwicklung eines Personen- und Lastkraftwagenverkehrs nicht nur innerhalb der Städte, sondern auch in deren näherer und weiterer Umgebung. Die Verbindung des Innern des Landes mit der Küste wird in Nord- und Mittelbrasilien vor allem durch die natürlichen Straßen, die großen Flüsse, hergestellt.

Die Flußschiffahrt ist bei der großen Ausdehnung des Landes, es sind rund 55 000 km an schiffbaren Wasserläufen vorhanden, von größter Bedeutung. Das Bestreben der Regierung geht dahin, die Flußschiffahrt in direkte Verbindung mit der Eisenbahn zu bringen. Die brasilianische Küstenschiffahrt ist wie in vielen Ländern national, d. h., die Warenbeförderung zwischen brasilianischen Häfen darf sich nur unter brasilianischer Flagge vollziehen, während die Personenschiffahrt frei ist. Sie liegt größtenteils in Händen des bedeutendsten brasilianischen Schiffahrtsunternehmens, des Lloyd Brasileiro, der seine Unternehmungen in den letzten Jahren aber auch auf überseeische Linien nach dem Mittelmeer, Spanien, Großbritannien, den deutschen Nordseehäfen sowie den Vereinigten Staaten von Amerika ausgedehnt hat. Im übrigen wird der überseeische Verkehr von ausländischen, hauptsächlich englischen Linien und Schiffen, besorgt.

Anteil der einzelnen Flaggen am Hafenverkehr Brasiliens, wobei zu bemerken ist, daß in den Ziffern viel brasilianische Küstenschiffahrtstonnage enthalten ist:

	1913	1920	1921	1921
	Rohtonnen			%
Brasilianische	10 343 968	9 575 685	9 152 917	39,6
Englische	9 866 817	6 970 643	5 852 595	25,3
Amerikanische	39 505	2 559 800	1 836 027	7,9
Französische	1 306 102	1 767 780	1 572 214	6,8
Holländische	550 390	1 085 327	1 090 033	4,7
Italienische	1 124 148	980 561	1 002 606	4,3
Norwegische	219 019	578 937	557 786	2,4
Deutsche	4 285 095	100 166	416 493	1,8
Portugiesische	15 687	30 422	379 049	1,7
Andere	1 418 528	1 292 145	1 253 436	5,5
zusammen	29 170 259	24 941 466	23 113 156	100

Deutschland war vor dem Kriege mit etwa 10 % beteiligt, nach dem Kriege ist der Verkehr besonders von der Hamburg-Amerika-Linie, dem Norddeutschen Lloyd und der neuen „Stinnes- und Artus"-Linie wieder aufgenommen worden. Auch Nordamerika tritt auf diesem Gebiet mit der englischen Schiffahrt in Wettbewerb, so daß es bereits zu einem äußerst scharfen Frachtenkrieg zwischen britischen und amerikanischen Linien gekommen ist. Fast unauffällig haben sich auch die Japaner in dieses Geschäft hineingedrängt, und zwei große japanische Reedereien unterhalten einen regelmäßigen Dienst. Schließlich sind auch dänische, norwegische, schwedische und vor allem holländische Reedereien an einem regelmäßigen Verkehr zwischen Brasilien und Europa beteiligt. Die Ausfuhr Brasiliens geht in der Hauptsache über die Häfen von Santos, Rio de Janeiro und Bahia.

*) Dem von der Zeitschrift „Deutscher Wirtschaftsdienst D. W. D." aus Anlaß der Jahrhundertfeier Brasiliens und der damit veranstalteten Jubiläumsausstellung herausgegebenen Sonderheft: „Das Wirtschaftsleben Brasiliens" entnommen.

Welchen Umfang allein der Auswandererverkehr nach Brasilien angenommen hat, geht daraus hervor, daß im Jahre 1921 mit 454 Dampfern 29 365 italienische Einwanderer in Rio de Janeiro eintrafen (1920: 40 508).

In der Entwicklung der Eisenbahnen steht Brasilien unter den südamerikanischen Staaten an erster Stelle, wenn auch das vorhandene Netz bei der Riesenausdehnung des Landes ganz unzureichend ist. Schon früh tauchte der Gedanke der Erschließung des Innern Brasiliens durch die Eisenbahn auf, doch blieben die Bemühungen der Regierung um ausländische Kapitalien lange ohne Erfolg, da eine Zinsgarantie nicht gewährt, dagegen sehr niedrige Tarife festgesetzt wurden. Später hat sich dann vor allem britisches Kapital für den Bahnbau gefunden. Zurzeit hat Brasilien etwa 68 verschiedene Linien, die teils staatlich sind und von der Bundesregierung betrieben werden, teils unter gewissen Garantien verpachtet sind. Teilweise sind auch die einzelnen Bundesstaaten Eigentümer der Eisenbahnen. Das Eisenbahnnetz ist recht ungleichmäßig über die einzelnen Bundesstaaten verteilt, steht aber in ziemlich richtigem Verhältnis zu der Bevölkerungsdichte, so daß die Staaten Sao Paulo und Rio de Janeiro die meisten und wichtigsten Linien aufweisen. Der Weltkrieg machte sich in der Entwicklung des brasilianischen Eisenbahnwesens nicht nur dadurch unangenehm fühlbar, daß die Bautätigkeit so gut wie aufhörte, sondern auch Kohlenmangel eintrat und die Kosten für Material, Löhne usw. derartig stiegen, daß eine Erhöhung der Tarife notwendig wurde, ferner trat auch starker Materialmangel ein. Der schlechte Zustand, in den die Eisenbahnen geraten sind, läßt sich nur allmählich verbessern. Der damalige Kohlenmangel hat auch dazu geführt, der Elektrisierung der Bahnen näherzutreten. Es wurde beschlossen, zunächst die brasilianische Zentralbahn streckenweise zu elektrisieren. Bei der Vergebung dieser Arbeiten herrscht ein starker Wettbewerb zwischen den fremden Firmen.

Außer den betriebsfähigen Bahnlinien in einer Länge von 28 827 km sind 2273 km im Bau, während weitere 7729 km geplant, für welche die Vorarbeiten bereits im Gange sind. Die brasilianischen Bahnen entfallen hauptsächlich auf den südlichen Teil des Landes, da im Norden der schiffbare Amazonenstrom mit seinen zahlreichen und großen Nebenflüssen den Mangel an Eisenbahnen wenig fühlbar macht.

Nach einer Erklärung des Industrieministers bedarf das Schienennetz einer Erweiterung um das Siebenfache. Er veranschlagt den Bedarf an Stahl für Eisenbahnzwecke allein auf 16 Mill. Tonnen und auf 14 Mill. Tonnen für andere Zwecke. Unter anderem wird das Projekt einer Eisenbahnlinie von Rio de Janeiro nach dem Stillen Ozean erwogen. Brasilien ist auch an dem Projekt einer großen Transkontinentalbahn vom La Plata nach dem Caraibischen Meer interessiert.

Eins der wichtigsten Projekte ist die Elektrisierung der Zentralbahn; man folgt hier dem Beispiel, das die Eisenbahngesellschaft „Paulista" in Sao Paulo mit Elektrisierung der Strecke Jundiahy-Campinas gegeben hat. Hier ist der elektrische Betrieb bereits aufgenommen. Die Ausführung der Elektrisierungsarbeiten an der Zentralbahn sowie die Materiallieferungen sind der amerikanischen General Electric Co. zugefallen, da zu diesem Zweck in den Vereinigten Staaten ein Kredit von 25 Mill. Dollar aufgenommen ist. Der Vertreter der Gesellschaft in Rio ist W. Wandyck. Es handelt sich um die Elektrisierung von 600 km — die Lieferung von Lokomotiven, Wagen, Bahnsignalapparaten sowie die Anlage von Kraftstationen.

Die größte Bedeutung, sowohl in wirtschaftlicher wie technischer Beziehung, kommt in Brasilien den Eisenbahnen im Staate Sao Paulo zu, die als Zubringer für die Hauptlinie der

„Paulista Eisenbahn" nach Santos dienen und fast die gesamte Kaffeeausfuhr Brasiliens bewältigen.

Die neugeplanten Eisenbahnbauten in Südbrasilien bezwecken hauptsächlich die Erschließung von Gebieten, die sich für Ackerbau und Viehzucht eignen, oder die reich an Mineralien und Holz sind. Gleichzeitig soll aber auch die Verbindung mit dem Nachbarstaat Paraguay und dem nördlichsten Teil von Argentinien verbessert werden. Kürzlich sind an zwei brasilianische Staatsangehörige Konzessionen für Eisenbahnbauten vergeben worden, die aber beide auswärtiger finanzieller und materieller Unterstützung bedürfen. Beide Konzessionen sollen von der brasilianischen Regierung unterstützt werden, aber auch Paraguay hat seine Mitwirkung zugesagt, während die Argentiniens erwartet wird. Bei dem Projekt des Dr. Cincinnato Braga handelt es sich um eine Linie von der Station Pto. Uniao (an der Linie, die Sao Paulo [Stadt] mit der Grenze von Uruguay verbindet) nach Villa Rica, an der Strecke vom La Plata nach Asunción (der Hauptstadt Paraguays). Da bereits eine Zweiglinie von Porto Uniao in östlicher Richtung nach San Francisco an der brasilianischen Küste führt, würden zum erstenmal sowohl Nord-Paraguay wie Nord-Argentinien in eine schnelle und unmittelbare Verbindung mit der Küste gebracht werden.

Auf Grund der zweiten Konzession, die dem Dr. L. B. Incisa gewährt ist, ist ein Netz von Eisenbahnlinien geplant, das einen großen Teil des äußersten Südwestens des Staates Matto Grosso mit Asunción in Verbindung bringen soll. Das bestehende Eisenbahnnetz Südbrasiliens hat bereits eine Linie von Sao Paulo (Stadt) nach Porto Tibirica am Fluß Paraná. Die neue Linie soll nun auf dem Westufer des Flusses beginnen und in westlicher Richtung nach Puerto Alegre laufen. Hier soll sie sich teilen, und eine Linie in südwestlicher Richtung nach Ponto Pora an der Grenze von Matto Grosso mit Paraguay führen. Der letzte Staat hat sich bereit erklärt, die Linie bis Asunción weiterzuführen. Die andere Zweiglinie würde in nördlicher Richtung nach Campo Grande führen, das an der bestehenden Linie von Sao Paulo nach Corumba liegt. Von Campo Grande soll dann eine weitere Linie in südwestlicher Richtung nach Porto Murtinho am Paraguayfluß führen, hier wäre dann Flußverbindung nach dem argentinischen Chaco vorhanden. Recht unentwickelt ist auch das Bahnsystem der Provinz Pernambuco, es soll deshalb auch hier ein Ausbau erfolgen.

Ein Kredit von 2000 Contos-Reis ist für den Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Ararangua und Urussanga (Staat Rio Grande) bewilligt.

Außer Eisenbahnen plant Brasilien den Bau von städtischen Straßenbahnlinien, Automobilstraßen, Dämmen zur Ausnutzung der Wasserkraft für Elektrizitäts- und Entwässerungszwecke, die Schiffbarmachung von Flüssen durch Baggerung und Korrektion der Flußläufe sowie Hafenbauten. Diese sowohl wie Anlagen zur Gewinnung von Eisen und Stahl und deren Verarbeitung sind sämtlich Aufgaben, die der Präsident in seiner Mai-Botschaft an den Kongreß erwähnt. Der jüngst abgetretene Präsident Dr. Epitacio Pessoa hat überhaupt in jeder Beziehung für die Weiterentwicklung der Verkehrsverhältnisse Sorge getragen.

Eine Anleihe von 8000 Contos-Reis (nom. 400 000 £ zum jetzigen Kurse nur 250 000 £) ist vom Staate Parahyba-do-Norte aufgenommen worden. Es soll die Kanalisation erneuert und die Wasserversorgung der Hauptstadt verbessert werden. Der Staat Sergipe ist ganz ohne Eisenbahnen und fast ohne Wege, es soll eine Anleihe zur Baggerung und Korrektion des Flusses Japaratuba und der Nebenwasserstraßen aufgenommen werden. Mehrere Flußläufe in der Provinz Sergipe stehen durch natürliche Kanäle miteinander in Verbindung, so daß mit verhältnismäßig geringen Kosten ein Kanalsystem hergestellt werden kann.

Die Provinz Rio Grande do Sul plant öffentliche Arbeiten, vor allem in Porto Alegre. Die Stadt und ihre Vorstädte erhalten neue Wasserversorgung. Zu diesem Zweck ist ein Vertrag mit der Cie. Pont-à-Mousson wegen Lieferung der Rohrleitungen abgeschlossen worden. Der holländischen Firma W. J. Kalis Wuzm & Co. sind die Baggerarbeiten im Lagoa dos Patos übertragen. Dieser See nimmt bei Porto Alegre die Flüsse Jacuhy und Taquary auf, so daß die Flußschiffahrt hier eine besondere Bedeutung für den Transport landwirtschaftlicher und anderer Erzeugnisse hat. Für Hafenarbeiten in Verbindung mit Eisenbahnbauten sind bei der Bank von Brasilien zunächst 3000 Contos-Reis hinterlegt. Eine weitere Anleihe soll für städtische Bauten in der Stadt Pernambuco aufgenommen werden.

Besondere Beachtung verdient die neue Freihafenanlage auf der Insel Governador bei Rio de Janeiro. Für die sofortige Ausführung der ersten 900 m Kaianlagen an der Puerta Da Ribeira wurden 30 000 Contos-Reis bewilligt. Die Kais sind für Schiffe bis 10 m Tiefgang bestimmt und sollen im ganzen eine Länge von 3 km erhalten. Die Ausführung ist der Companhia Nacional do Construccoês Civis e Hydraulicas übertragen. Der erste Teil des Freihafens wurde schon Ende 1921 eröffnet. Nach Äußerungen der Presse hofft man durch Anlage von Freihäfen einmal den Durchgangsverkehr zur See von den Vereinigten Staaten und Europa nach Ländern Südamerikas an sich zu ziehen; später, wenn erst direkte Eisenbahnlinien nach den südamerikanischen Zentralstaaten Paraguay, Bolivien und Peru vorhanden sind, soll dies auch auf dem Landwege erfolgen. Ferner werden Freihäfen für Brasilien zur späteren Verteilung der Einfuhrgüter nach den kleineren Häfen als eine wirtschaftliche Notwendigkeit angesehen. Vielfach herrscht die Ansicht, daß dann die Einfuhrhäuser nicht wie bisher große Summen für Zölle auf Waren festzulegen brauchten, die erst nach Monaten abgenommen würden. In anderen Kreisen des Einfuhrhandels beurteilt man die Freihafenpläne abfällig und bezeichnet die daran geknüpften Hoffnungen als Illusionen.

Eine große Zukunft hat in Brasilien der Kraftwagen, sowohl der Personen- wie der Lastkraftwagen. Die Zahl der Kraftwagen hat, besonders nach dem Kriege, in ungeahnter Weise zugenommen, wobei deutsche Marken den von ihnen vor dem Kriege behaupteten Platz wieder einzunehmen beginnen. Das Jahr 1921 war allerdings für den Absatz von Kraftwagen in Brasilien kein günstiges, wie aus den Einfuhrziffern hervorgeht. Es wurden im ganzen nur 977 Kraftwagen im Werte von 13 298 Contos eingeführt, gegenüber 9914 Wagen im Jahre 1920 im Werte von 52 775 Contos. Unter den verschiedenen Gründen, die diesen Rückgang verursachten, dürfte die Preissteigerung der Wagen an erster Stelle stehen. Von den Einfuhrländern stehen die Verein. Staaten mit 403 Wagen (1920: 6420 Wagen) an erster Stelle, es folgen Italien mit 236 Wagen (1920: 1977), Deutschland mit 124 Wagen (1920: 1157), Frankreich mit 120 (1920: 2203), England mit 41 Wagen (1920: 1196); die übrigen Länder sind nur mit einigen Wagen vertreten.

Der Automobilverkehr ist in letzter Zeit durch die Anlage guter Straßen sehr gefördert worden. Wie in vielen anderen Ländern, so hat sich vor allem im Staate Sao Paulo eine Gesellschaft zur Verbesserung der Straßen und Wege gebildet. Das Organ der Gesellschaft ist das A Estrada de Rodagem. 1921 wurden im Staate Sao Paulo etwa 1000 km an Automobilstraßen hergestellt, die meist von der Stadt Sao Paulo ausgehen. Besondere Bedeutung kommt der 450 km langen, sehr guten Straße von Sao Paulo nach Ribeirao Preto im Kaffeedistrikt zu. Die Straße stellt eine Verlängerung derjenigen von Sao Paulo nach Campiñas dar, die im Jahre 1920 gebaut wurde.

Auch im Staate Rio Grande do Sul macht der Wegebau gute Fortschritte; im März 1922 wurden dort etwa 4000 Contos für Wegebauten bewilligt. Der Staat Santa Catharina hat für dieselben Zwecke 3500 Contos ausgeworfen. Die Wegebautätigkeit in den entfernter gelegenen Teilen Brasiliens läßt dagegen noch sehr zu wünschen übrig, obwohl die Bedeutung guter Straßen allgemein erkannt wird. In Nordbrasilien war für Zwecke der Bodengewinnung der Bau von Straßen und die Befestigung älterer Wege für die Materialbeförderung notwendig. Eine Folge ist, daß Lastkraftwagen auch dort in zunehmendem Maße Verwendung finden. Auf der Jahrhundert-Ausstellung sind auch Straßenbaugesellschaften mit ihren Maschinen vertreten, und in der Nähe der Ausstellung legt eine amerikanische Firma eine Musterstraße an.

In Brasilien herrscht reges Interesse für die Aviatik, so daß das Flugzeug große Aussichten hat. Fluglinien längs der Küste sind geplant, um die sich besonders eine englische Gesellschaft bewirbt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahnausbesserungswerke.** Nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 19. Februar d. J. sind die Eisenbahnhauptwerkstätten Cassel, Darmstadt 1, Durlach, Jülich, Karlsruhe, Limburg, Magdeburg-Buckau, Mühlheim (Ruhr)-Speldorf, Neumünster, Offenburg, Paderborn 1, Paderborn 2, Schwetzingen und Stargard (Pom.) nach den in der Denkschrift über die Neuordnung der Verwaltungen der Eisenbahnhauptwerkstätten enthaltenen Richtlinien umgestellt worden. Die Eisenbahnwerkstättenämter und -inspektionen dieser Hauptwerkstätten sind aufgehoben worden. Die Hauptwerkstätten führen nunmehr die Bezeichnung „Eisenbahnausbesserungswerk". Die Gesamtleitung jedes Werkes obliegt dem Direktor des Eisenbahnausbesserungswerkes, dem die Leiter der Abteilungen unterstellt sind. — Die Bezeichnung „Eisenbahnausbesserungswerk" führt fortan auch die neue Hauptwerkstätte Schwerte.

— **Förderung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs.** Um den aus Handels- und Wirtschaftskreisen wiederholt geäußerten Wünschen auf Erleichterung in der Annahme unbestätigter Schecks an Zahlungsstatt — namentlich bei Fracht- und Nachnahmezahlungen — entgegenzukommen, hat der Reichsverkehrsminister zur weiteren Förderung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs sich mit der — zunächst versuchsweisen — Anwendung des Verfahrens einverstanden erklärt. Selbstverständlich bilden Zuverlässigkeit, Vertrauenswürdigkeit und hinreichend sichere wirtschaftliche Lage der in Frage kommenden Firmen die Voraussetzung für die Zulassung zu dem erleichterten Verfahren, damit die Reichskasse vor Ausfällen gesichert ist.

— **Protestnote der deutschen Regierung.** Die deutschen Vertreter in Paris, London und Brüssel haben, wie W. T. B. meldet, den Regierungen, bei welchen sie beglaubigt sind, weisungsgemäß folgende Protestnote gegen die Verordnungen der Interalliierten Rheinlandkommission Nr. 145 und 147 übergeben:

Die Interalliierte Rheinlandkommission hat unter dem 26. Februar eine Strafverordnung, betr. die Eisenbahnen, erlassen. Von welchem Geiste die Verordnung beherrscht wird, zeigen folgende Bestimmungen.

Die deutsche Note gibt im weiteren die angedrohten Strafen, die sich bis zur Todesstrafe wegen Gefährdung von Eisenbahntransporten versteigen und worüber in Nr. 10, S. 172 d. Ztg. berichtet wurde, wieder, und fährt fort:

„Die Verordnung wird u. a. mit der Erwägung begründet, daß die Gesetzgebung in den meisten Ländern für Anschläge gegen Eisenbahnen die schwersten Strafen vorsieht. Selbstverständlich enthält auch die deutsche Strafgesetzgebung solche Bestimmungen, so daß es einer Verordnung der Interalliierten Rheinlandkommission nicht erst bedurft hätte, wenn es ihr lediglich darauf angekommen wäre, daß der Eisenbahnverkehr im besetzten Gebiete gegen Transportgefährdung in gleicher Weise geschützt werde, wie dies in anderen Ländern der Fall ist. Der Inhalt der Verordnung zeigt, daß sie etwas anderes bezweckt. Sie will durch Strafbestimmungen von unerhörter Grausamkeit die deutschen Eisenbahnbediensteten zwingen, sich in Widerspruch mit ihrem Diensteid, ihrem vaterländischen Gefühl und ihrem Gewissen aktiv an der rechtswidrigen Aktion Frankreichs und Belgiens gegen Deutschland zu beteiligen.

Die deutsche Regierung hat in ihren Protesten wiederholt das Bestreben der Interalliierten Rheinlandkommission bloßgestellt, gegen Deutsche einen selbst in Kriegszeiten verbotenen Zwang zur Dienstleistung gegen das Vaterland auszuüben. In der vorliegenden Verordnung erreichen diese Bestrebungen ihren Gipfel. Jetzt werden die Deutschen, die ihre gesetzliche Pflicht gegen das Vaterland erfüllen, mit dem Tode bedroht.

Die Leichtfertigkeit, mit der die Interalliierte Rheinlandkommission über Tod oder Leben befindet, geht so weit, daß sie die Todesstrafe an Tatbestände knüpft, deren Dehnbarkeit der Willkür Tür und Tor öffnet; Handeln und Nichthandeln, Versuch und Tat werden völlig gleichgestellt, Absicht, Ursache, Erfolg und hypothetische Möglichkeit des Erfolges werden miteinander vermengt. Was der Beamte auch tut oder läßt, er schwebt ständig in der Gefahr, sich in den Maschen dieser Gesetzgebung zu fangen.

Der gleiche Geist spricht aus der Verordnung 145, die die Interalliierte Rheinlandkommission am gleichen Tage erlassen hat. Sie gibt jedem Armeeoberbefehlshaber das Recht, zu bestimmen, daß die von den alliierten Militärgerichten verhängten Strafen, soweit sie 5 Jahre überschreiten, nicht in Deutschland, sondern in dem Heimatstaat des betreffenden Militärgerichtes abzubüßen sind. Ferner gewährt sie jedem Armeeoberbefehlshaber volle Freiheit über Zeit, Ort und Art der Vollstreckung der Todesstrafen zu verfügen.

Durch diese Bestimmungen wird die Strafvollstreckung im besetzten Gebiet jeder gesetzlichen und gerichtlichen Sicherung entzogen und der Willkür der Militärbefehlshaber überliefert. Den Generälen steht es künftig frei, verurteilte Deutsche in die Gefängnisse fremder Länder zu verschicken, wodurch die Strafe den Charakter einer regelrechten Deportation erhält. Daß in die Hand der militärischen Oberbefehlshaber auch die Bestimmung über die Art der Vollstreckung der Todesstrafe gelegt wird, kann nur dahin ausgelegt werden, daß die Exekution von all den Rücksichten befreit sein soll, die die Humanität und das Gerechtigkeitsgefühl einer modernen Zeit auch dem schwersten Verbrecher in seiner letzten Stunde gewährt.

Die deutsche Regierung legt gegen diese jeder Menschlichkeit hohnsprechenden Verordnungen feierlich Verwahrung ein."

Der Reichskommissar für die besetzten rheinischen Gebiete in Coblenz ist gleichfalls beauftragt worden, der Interalliierten Rheinlandkommission eine Abschrift dieser Note zu überreichen.

— **Ultimatum an die Eisenbahner der militarisierten Nordstrecke.** Aus Gelsenkirchen wird der D.A.Z. unterm 7. d. M. berichtet: In Buer haben die Franzosen an die dortigen Eisenbahner auf der militarisierten Nordstrecke ein 24stündiges Ultimatum gestellt. Innerhalb dieser Frist sollen sich die deutschen Eisenbahner bereit erklären, unter französischem Befehl Dienst zu tun, anderenfalls sie aus ihren Wohnungen verjagt werden. In Bottrop haben die Franzosen diese Drohung schon wahrgemacht und gestern sechs Eisenbahnerfamilien aus ihren Wohnungen ausgewiesen.

Wie W.T.B. aus Karlsruhe vom gleichen Tage meldet, sind in Offenburg von den Franzosen bei mehreren Eisenbahnbeamten Haussuchungen vorgenommen worden. Es wurde dabei vor allem nach Akten, Stellwerksplänen, Lohnrechnungen usw. gefahndet. Die Franzosen haben dann das deutsche Personal vom Dienst auf der bisher noch von deutscher Seite betriebenen Strecke Kehl-Legelshurst vertrieben, da es sich geweigert hat, unter französischem Befehl zu arbeiten.

— **Weitere Verlegung der Reichsbahndirektion Trier.** Der Sitz der Reichsbahndirektion Trier ist jetzt Gießen. Es sind nur dringende Geschäftssachen nach dort zu senden, alle anderen aber bis auf weiteres zurückzubehalten. Außer auf den Bahnleitungen ist die Reichsbahndirektion Trier in Gießen durch Postfernsprecher Gießen Nr. 12 999 und 2153 zu erreichen.

— **Französische Eisenbahner in deutschen Uniformen.** Wie W.T.B. aus Köln unterm 7. d. M. mitteilt, geht aus Mainz die Meldung ein, daß aus den auf dem Bahnhof befindlichen Packwagen u. a. auch Uniformstücke von den Soldaten herausgeholt und weggeschafft worden sind. Auch in Düren sind die Spinde in den Aufenthaltsräumen der Eisenbahnarbeiter erbrochen und die darin befindlichen Arbeits- und Uniformkleider durch Franzosen weggeschafft worden. Diese Nachricht erklärt das Erscheinen von Eisenbahnern auf den Bahnkörpern. Französische Eisenbahner sind nämlich in die deutschen Uniformen gesteckt worden, um dem Publikum und deutschen Eisenbahnbeamten vorzutäuschen, daß deutsche Eisenbahnbeamte sich in fremde Dienste gestellt hätten. In Trier haben die Franzosen das ganze Kleiderlager von vielen Tausenden von Uniformstücken beschlagnahmt. Sie werden denselben Gebrauch davon machen wollen wie von den aus den Spinden in Düren und Mainz entwendeten Uniformstücken.

— **Warnung vor dem französischen Bahndienst Straßburg-Offenburg.** Die Reichsbahndirektion Karlsruhe hat folgendes bekanntgemacht: Nach einem Telegramm der Direktion der Eisenbahnen Elsaß-Lothringens wollen die Franzosen ab 6. März den Bahndienst zwischen Offenburg und Straßburg mit täglich zwei Personenzugpaaren in jeder Richtung aufnehmen. Da dem deutschen Personal bei der Durchführung dieser mit französischem Personal fahrenden Züge jede Mitwirkung untersagt ist, kann für derartige Züge keinerlei Betriebssicherheit geleistet werden. Die Reichsbahn warnt das Publikum vor der Benutzung dieser Züge. Etwaigen Schadenersatzansprüchen könnte jedenfalls nicht stattgegeben werden.

— **Die Beute des Raubzuges nach Essen.** Wie aus Köln unterm 8. d. M. der D. A. Z. gemeldet wird, sind bei der Besetzung des Hauptbahnhofs Essen den Franzosen in die Hände gefallen: 44 Lokomotiven, mehrere Gepäckwagen, 4 D-Züge, etwa 1200 Personenwagen, 47 Wagen mit Koks, 283 Wagen mit Kohle, darunter 65 für Italien, 38 Wagen mit Holz, 70 mit Eisenschrott und Roheisen, 20 mit Erzen und Eisenplatten, 16 mit Formeisen, 9 Kalkwagen, 11 Kesselwagen, ein Gerätewagen und 68 Leerwagen.

— **Organisierter Raub im D-Zug.** Nach einem Telegramm aus Dortmund vom 7. d. M. haben im Bahnhof Scharnhorst die Franzosen einen unerhörten Eisenbahnraub verübt. Der D-Zug 9, der die Kontrolle Scharnhorst in Richtung Berlin etwa um Mitternacht zu passieren hatte, wurde volle vier Stunden festgehalten. Die Reisenden, die nach dem unbesetzten Deutschland fuhren, wurden nicht nur auf das genaueste untersucht, sondern es wurde ihnen auch ihr Bargeld, soweit es 10 000 ℳ überstieg, weggenommen.

— **Das französisch-englische Eisenbahnabkommen.** Aus London meldet W. T. B. unterm 12. d. M.: Die britische Regierung hat die zwischen dem französischen und englischen Militär getroffene Regelung, betreffend den Gebrauch der Eisenbahnen in der britischen Zone des Rheinlandes durch Frankreich, genehmigt.

Dieselbe Quelle meldet ferner unterm 11. d. M. aus Paris: Nach dem Londoner Korrespondenten des „Echo de Paris" sollen die französisch-englischen Vereinbarungen über den

Durchgangsverkehr durch die englische Besetzungszone, soviel in gewissen politischen Kreisen bekannt sei, in großen Zügen folgendes enthalten: 1. Die französischen Behörden könnten höchstens 10 Züge täglich durch den Abschnitt Köln leiten. 2. Die Züge dürfen nicht zur Verstärkung der französischen Truppen, sondern ausschließlich zu ihrer Versorgung und Ablösung dienen. 3. Sie können keine Verwendung für die Beförderung von Ruhrkohle nach Frankreich finden.

Obwohl man behauptet habe, fügt der Berichterstatter hinzu, daß die Eisenbahnfrage nichts mit kommerziellen Schwierigkeiten zu tun habe, scheine das Abkommen Godley-Payot erst dann endgültig ratifiziert werden zu sollen, wenn die letzte Frage gelöst sei.

Nach Mitteilungen, die der D. A. Z. zugegangen sind, soll in dem Abkommen auch ein Passus enthalten sein, daß den Franzosen für den Fall kriegerischer Verwicklungen eine Erweiterung der Benutzung der Linien zugestanden wird.

— **Besetzung weiteren Bahngebiets.** Im Bergischen Lande, beiderseits Elberfeld und Barmen, sind weitere französische Truppenverschiebungen vorgenommen worden. In Wipperfürth besetzten die Franzosen das Rathaus, ebenso in Mülheim. Auch die Bahnhöfe in Weitmar, Laer und Langendreer auf der Strecke Essen-Dortmund sind am Vormittag des 7. d. M. besetzt, alsbald aber wieder freigegeben worden. Am 8. d. M. sind auch die Bahnhöfe Bochum-Nord, Wattenscheid und Remscheid besetzt worden. Im pfälzischen Gebiet werden von Franzosen jetzt auch die Nebenbahnstrecken militarisiert. Neuerdings sind die rheinhessischen Bahnhöfe Alzey, Gonsenheim und Monsheim, ferner die badischen Bahnhöfe Maxau und Knielingen besetzt worden.

— **Rückhaltsperre im Bezirk Essen.** Aus Münster meldet W. T. B. unterm 7. d. M.: Die Verkehrslage ist in den letzten Tagen wenig verändert. Im Bezirk Essen ist seit gestern für einige Tage eine Rückhaltsperre für alle Güter, mit Ausnahme von Lebensmitteln, angeordnet. An den Zoll- und Kontrollstellen werden den Reisenden in das unbesetzte Gebiet unter anderem Kleidungsstücke, Stoffe, Decken, Leinen, Rauchwaren, Eisenteile und Waschstoffe gegen eine bei der französischen Kontrollkommission in Essen vorzulegende Bescheinigung abgenommen. Staatliche Angestellte bedürfen zur Ein- und Ausreise in das besetzte Gebiet eines von der französischen Besatzung ausgestellten Visums.

Auf dem Bahnhof Oberhausen werden dort lagernde Gepäckstücke oder Sendungen nur gegen Unterzeichnung eines beim Kommandanten erhältlichen Vordruckes ausgehändigt, in dem es heißt: „Ich verpflichte mich, für die französisch-rheinische Republik folgende Arbeiten auszuführen."

— **Stillegung des Zugverkehrs Offenburg-Appenweier.** Zu unserer Mitteilung unter gleicher Überschrift in Nr. 7 S. 121 schreibt uns die Reichsbahndirektion Karlsruhe:

Am 5. Februar d. J. teilte die Besatzungsbehörde der Betriebsinspektion Offenburg mit, daß von 10 Uhr abends ab nur noch internationale Schnellzüge durchgelassen würden. Als solche waren genannt die Züge 1, 2, 85, 86, 207, 208, 269, 270, 156, 159. Außerdem wären auf der Strecke Appenweier-Offenburg noch Truppenverpflegungszüge zu fahren. Das Ansinnen wurde abgelehnt. Um 11.30 abends erfolgte Eingriff der Franzosen in Windschläg durch Zerschneiden der Drahtleitung des Ausfahrsignals und Aufhalten der nach Norden fahrenden Züge. Wegen Einspruchs gegen dieses Vorgehen wurde der Amtsvorstand Regierungsrat Sänger um 2 Uhr nachts im Beisein der Personalvertretung verhaftet. Infolge dieser Eingriffe der Franzosen in den Eisenbahnbetrieb mußte dieser stillgelegt werden. Es handelte sich bei der Maßnahme also nicht um einen Streik des Eisenbahnpersonals, sondern um eine durch die Besatzungstruppen erzwungene Betriebsruhe.

— **Bekämpfung feindlicher Propagandatätigkeit.** Das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, hat folgende Anweisung an das gesamte Stations- und Zugbegleitpersonal erlassen: In den Eisenbahnzügen wird eine rege Propagandatätigkeit zugunsten des französischen Ruhrunternehmens entfaltet, indem Reisende mit den anderen Fahrgästen politische Gespräche anknüpfen und den Einbruch der Franzosen ins Ruhrgebiet als berechtigt hinzustellen suchen. Diesem verderblichen, landesverräterischen Treiben muß entgegengetreten werden. Das Zugbegleitpersonal wird daher angewiesen, Anzeigen von Fahrgästen über derartige Vorfälle entgegenzunehmen und an die nächste geeignete Station, bei der bis zum Eintreffen des Zuges mit der Anwesenheit und dem Eingreifen von Polizeiorganen gerechnet werden kann, weiterzugeben. Die Stationen, denen derartige Anzeigen zugehen, haben sofort die Polizei zu verständigen, damit diese rechtzeitig eingreifen kann. Die Reichsbahndirektionen werden ermächtigt, in Fällen, in denen vom Zugbegleitpersonal aus obigem Anlasse vorgemeldete Personen wegen ihrer landesverräterischen Tätigkeit strafrechtlich verurteilt werden, dem Stations- und Zugbegleitpersonal, das zur Feststellung und strafrechtlichen Verfolgung solcher Personen beigetragen hat, Belohnungen zukommen zu lassen.

— **Eisenbahnräuber.** Aus Cassel meldet W.T.B. unterm 9. d. M.: Der Überwachungsabteilung der Reichsbahndirektion Cassel ist es gelungen, einer Eisenbahnräuberbande habhaft zu werden, die seit langem nachts zwischen Nordhausen und Cassel auf fahrende Güterzüge sprang, die Wagen gewaltsam öffnete und die Fracht abwarf, worauf diese von den Genossen aufgesucht und in Verstecke gebracht wurden. Die in den Güterwagen tätigen Verbrecher sprangen an einer geeigneten Stelle von dem fahrenden Zug wieder ab. Die Verbrecher, die alle aus Bleicherode stammen, und von denen bisher acht festgenommen worden sind, waren durch ihre Räubereien in kurzer Zeit zu vielfachen Millionären geworden. Der der Eisenbahnverwaltung zugefügte Schaden beträgt über 100 Millionen Mark.

— **Die Neubestellungen auf die Niederschriften der ständigen Tarifkommission der Deutschen Reichsbahn für das Jahr 1923** können bis zum 25. März d. J. bei dem Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, angemeldet werden. Die vorläufige Abonnementsgebühr beträgt infolge der hohen Gestehungskosten 5000 ℳ. Falls die Preissteigerung fortschreitet, hat sich die Reichsbahndirektion Berlin weitere Erhöhungen der Abonnementsgebühren vorbehalten. Die Einzahlung kann auf das Postscheckkonto, Berlin Nr. 2909, der Eisenbahnhauptkasse erfolgen.

— **Verein für Eisenbahnkunde.** In diesem sprach am 6. d. M. Ministerialrat Wechmann über „Der elektrische Zugbetrieb der deutschen Reichsbahnen und ihrer Nachbarbahnen". Er konnte dabei die erfreuliche Tatsache feststellen, daß zwischen Deutschland und seinen Nachbarländern: der Schweiz, Österreich und Schweden, auf dem Gebiete der elektrischen Zugförderung Vereinbarungen über die zu verwendende Stromart, die Fahrdrahtabmessungen und Aufhängungen, den Mastenabstand usw. getroffen sind. Bei uns wie in den erwähnten Staaten ist man zu der Überzeugung gekommen, daß Einphasenwechselstrom von 16⅔ Perioden für den Vollbahnbetrieb die am besten geeignete und wirtschaftlichste Stromart sei, und die Ergebnisse der Praxis haben die Richtigkeit ihrer Annahme bestätigt.

In Deutschland sind seit einer Reihe von Jahren Versuchsstrecken im Betrieb, so in Schlesien, in Mitteldeutschland, in Baden und Bayern, und die Arbeiten sind schon so weit gediehen, daß jetzt die Versuchszeit als abgeschlossen angesehen werden kann. Die völlige Betriebssicherheit der neuen Zugförderungsart hat sich erwiesen. Elektrisierungsreif vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte erscheinen alle Strecken, welche einen bestimmten dichten Verkehr (bei den heutigen Verhältnissen zum Beispiel in Baden etwa einen Energieverbrauch von 250 000 bis 300 000 Kilowattstunden je Kilometer im Jahr) aufweisen. Dementsprechend wird das zukünftige Bauprogramm aufzustellen sein. In Bayern, das durch seine Wasserkraftenergie besonders günstige Vorbedingungen für den elektrischen Bahnbetrieb aufweist, sind gegenwärtig 78 km im Betrieb, 626 km im Bau, das sind die wichtigsten Bahnen Oberbayerns sowie die Regensburger Linie. Ein Programm ist für etwa 900 km Linie, die die Strecken von München nach Lindau, Ulm und Nürnberg (Berlin) umfaßt, aufgestellt. Baden hat 52 km elektrische Bahnen, hier dürfte die Elektrisierung der Hauptstrecke Basel-Karlsruhe-Mannheim-Frankfurt wegen ihres dichten Betriebes besonders wirtschaftlich sein. Für den Ausbau des elektrischen Bahnbetriebes in Norddeutschland in der Gegend von Halle und in Schlesien ist eine Verbindung dieser beiden Netze beispielsweise durch elektrischen Ausbau der Strecke Breslau-Leipzig zu erstreben.

Die Vorzüge des elektrischen Betriebes bestehen u. a. in einer bedeutenden Kohlenersparnis. Schon beim normalen Dampfkraftbetrieb mit Steinkohlenfeuerung läßt sich bei elektrischer Zugförderung gegenüber dem Verbrauch bei Dampflokomotiven 40—45 % Kohle ersparen. Ein weiterer Vorzug besteht darin, daß es möglich wird, geringwertige Brennstoffe zu verwerten und damit, wie zum Beispiel im Kraftwerk Mittelsteine in Schlesien, durch Kohlenentgasung nicht nur wertvolle Nebenprodukte zu gewinnen, sondern auch Gas, um bei Belastungsspitzen durch Gaszusatzfeuerung die nötige Energie preiswert zu erzeugen. Eine weitere Möglichkeit besteht hier, durch den Einbau von Wärmespeichern in den Bahnkraftwerken besonders günstige wärmewirtschaftliche Verhältnisse zu schaffen. Die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit beim

elektrischen Betrieb erlaubt eine erhöhte Ausnutzung der Bahn und sichert damit ein günstigeres wirtschaftliches Ergebnis.

Die hervorragende Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes hat sich auch im Auslande, worüber der Vortragende eingehend berichtete, ergeben. In der Schweiz trat die hohe Geschwindigkeit der elektrischen Züge auf den Bergstrecken für die Verkehrsbesserung stark in Erscheinung, und in Schweden wurde durch seine jenseits des Polarkreises liegende Reichsgrenzenbahn der Nachweis erbracht, daß die elektrisch betriebenen schweren Erzzüge auch bei den Unbilden des nördlichen Winters in höchstem Grade leistungsfähig und betriebssicher sind. Die großen Vorzüge des elektrischen Betriebes haben, wie auch an dieser Stelle bereits berichtet wurde, die schweizerischen Bundesbahnen bewogen, den Umbau ihres Bahnnetzes außerordentlich zu beschleunigen, um möglichst bald durch weitgehende Einführung des elektrischen Betriebes ihrer Wirtschaft alle Vorzüge dieser Betriebsart zur Verfügung zu stellen. Eine Filmvorführung zeigte zum Schluß die Leistungen der elektrischen Züge auf den schlesischen Gebirgsbahnen und im nördlichen Schweden auf der Reichsgrenzenbahn.

— **Lieferung von Kesselwagen für Rußland.** Die deutsche Industrie legt wieder einmal Zeugnis von ihren Leistungen und der Energie ab, mit der sie am Wiederaufbau der internationalen Handelsbeziehungen arbeitet und das Vertrauen, das in ihre ungebrochene wirtschaftliche Kraft gesetzt wird, rechtfertigt. Die Regierung der russischen Sowjetrepublik hatte der Linke-Hofmann-Lauchhammer A.-G. einen Auftrag zum Bau von 1000 Kesselwagen erteilt. Vor kurzem konnte der 1000. Wagen dieser Bestellung nach Südrußland hinausgehen. Der Auftrag erfolgte im August 1921. Schon am 14. Januar 1922 gingen die ersten Probekessel nach Breslau und am 30. März die ersten 50 Kessel nach H a m b u r g. Ende April waren bei einer Durchschnittsleistung von vier Kesseln täglich 150 Stück vollendet. Der Mai brachte die Höchstleistung von sechs Kesseln an einem Tage.

Die Kessel haben eine äußerst reichhaltige Verwendungsmöglichkeit, da sie sich zum Befördern von Flüssigkeiten aller Art, wie Wasser, Öl, Benzin, Benzol und sonstiger Erdölerzeugnisse benutzen lassen. Die Wagen haben die folgenden Hauptabmessungen: Länge des Wagens über die Puffer gemessen 10 506 mm, Breite von Längs- zu Längsträger 2743 mm, Gesamtlänge des Kessels 8207 mm, Inhalt des Kessels 30 cbm, Tragfähigkeit des Wagens etwa 31,5 t, Leergewicht des Wagens etwa 21 000 kg.

Das Untergestell des vierachsigen Wagens ist aus Preßblechen und Formeisen zusammengesetzt und ruht auf zwei Diamond-Drehgestellen, wie sie bei den russischen Eisenbahnen gebräuchlich sind. Neben der Handbremse besitzt der Wagen eine selbsttätige, mit dieser verbundene Luftbremse.

Die Einrichtungen zum Füllen und Entleeren des Kessels sind nach dem Nobel-System gebaut. Beide Handlungen werden vermittels desselben Rohres vorgenommen, das bis auf den Boden des Kessels führt und am Ende mit einem Sieb versehen ist, um Verunreinigung zu verhüten. Das Entleeren geschieht mittels einer Luftsaugepumpe. Durch ein zweites Rohr entweicht die Luft während der Kesselfüllung. Weiterhin dient ein besonderes Rohr mit Schwimmer und Anzeigevorrichtung zum Messen der Flüssigkeitsmenge im Kessel.

Um die Widerstandsfähigkeit zu prüfen, ließ man zwei vollständig zusammengebaute Kesselwagen mit 10 km Geschwindigkeit aufeinanderprallen. Die Kessel waren bis obenhin mit Wasser gefüllt, also einer Flüssigkeit von spezifisch höherem Gewicht als Öl. Das Ergebnis zeigte die gediegene, sorgfältige Arbeitsausführung: keine Veränderung des Materials trat ein, nur die verbogenen Puffer, die den Zusammenstoß vollkommen auffingen, ließen seine Wucht erkennen. Zur Veranschaulichung der mit dem Bau der Wagen geleisteten Gesamtarbeit mögen einige Zahlenbeispiele dienen. Da jeder Wagen über die Puffer gemessen 10 506 mm lang ist, bilden sie zusammen einen Zug von 10 506 m, also rund 10½ km.

Zum Abtransport blieben die Kesselwagen zerlegt und wurden von Riesa und von Breslau aus auf dem Wasserwege nach Hamburg befördert. Hier wurden sie serienweise in Seedampfer verladen und nach dem südrussischen Hafen Noworossisk befördert. Der Zusammenbau nahm hier einen glatten Verlauf, und jedesmal, wenn hinreichend Wagen zusammengesetzt waren, wurden sie als Zug zwischen den Grozdni Ölfeldern und Noworossisk in Betrieb genommen.

Mitglieder der Eisenbahnsektion und des Rates für Arbeit und Verteidigung sandten ein Telegramm mit einem Bericht nach Moskau, daß sie mit Material und Qualität der Arbeitsleistung sehr zufrieden seien.

Österreich.

— **Die Kohlenwirtschaft Österreichs im Dezember 1922.** Die i n l ä n d i s c h e K o h l e n f ö r d e r u n g im D e z e m b e r 1922 betrug 12 551 t Steinkohle und 217 769 t Braunkohle. Hiervon entfallen auf Niederösterreich 26 898 t, Steiermark 133 436 t, Kärnten 6727 t, Oberösterreich 26 519 t, Tirol 3736 t, das Burgenland 32 974 t. Die Koksgewinnung Österreichs beschränkt sich auf die Erzeugung von Gaskoks aus ausländischer Steinkohle; die Gesamterzeugung betrug im Dezember 39 586 t. Aus dem A u s l a n d e wurden 326 082 t Steinkohle, 87 358 t Braunkohle und 30 790 t Koks e i n g e f ü h r t. An der Steinkohleneinfuhr waren vor allem Oberschlesien beteiligt, das 161 835 t lieferte, dann die Tschechoslowakei mit 67 896 t, die Reviere Dombrowa und Krakau mit 37 498 t, das Saarrevier mit 33 297 t, England mit 18 530 t und das übrige Ausland mit 7053 t. An Braunkohle hat die Tschechoslowakei 82 942 t und das übrige Ausland 4515 t geliefert. Die Kokseinfuhr verteilt sich auf Deutschland mit 21 904 t, Oberschlesien mit 2984 t, die Tschechoslowakei mit 2544 t, Frankreich mit 1343 t und England mit 1110 t, während aus dem übrigen Auslande bloß 905 t Koks eingeführt wurden. Die Gesamtlieferung von Kohle und Koks betrug im Dezember 677 305 t, das ist ungefähr die Hälfte des Bedarfes bei voller Beschäftigung der Industrie und bei Vollbetrieb der Verkehrsanlagen. V e r b r a u c h t wurden im Dezember 1922 an mineralischen Brennstoffen (mit Ausschluß des Verkehrswesens) in Wien 174 766 t, in Niederösterreich 63 835 t, in Steiermark 151 063 t, in Kärnten 11 390 t, in Oberösterreich 29 953 t, in Salzburg 3609 t, in Tirol und Vorarlberg 11 825 t, im Burgenland 9627 t. Es wurden geliefert an die Verkehrsanstalten 226 236 t, an die Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke 95 266 t, für Hausbrandzwecke 101 165 t und an die gesamte Industrie 254 638 t. Der Vergleich mit dem Monat November 1922 ergibt in der Gesamt e i n f u h r aus dem Auslande eine S t e i g e r u n g von 437 531 t auf 444 230 t, während die I n l a n d s e r z e u g u n g von 250 292 t auf 230 320 t z u r ü c k g e g a n g e n ist.

Ungarn.

— **Erweiterung der Ausbesserungswerkstätte für Lokomotiven der Staatsbahnen.** In der Maschinenabteilung der ungarischen Staatsbahnen beschäftigte man sich bereits seit einigen Jahren mit dem Entwurf der Erweiterung der Eisenbahnhauptwerkstätte in Istvántelke. Da aber die hier zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen, sah sich die Staatsbahndirektion veranlaßt, in Dunakeszi-Alag eine neue Ausbesserungswerkstätte für Lokomotiven zu bauen. Der Bau wurde bereits in Angriff genommen. Es ist zu gewärtigen, daß diese Werkstätte noch im Sommer d. J. in Betrieb gestellt wird.

— **Zugverkürzungen.** Da durch Einschränkung der Eisenbahnfahrtermäßigungen die Wagen in längeren Zügen nicht vollkommen ausgenützt werden, hat sich die Staatsbahndirektion veranlaßt gesehen, kürzere Personenzüge in Verkehr zu stellen. Dieser Umstand wird bei Einführung der Sommerfahrordnung in Betracht gezogen werden.

— **Annahme des Pariser Donauabkommens in der Nationalversammlung.** Abgeordneter Moser brachte anläßlich der Beratung des Entwurfes über die Annahme des Pariser Donauabkommens zur Sprache, daß das Donauabkommen unter allen Ungarn aufgezwungenen Verträgen der erste sei, der Ungarn keine unerträglichen Lasten auferlegt, der tatsächliche Verhältnisse und gewisse Rechte berücksichtigt. Drei Jahre nach Abschluß des Abkommens kann die vollständige Freiheit der Donauschiffahrt wiederhergestellt werden. Der Entwurf wurde sodann in erster und zweiter Lesung angenommen.

— **Eisenbahnkonferenzen.** Vom 28. Dezember bis zum 10. Januar fanden in M ü n c h e n zwischen den Vertretern der Eisenbahnen von Ungarn, Deutschland, Frankreich, Belgien, Luxemburg, Südslavien, der Tschecho-Slowakei und der Schweiz Verhandlungen statt, welche die E i n r i c h t u n g des u n m i t t e l b a r e n G ü t e r v e r k e h r s dieser Staaten betrafen. Bei dieser Gelegenheit wurde der direkte Güterverkehr zwischen Ungarn einerseits und den übrigen Staaten anderseits geregelt. Die ungarischen Staatsbahnen waren bei diesen Verhandlungen durch mehrere Fachreferenten unter Führung des Direktors Ministerialrates Anton v. Paszterczyk vertreten.

An der am 15. Februar d. J. in R o m abgehaltenen S ü d b a h n k o n f e r e n z nahmen ungarischerseits teil: Der ehemalige Finanzminister Johann Teleczky, Staatssekretär Paul Ernyei und Ministerialrat Bela Fináczy. Ferner erschien dort der Direktor der ungarischen Linien der Südbahn Robert Gordon.

— **Erhöhung der Zoll-Lagergebühr.** Mit Rücksicht auf die Überfüllung der Zollager des Budapester Hauptzollamtes sowie auf die Erhöhung der durch die Eisenbahn eingehobenen Lagergebühren hat der Finanzminister den Satz der in den in Zollmagazinen eingelagerten Güter zu entrichtenden Lagergebühr vom 1. Februar d. J. an für je 100 kg Reingewicht von 1 K auf 5 K erhöht.

— **Normenbestrebungen in der Lokomotiv- und Wagenfabrikation.** Seitdem sich viele deutsche Maschinenfabriken in eine neue Richtung der Normenbestrebungen einstellen, befassen sich jetzt auch die ungarischen Industriekreise mit dieser wichtigen Wirtschaftsfrage, da die Erkenntnis zunimmt, daß sich durch Herstellung von Normenbestandteilen eine Vereinheitlichung erzielen läßt. In jüngster Zeit machen sich derartige Normenbestrebungen auch in der ungarischen Lokomotiv- und Wagenfabrikation bemerkbar.

— **Die Gründung eines Bundes zur Mehrerzeugung landwirtschaftlicher und gewerblicher Erzeugnisse** wurde auf Anregung des gewesenen Finanzministers Dr. Béla Földes ins Leben gerufen. Dieser Bund verfolgt unter anderem auch den Zweck, durch Ausbau landwirtschaftlicher Eisenbahnen die fruchtbaren Landgüter mit den Städten in bessere Verbindung zu bringen.

— **Erhöhung der Postgebühren der für Deutschland bestimmten Pakete.** Nach einer Verordnung des Handelsministers beträgt seit 1. Februar d. J. die Postgebühr für die aus Ungarn nach Deutschland zu befördernden Postpakete bis 5 kg 140 Goldcentimes, wenn das Paket nicht schwerer ist und 185 Goldcentimes für sperrige Pakete. Die Postgebühr beträgt für Pakete bis 10 kg 230 bzw. 320, bis 15 kg 320 bzw. 455, bis 20 kg 410 bzw. 520 Goldcentimes.

— **Hafenbauten.** Der Bau des Petroleumhafens bei Csepel (unweit Budapest) macht im Verbindung mit dem im Bau begriffenen Handelshafen erfreuliche Fortschritte, so daß dieser schon im kommenden Sommer fertiggestellt sein wird.

Zur Ausführung des Ausbaues des Budapester Handelshafens hat bekanntlich die ungarische Regierung mit der französischen Firma Schneider-Creuzot einen Vertrag geschlossen, laut dessen die französische Gesellschaft verpflichtet ist, bis zum 31. Dezember 1922 eine Betriebsgesellschaft zu gründen und 60 % der Aktien bis zum erwähnten Zeitpunkte der ungarischen Regierung zur Verfügung zu stellen. Da es jedoch der Gesellschaft nicht gelungen ist, den zur Gründung der Aktiengesellschaft notwendigen Betrag von 14 Millionen Franken zu beschaffen, sah sie sich genötigt, den zum Ausbau des Hafens gebildeten Regierungsausschuß um Verlängerung der Option zu bitten. Dieser Ausschuß gewährte nun eine kurzfristige Verlängerung der Option. Der Hafenbau schreitet trotz dieser eingetretenen Hindernisse günstig fort.

Niederlande.

— **Eröffnung des Funkverkehrs Holland-Java.** Im Januar ist der Radiobetrieb zwischen der neuen holländischen Großfunkstelle Kootwijk und der kurze Zeit vorher fertiggestellten „Radio Malabar" auf Java aufgenommen worden. Die neue Funkverbindung ist von großer weltwirtschaftlicher Bedeutung, da sie den Schnellnachrichtenverkehr zwischen Holland und seinen ostindischen Kolonien wesentlich erweitert und verbessert.

Deutschland ist an dem bedeutsamen Ereignis insofern besonders beteiligt, als die Schaffung der beiden Großfunkstellen hauptsächlich deutscher Technik zu verdanken ist; denn die elektrotechnischen Einrichtungen in Kootwijk sind ausschließlich, die in Malabar überwiegend von Telefunken im Auftrage der niederländischen Regierung hergestellt worden. Die Station Kootwijk liegt nahe dem Orte Assel, einer Haltestelle der Bahnstrecke Bentheim-Amsterdam. Die sechs 210 m hohen Gittermasten, welche die Antenne tragen, sind aus einem Stück, ohne das früher übliche Zwischengelenk, errichtet. Die Antenne selbst besteht aus vier gleich großen Sektoren, deren jeder die Form eines Dreiecks hat. Die Strahlungsenergie der Antenne beträgt 400 Kilowatt. Wie in Nauen dienen Hochfrequenzmaschinen zur Erzeugung der elektromagnetischen Wellen. Die zugehörige Empfangsstelle befindet sich in dem etwa 60 km von der Sendestelle entfernten Dorfe Sambeek. Von der Errichtung eines eigenen Kraftwerks für die Station Kootwijk wurde abgesehen. Sie erhält den erforderlichen Strom von den Elektrizitätswerken von Arnheim und Nymwegen.

Die „Radio Malabar" liegt unweit der bekannten Handelsstadt Bandoeng (Java). Die Sendestelle ist in einem nach Norden offenen Tal des Malabargebirges untergebracht. Eine sogenannte Bergantenne, die zwischen zwei Hügelkuppen über die Talsenkung ausgespannt ist, dient zur Aufnahme einer Schwingungsenergie von gleichfalls 400 Kilowatt. Außer den Hochfrequenzmaschinen wird im Senderhaus noch ein Poulsen-Lichtbogensender für 2000 Kilowatt von der niederländischen Regierung nach den Angaben von Dr. de Groot gebaut, der aber noch nicht betriebsfertig ist. Für die javanische Großfunkstelle ist ein eigenes Kraftwerk in dem gleichfalls unweit Bandoeng gelegenen Orte Dajeuhkolot gebaut worden. Eine neuzeitige Kraftanlage mit Ölfeuerung liefert dort den Dampf zur Erzeugung des Wechselstromes für die Turbodynamos. Die Empfangsstelle der „Radio Malabar" befindet sich gleichfalls in der Nähe von Bandoeng. Die neue ostindische Großfunkstelle wird binnen kurzem den Mittelpunkt des Schnellnachrichtenverkehrs von ganz Niederländisch-Indien bilden, und soll zu diesem Zweck an das vorhandene Netz der Telegraphen- und Fernsprechleitungen sowie der Seekabel der holländischen Kolonien angeschlossen werden.

Übrige europäische Länder.

— **Ein schwedischer Vorschlag für Aufgabe der Edmonsonschen Fahrkarten.** Auf einer Zusammenkunft der schwedischen Stationsvorsteher im Oktober 1922 in Upsala wurde die Frage der Aufgabe der Edmonsonschen Fahrkarten und deren Ersatz durch eine andere Art fester Fahrkarten erörtert. Die Versammlung sprach sich für eine Vereinfachung der gegenwärtigen Fahrkarteneinrichtung aus und stimmte einem vom Stationsschreiber Chatham gemachten Vorschlag für eine geänderte Art fester Fahrkarten zu. Durch diesen Vorschlag sollen die Fahrkarten nach Art der jetzt verwendeten Bahnsteig-Automatkarten auf Streifen gedruckt den Stationen in Rollen zu 250 Stück zur Verfügung gestellt werden. Jede Rolle ist in Rechnung und Maß kontrolliert, so daß die Fahrkartenabgabe sich nur zu überzeugen hat, ob die Anfangsnummer richtig ist. Die ganze Rolle ist in das Fahrkartenfach, das eine für die neue Fahrkartenart geeignete Einrichtung zu erhalten hätte, einzulegen. Der Fahrkartenstreifen soll durchlocht sein, so daß die Fahrkarten leicht vom Streifen loszureißen sind. Die Vorteile der Fahrkartenstreifen gegenüber den Edmonsonschen Fahrkarten sind, daß keine Fahrkarte außer der Ordnung herausgenommen und verkauft werden kann. Neuauffüllung der Fahrkarten kommt auch nicht so oft vor. Außerdem würden durch die neue Fahrkartenart auch die Ungelegenheiten der großen Zahl vorzuhaltender Fahrkarten verschiedener Art bis zu einem gewissen Umfange entfallen. So kann z. B. ein Familienvater, der Fahrkarten etwa für 4 Personen zu lösen wünscht und Reisegepäck aufzugeben hat, beim bisherigen System in Schweden nicht weniger als 16 Stück Karten, d. h. gewöhnliche Personenfahrkarten, Schnellzugzuschlag-, Platz- und Reisegepäckkarten bekommen. Bei dem neuen System würde der gleiche Reisende nur 4 Fahrkartenstreifen bekommen. Die in Gebrauch befindlichen Fahrkartenstempel lassen die Stempelung von 2 Streifenfahrkarten auf einmal zu. Auch der Zugschaffner und der Bahnsteigschaffner kann 2 Fahrkarten auf einmal lochen.

Übrigens wurde auch die Einführung von vereinigten Schnellzug- und Personenzugfahrkarten und Reisefahrkarten für gewisse oft vorkommende Stationsverbindungen angeregt, ebenso wie die Ausstellung nur einer einzigen Fahrkarte bei gleichzeitiger Reise mehrerer Personen. Dr. S.

— **Allgemeine schwedische Eisenbahnstatistik für 1921.** Neben dem alljährlichen Bericht über die schwedischen Staatsbahnen erscheint regelmäßig auch in der amtlichen schwedischen Statistik eine „allgemeine Eisenbahnstatistik", die für das Jahr 1921, abgesehen von einer kurzen Einleitung über die Ausdehnung der schwedischen Bahnen, fast ausschließlich Tabellen enthält. Die „allgemeine Statistik" enthält zum Unterschied von dem Berichte über die Staatsbahnen alle schwedischen Bahnen, also neben den Staatsbahnen auch die Privatbahnen, die vollspurigen sowohl wie die schmalspurigen. Daraus erhellt die wohl nicht überall bekannte und gewürdigte Tatsache, daß die Privatbahnen in Schweden ihrer Länge nach erheblich die Staatsbahnen übertreffen, wenn auch der Bedeutung der Strecken nach die letzteren weitaus an erster Stelle stehen.

Die Gesamtlage der in Schweden dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen betrug Ende 1921 15 186,3 km, wovon 14 892,7 km „Eisenbahnen von allgemeiner Bedeutung" und 293,6 km „Eisenbahnen ohne allgemeine Bedeutung" waren. Von den Eisenbahnen allgemeiner Bedeutung waren 5506,8 km Staatsbahnen, 5951,7 km vollspurige und 3434,3 km schmalspurige Privatbahnen (Ende 1922 waren weitere 770,5 km, darunter 652,6 km vollspurige Privatbahnen im Bau). Von den Bahnen ohne allgemeine Bedeutung waren 139,8 km vollspurig und 153,8 km schmalspurig. Von den schmalspurigen Bahnen hatten

58,9 km 1,093 m Spurweite, 526,5 km 1,067 m Spurweite, 2739,8 km 0,891 m Spurweite, 79,8 km 0,802 m Spurweite und 183 km 0,600 m Spurweite.

Von den Tabellen zeigt die erste die Entwicklung der Längen der schwedischen Bahnen von bescheidenen Anfängen — 32 km Staats- und 34 km Privatbahnen — im Jahre 1856 bis zu den oben angegebenen Zahlen des Jahres 1921. Auf 100 qkm treffen nunmehr 3,46 km und auf 10 000 Einwohner 25,5 km Bahnen. Nach der Fläche hat der Regierungsbezirk Malmöhus mit 18,73 km auf 100 qkm die meisten, der Regierungsbezirk Västerbotten mit 0,68 km die wenigsten Bahnen. Norrbotten mit 0,79 km unterscheidet sich von der untersten Grenze nur wenig. Nach der Einwohnerzahl (auf 10 000) hat Regierungsbezirk Jämtland mit 45,41 km die meisten und Stockholm-Stadt und Regierungsbezirk mit 7,2 km die wenigsten Bahnen. Von den 14 892,7 km Eisenbahnen allgemeiner Bedeutung lagen 4931 km wagerecht, 9962 km geneigt, 10 085 km in der Geraden und 4808 km in der Krümmung. Die größte Steigung beträgt 29 ‰ (auf einer Privatbahn), auf den Staatsbahnen 25 ‰, der kleinste Halbmesser 100 m (auf einer schmalspurigen Privatbahn), auf den Staatsbahnen 220 m.

Schweden besaß Ende 1921 im ganzen 2252 Lokomotiven, davon 1346 Tender-, 867 Tank- und 39 elektrische Lokomotiven, ferner 65 Motorwagen, davon 36 elektrische, 4203 Personenwagen, davon 2638 zwei- und 1565 mehrachsige, und 58 834 Gepäck- und Güterwagen, wovon 52 855 zweiachsig sind.

Dr. S.

— **Die finnischen Staatsbahnen und das Flößereiwesen.** Früher war es selbstverständlich, daß das Flößen von Säge- und Schleifholz sich viel billiger stellte als die Beförderung auf der Eisenbahn, so daß nur das Flößwasser für Dauertransporte in Frage kommen konnte. Die Verhältnisse haben sich nunmehr geändert: Sägeholz und insbesondere Schleifholz beginnt in letzter Zeit immer mehr auf die Beförderung mit der Bahn überzugehen. Die Ursache liegt in den durch die Steigerung der Arbeitslöhne wesentlich erhöhten Flößereikosten und in dem Umstand, daß Bau- und Brennholz, auf der Bahn befördert, schneller — manchmal sogar über ein Jahr früher — zur Verarbeitung und als Fertigerzeugnis zum Verkauf gelangt als bei Benützung der Wasserläufe. Bei dem Zinsfuße, der jetzt herrschenden Unsicherheit und den schwankenden Geschäftslagen ist es für die Ausfuhrindustrie von besonderer Bedeutung, Rohwaren schnell zu verarbeiten und zu verkaufen.

Der Transport derartiger Güter kann sich auch für die Eisenbahnen günstig gestalten, da er im allgemeinen in entgegengesetzter Richtung zur Beförderung der Einfuhrgüter geht und außerdem in den meisten Fällen durch Übereinkommen mit dem Versender auf die Winterzeit verlegt werden kann, in der der übrige Eisenbahnverkehr gering ist.

Die Oberrevisoren haben nunmehr angeregt, daß die Eisenbahnen, um das Flößen in größerem Umfange durch Eisenbahnbeförderung zu ersetzen, in den Gegenden, in denen die Aufnahme und das Verladen von Stämmen auf Wagen sich noch lohnt, mit den Flößereizentralen in Verbindung treten sollten. Da man bisher mit der Möglichkeit, dem Flößereibetrieb Wettbewerb zu machen, nicht gerechnet hat, dürfte sich mancherorts die Anlage kürzerer oder längerer Stumpfgleise, wenn auch in billigster Form und sogar nur vorläufig, empfehlen, ebenso einfache tragbare Hebezeuge, z. B. ähnlich wie diejenigen, welche die Industrie für das Heben am Flößholz anwendet. Die Oberrevisoren gaben zwar zu, daß die Einrichtung der hier angeregten Transporte viele schwierige und unsichere Seiten habe, glauben aber bei der großen Bedeutung, die die Transporte sowohl für die Staatsbahnen wie für die finnische Ausfuhrindustrie haben, daß die Frage ihres Übergangs auf Staatsbahnen geprüft werden müsse.

Dr. S.

— **Die Selbständigkeit der rumänischen Eisenbahnen.** Gelegentlich der Konferenz der Bezirksdirektoren der rumänischen Staatsbahnen in Bukarest verlas Generaldirektor Tancred Constantinescu den Gesetzentwurf über die Selbständigkeit dieser Bahnen, der der Kammer Anfang März unterbreitet werden wird. Die rumänischen Eisenbahnen werden dem Entwurf zufolge von einem aus 9 von dem Parlament gewählten Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrat geleitet werden. Der Verwaltungsrat wird nur die Kontrolle und Überwachung des Betriebes versehen. Die technische Führung wird einem Direktionsrat, der aus den Mitgliedern des Verwaltungsrates durch Wahl gebildet wird, anvertraut sein. Der Generaldirektor wird für 6 Jahre gewählt. Die Bezirksdirektionen werden auch ihrerseits eine weitgehendere Selbständigkeit erhalten. Die höheren Beamten werden nur durch den Verwaltungsrat ernannt werden können. Das Budget muß, wie bisher, den gesetzgebenden Körperschaften zu vorheriger Genehmigung vorgelegt werden.

— **Der Güterverkehr zwischen der Schweiz und Deutschland.** Aus Basel wird der D. A. Z. unterm 8. d. M. gemeldet: Der Güterverkehr von der Schweiz nach Deutschland, mit Ausnahme derjenigen Stationen, die überhaupt gestört sind, ist seit 7. März wieder zugelassen. Dagegen bleibt die Gütersperre von Deutschland nach der Schweiz noch aufrechterhalten.

Da infolge der französischen Absperrungsmaßregeln auch die von den schweizerischen Bundesbahnen im Ruhrgebiet mit Deutschland abgeschlossenen Verträge nicht ausgeführt werden können und Material nicht geliefert wird, ist der Vorstand der schweizerischen Sekundärbahnen beim Bundesrat vorstellig geworden mit dem Ersuchen, auf diplomatischem Wege zugunsten der ungehinderten Durchführung der Lieferungsverträge einzuschreiten.

Was den Kohlen- und Koksbedarf der Schweiz betrifft, so hat sie infolge des Ausfalles aus dem Ruhrgebiet Bestellungen in England getätigt, die seit letzter Woche im Anrollen sind. Der Bezug von Saarkohle ist durch den anhaltenden Streik stark zurückgegangen und betrug in der zweiten Hälfte des Februar nur noch 1200 t gegen 21 000 t in der zweiten Hälfte des Januar. Auch die Zufuhr von Braunkohlen und Briketts hat infolge der großen Verkehrsschwierigkeiten in Deutschland stark nachgelassen.

— **Triebwagen auf den schweizerischen Bundesbahnen.** Nachdem vor einigen Tagen für den Lokalverkehr Bern-Bümpliz der Bern-Neuenburg-Bahn ein elektrischer Triebwagen mit Dieselmotor in Dienst genommen worden ist, probieren nun die Bundesbahnen auf der Strecke Bern-Thun einen Motorwagen für Vorort- und Personenzüge aus. Es handelt sich um einen von der Genfer Firma Sécheron ausgeführten 800pferdigen Motorwagen. Der rund 200 m lange Wagen besitzt auf beiden Stirnseiten einen Führerstand und ist so eingerichtet, daß zwei Wagen zusammengekoppelt von einem Führerstande aus bedient werden können. Auf letzterem befindet sich auch eine Vorrichtung, mittels der für den Fall, daß der Führer des Zuges durch irgendeinen Zufall (Starkstrom usw.) ohnmächtig werden sollte, die Hauptstromleitung sofort unterbrochen und die selbsttätige Bremse in Tätigkeit gesetzt wird. Der Wagen faßt etwa 70 Reisende, die ihre Plätze durch eine Türe in der Mitte des Wagens erreichen. Wie es heißt, sind die ersten dieser Wagen für den Züricher Vorortverkehr bestimmt.

— **Elektrische Vollbahn Zürich-Zug.** Auf der wichtigen Anschlußstrecke zur Gotthardbahn von Zürich nach Zug ist am 5. März der elektrische Zugbetrieb feierlich aufgenommen worden. Damit ist die Einrichtung des elektrischen Zugdienstes auf der Gotthardstrecke nahezu vollendet. Die Fahrt auf der neuen elektrischen Schnellzugstrecke führt durch das liebliche Züricher Alpenvorland nach dem malerischen Zuger See mit der architektonisch reizvollen Stadt Zug. In Arth-Goldau, dicht am herrlichen Vierwaldstätter See, erreicht man die Gotthardbahn, die von Luzern bis Chiasso elektrisch betrieben wird. Die Weiterreise mit dem elektrischen Schnellzug enthüllt rauch- und stoßfrei die Schönheit der ganzen Strecke bis zu den südlichen Gefilden von Lugano.

— **Die Stauung des Genfersees.** Die vom Nationalrat de Meuron geführte schweizerische Abordnung, die in Paris über die geplante, namentlich von Frankreich gewünschte Höherlegung des Genferseespiegels mit einer französischen Abordnung verhandelte, ist nun wieder zurückgekehrt. Die Ergebnisse der Verhandlungen sollen den Seeanliegern und den beteiligten Kantonsregierungen unterbreitet werden. Die Schwierigkeiten, die der Höherlegung des Seespiegels im Wege liegen, sind in der Hauptsache auf schweizerischer Seite zu suchen. Im Waadtland und auch im Wallis wird die Höherlegung wertvolles Gelände entwerten und die Eigentümer wollen dafür entschädigt werden; der Bundesrat steht auf dem Standpunkt, daß Frankreich die Schadloshaltung der Anlieger übernimmt. Außerdem möchten die waadtländischen und Walliser Anlieger die wasserwirtschaftlichen Folgen kennenlernen, die die Höherlegung für das Anliegerareal haben wird. Im Wallis kommt dazu noch der Widerstand jener Kreise, welche die reichhaltigen Wasserkräfte des Kantons ausbeuten möchten, die von Fachleuten auf etwa 800 000 PS geschätzt werden. Diesen in der Gebirgsnatur des Kantons liegenden Reichtum könnten die Walliser als Ausfuhrgegenstand behandeln, und sie sehen daher nicht ein, warum sie an der Höherlegung des Seespiegels, die ihnen außerdem Unzukömmlichkeiten bringt, mitarbeiten und ihre Zustimmung dazu erklären sollen, zumal die Höherlegung des Seespiegels die Ausbeutung der französischen Rhonewasserkräfte derart begünstigt, daß die Walliser niemals daran denken können, ihren eigenen Reichtum an Wasserkräften in Elektrizität umgesetzt nach Frankreich auszuführen und ihn so zu verwerten. Die Höherlegung des Genferseespiegels hat also ihre zwei Seiten.

— **Entstaatlichung des Fernsprechwesens in Italien.** Die bereits früher ins Auge gefaßte Überleitung des staatlichen Fernsprechwesens an die Privatindustrie ist nunmehr in Italien von der faszistischen Regierung in Angriff genommen und ein entsprechender Erlaß steht unmittelbar bevor. Danach können alle staatlichen Fernsprechlinien an private Gesellschaften abgetreten werden. Es werden Konzessionen auf mindestens 25 Jahre erteilt. Die Konzessionsinhaber haben das Recht, neue städtische und Überlandlinien in der ihnen übertragenen Zone anzulegen. Die Abtrennung der staatlichen Verwaltung kann entweder gegen Zahlung des Wertes oder unter Zulassung des Staates als Teilhaber erfolgen. Die Konzessionsinhaber zahlen an den Staat jährlich mindestens 5 % des Rohertrags sowie einen stufenweise steigenden Anteil am Reinertrag, wenn er bzw. die Dividende 7 % übersteigt. Der Rückkaufpreis darf den Materialwert der im Betrieb befindlichen Anlagen abzüglich eines gewissen Teilbetrages nicht übersteigen. Der Staat behält sich das Rückkaufsrecht der Aktien der betreffenden Gesellschaften zum mittleren Börsenkurs der letzten fünf Jahre vor.

— **Zur Einführung der Sommerzeit.** Die Direktionskommission der großen französischen Eisenbahnnetze hat sich für die Wiedereinführung der Sommerzeit ausgesprochen. Sie hat ferner den Wunsch ausgedrückt, es möchte die Regierung bei denjenigen Ländern, die sich bisher noch nicht zugunsten der Sommerzeit ausgesprochen haben, Schritte tun, daß auch sie sich für deren Einführung entscheiden, und bei denjenigen, welche die Sommerzeit bereits praktisch erprobt haben, darum ersuchen, daß die Umstellung der Uhren auf einen gemeinsam festzusetzenden gleichen Zeitpunkt verlegt werde. Sehr wahrscheinlich wird sich Frankreich in dieser Sache auch an die Schweiz wenden. Die englischen Eisenbahnen haben die Sommerzeit endgültig angenommen und zur ständigen Einrichtung erhoben. Im Direktionskomitee ist von zuständiger Seite auf die großen finanziellen Vorteile der Sommerzeit hingewiesen worden.

— **Neue Gebührenermäßigung in England.** Die Eisenbahngesellschaften von England und Wales haben mit Wirkung vom 1. März die Lagergebühren für Güter herabgesetzt, und zwar sowohl in bezug auf den Teil, der als Platz- oder Raummiete, als auch auf den Teil, der als Arbeitslohn für das Ein- und Ausbringen der Güter erhoben wird. Namentlich der letztere Posten macht sehr erhebliche Beträge aus, und die Ermäßigungen belaufen sich hier auf 33⅓ bis 60 %. An einigen Stellen, z. B. in Manchester, Birmingham und Sheffield, werden Güter, für die Ausnahmetarife gelten, wie z. B. Getreide, Mehl, Zucker, Kartoffeln und andere Güter des täglichen Bedarfs, in Zukunft gegen eine Gebühr von 4 Pence für die Tonne eine Woche gelagert, und für Arbeitslöhne sind bei der Auslieferung 8 Pence zu zahlen. Beim Umschlag zwischen Eisenbahn und Schiff ist die Zeit, während der Güter gebührenfrei gelagert werden können, von 3 auf 4 Tage verlängert worden.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnpläne in Peru.** Zwischen der Regierung und den Mitgliedern des Dumsmuirkonzerns sind nach Mitteilung des „Wirtschaftsdienst" folgende Eisenbahnprojekte ausgearbeitet worden. Eine Linie soll Huancayo und Ayacucho miteinander verbinden. Eine zweite Linie wird von Chimbotre ausgehen und zur Cerro-de-Pasco-Eisenbahn, die schon im Betrieb ist, führen. Ferner sollen der Pachitea-, Ucayali- und Hallagafluß durch Eisenbahnbauten mit der Cerro-de-Pasco-Bahn verbunden werden. Zwischen Ayacucho und Cuzco und zwischen Pisco und Huancavelica werden Verbindungen geplant, desgleichen zwischen Lima und Pisco. Es wird dann noch ein Schienenstrang von Huacho nach Lambayeque und von Chuquicara nach Saen gelegt werden. Die Spurweite der Bahn wird nirgends weniger als drei Fuß betragen. In 15 Jahren sollen die Bauten beendet sein. 45 Jahre läßt der Konzern die Bahnen auf eigene Rechnung verkehren, dann fallen die Anlagen an den Staat. Der Konzern hat sich das Rückkaufsrecht vorbehalten. — Es ist weiter bestimmt worden, daß der Dumsmuirkonzern sechs Monate nach Unterzeichnung des Vertrages der Regierung 1,24 Millionen Pesos zur Verfügung stellt, dafür erhält er auf 33 Jahre das Tabaksmonopol.

Allgemeines.

— **Wärmeersparnis im Lokomotivbetrieb.** Die italienischen Staatsbahnen haben in San Lorenzo bei Rom eine Wasch- und Füllanlage für Lokomotivkessel errichtet, die den Teilnehmern des letzten Internationalen Eisenbahn-Kongresses vorgeführt wurde und dazu dient, die im Kesselwasser enthaltene Wärme zum Anwärmen von frischem Speisewasser sowie zur Erzeugung von warmem Spülwasser für die Lokomotivkessel auszunutzen. Die Anlage, die von G. de Micheli & Co., Florenz, gebaut wurde, ist so bemessen, daß man zu gleicher Zeit zwei Lokomotiven entleeren und zwei andere mit angewärmtem Speisewasser füllen und hierdurch ihre Anheizzeit und ihren Kohlenverbrauch vermindern sowie schließlich zwei weitere Lokomotivkessel ausspülen kann. Sobald eine Lokomotive aus dem Dienst heimkehrt, schließt man ihren Ablaßhahn an einen biegsamen Schlauch an und läßt ihren Wasserinhalt unter dem Kesseldruck in das Heizrohrnetz der Anlage eintreten. Das Wasser fließt hierbei zunächst durch einen Speisewasservorwärmer mit 135 bis 70° C Temperaturgefälle, ferner durch ein mechanisches Filter von rd. 2 m Durchmesser und gelangt dann in einen darunter angeordneten Behälter mit Spülwasser. In diesem ist eine Rohrschlange angeordnet, durch die das frische Speisewasser nach dem Kessel der neu zu füllenden Lokomotive gedrückt wird. Dieses Wasser erwärmt sich hierbei auf 30°, fließt dann weiter durch den schon erwähnten Vorwärmer, wo es sich auf 70° erwärmt und wird darauf in einem andern Behälter gesammelt, damit stets zum Füllen ausreichender Wasservorrat vorhanden ist. Dem Wasserumlauf dienen zwei elektrisch betriebene Pumpen, eine, die bis zu 8,4 at Druck erzeugen kann, zum Füllen der Kessel, die andere zum Ausspritzen der Kessel. Eine dritte Pumpe tritt in Tätigkeit, wenn der Dampfdruck des Kessels zum schnellen Entleeren nicht mehr ausreicht. Einer der Vorteile der Anlage ist, daß der Aufenthalt der Lokomotiven darin nicht mehr als 30 Minuten beträgt. Die Anlage hat sich so gut bewährt, daß die Bahnverwaltung beschlossen hat, auch in den Hauptpunkten Turin, Mailand, Venedig, Bologna, Florenz, Neapel usw. ähnliche Anlagen zu errichten. („Engineering" 12. Januar 1923.)

Rechtspflege.

— **„Auffallender Gewichtsabgang und Verlust ganzer Stücke" bei der Versendung von Automobilen und Automobilzubehörteilen.** Durch § 459 HGB. und die entsprechende Stelle der Eisenbahnverkehrsordnung wird die Haftung der Bahn unter anderem ausgeschlossen für die Verluste, die aus der mit der Beförderung in offen gebauten Wagen verbundenen Gefahr entstehen. Diese Bestimmung hat schon manchem Juristen arges Kopfzerbrechen bereitet, insbesondere dann, wenn es sich um Verluste durch Diebstahl handelte und größere Mengen abhanden gekommen waren. Denn für den Diebstahl soll — gemäß der Entscheidung des Reichsgerichts 1 163/21 vom 8. April d. J. — die Bahn unbedingt haften, wie auch aus § 86 Abs. 1 Nr. 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung hervorgeht, nach welcher Bestimmung die Bahn auch bei offen gebauten Wagen für auffallenden Gewichtsabgang und den Verlust ganzer Stücke einzustehen hat. Nur wenn diese Ausnahmen nicht vorliegen und die Ursache des Verlustes allein in der eigentümlichen Art der Ware und ihrer Beförderung ihre Erklärung findet, ist die Bahn nicht haftbar. Eine solche Erklärung läßt sich aber bei auffallendem Gewichtsabgang gewöhnlich nicht geben, wenngleich die Diebstahlsgefahr grundsätzlich zu den Gefahren zu rechnen ist, die mit der Beförderung von Gütern in offen gebauten Wagen verbunden ist.

Gegenwärtig handelt es sich um den Anspruch einer Versicherungsgesellschaft gegen den Reichseisenbahnfiskus. Der Automobilhändler K. in Chemnitz hatte ein Personenautomobil und eine Kiste mit Zubehörteilen in Chemnitz zur Beförderung nach Lügumkloster (Schleswig-Holstein) aufgegeben. Bei der Ankunft der in einem offenen Wagen beförderten Güter wurde festgestellt, daß die Kiste erbrochen und ein Teil der Zubehörstücke gestohlen war. Die Versicherungsgesellschaft klagt aus abgetretenen Rechten gegen den Fiskus auf Schadensersatz. Landgericht Altona und Oberlandesgericht Kiel haben die Klage abgewiesen. Dagegen hat das Reichsgericht den Anspruch der Klägerin dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt mit folgenden Entscheidungsgründen: Dem Berufungsgericht ist darin beizutreten, daß die Diebstahlsgefahr grundsätzlich zu den Gefahren zu rechnen ist, die mit der Beförderung von Frachtgütern in offen gebauten Eisenbahnwagen verbunden sind (§ 459 Abs. 1 Nr. 1 HGB., § 86 Abs. 1 Nr. 1 EVO.); allerdings bedarf es in jedem einzelnen Falle der Prüfung, ob die besonderen Umstände die Annahme rechtfertigen, daß gerade die Beförderung des Guts in einem offenen Wagen die Gefahr des Diebstahls begründet oder erhöht haben könnte (RGS. Bd. 100 S. 84, Bd. 104 S. 48). In dieser Hinsicht bietet das Berufungsurteil, das für den streitigen Fall die Diebstahlsgefahr bejaht, keinen Anlaß zu Bedenken, da es die besonderen Verhältnisse der in Rede stehenden Versendung einer eingehenden, rechtsirrtumsfreien Würdigung unterzieht. Dagegen läßt es, wie die Revision zutreffend hervorhebt, die Ausnahmebestimmung des § 86 Abs. 1 Nr. 1 (zweiter Halbsatz) EVO. unbe-

rücksichtigt, wonach die Eisenbahn bei der Verladung von Gütern in offenen Wagen allgemein für auffallenden Gewichtsabgang und den Verlust ganzer Stücke einzustehen hat. Diese Vorschrift ist, wie der erkennende Senat bereits wiederholt ausgeführt hat, zu dem Zwecke erlassen worden, um die Eisenbahn für Diebstähle, wie sie gerade bei offenen Wagen an leicht zugänglichem Gut schnell und ohne besondere Schwierigkeiten ausgeführt werden können, unbeschränkt haften zu lassen, wennschon die Diebstahlsgefahr an sich zu den mit der Verwendung offener Wagen verbundenen Gefahren gehört und daher grundsätzlich die Anwendung der Befreiungsvorschrift (des § 459 Abs. 1 Nr. 1 HGB. und des § 86 Abs. 1 Nr. 1 EVO.) rechtfertigt. Daß ein auffallender Gewichtsabgang hier in Betracht kommt, kann nach den unstreitigen Tatsachen nicht zweifelhaft sein. Ein solcher liegt vor, wenn die Gewichtsminderung dasjenige Maß übersteigt, das mit den Gefahren einer regelrecht verlaufenden Beförderung verbunden zu sein pflegt und in ihnen seine natürliche Erklärung findet (RGZ. Bd. 100 S. 85, Bd. 104 S. 283). Nach dem Frachtbriefe hatte der Absender außer dem Personenautomobil der Eisenbahn als besonderes Frachtstück noch eine Kiste Zubehörteile übergeben, aus der die in Rede stehenden eisernen Werkzeuge, Schläuche, Lampen und sonstigen Gerätschaften verschwunden sind. Es bedarf keiner Ausführung, daß das Abhandenkommen dieser Gegenstände, zumal aus einer verschlossenen Kiste, bei einer regelrecht verlaufenden Beförderung nicht eintreten konnte und eine beträchtliche Verminderung des Gewichts der Kiste zur Folge hatte. Damit sind die Voraussetzungen für die Anwendung der Ausnahmevorschrift des § 86 Abs. 1 Nr. 1 EVO. erfüllt, und die Eisenbahn hat, da sie sich auf die Befreiungsvorschrift nicht berufen kann, für den Schaden einzustehen, der durch den Verlust der Gegenstände entstanden ist (§ 456 HGB., § 84 EVO.). Der Klageanspruch ist daher unter Aufhebung der Vorentscheidung dem Grunde nach für gerechtfertigt zu erklären. (Aktenzeichen: I 491/21. — 8. 7. 22.) • K. M.-L.

— **Der Bruch mit der alten Verpackung.** Nach einer neuen Reichsgerichtsentscheidung muß die Eisenbahn mit dem Einwand der Haftbefreiung wegen „mangelhafter Verpackung" gehört werden, wenn besonders wertvolle Ware, deren Versendung in Packpapier ehemals unbeanstandet erfolgen durfte, heute in der gleichen Weise verpackt nur mit der Bemerkung „mangelhaft verpackt" angenommen wird.

Eine Versicherungsgesellschaft in Frankfurt (Main) macht aus abgetretenen Rechten Ansprüche wegen Verlustes von zwei Ballen Buckskinstoff geltend, die auf dem Transport von Frankfurt (Main) nach Königsberg gestohlen worden sind. Da die Ballen nur in Kreppapier verpackt waren, hat der Beamte bei der Annahme auf der Paketkarte auf Grund des § 62 EVO. sich bestätigen lassen, daß die Ballen „mangelhaft verpackt" seien. Landgericht und Oberlandesgericht Frankfurt (Main) haben der Bahn trotzdem die Haftbefreiung gemäß § 459 Ziffer 2 HGB. versagt, weil eine Verpackung in Packleinen allgemein immer als genügend angesehen werde und eine Verpackung in Kreppapier sich von dieser Verpackung in nichts unterscheide. Auf die Revision des beklagten Fiskus wurde das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und die Klägerin mit ihrer Klage abgewiesen. Aus den Entscheidungsgründen hierzu ist folgendes von Bedeutung: Darüber, wann ein Gut als mangelhaft verpackt anzusehen ist, hat die Eisenbahn nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der Eisenbahnverkehrsverhältnisse, insbesondere der dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Gefahren, zu entscheiden. Der Auffassung des Handels und der sonstigen Verkehrskreise kommt keine ausschlaggebende Bedeutung zu, und es steht nichts dem entgegen, daß die Eisenbahn in Zeiten unsicherer Verkehrsverhältnisse höhere Anforderungen an die Verpackung stellt, als sie es in früheren Zeiten, da noch bessere Ordnung im Betriebe herrschte, getan hat. Von diesem Standpunkte aus erscheint es durchaus billig und zulässig, daß die Eisenbahn bei der seit dem Kriege und der Staatsumwälzung hervorgetretenen Unzuverlässigkeit einer großen Zahl der Bahnangestellten, bei der gesunkenen Volksmoral und der gesteigerten Neigung zu Diebstählen eine Verpackung wertvoller Tuche in Packpapier nicht mehr als ordnungsmäßig ansieht, auch wenn sie damit zu der Auffassung der Handelskreise in Widerspruch tritt, und in früherer Zeit sich mit einer Verpackung in Packpapier begnügt hat. (Aktenzeichen: I 84/22. — 11. 11. 22.)

Bücherschau.

— **Verschiebebahnhöfe in Ausgestaltung und Betrieb.** (Sonderausgabe der Verkehrstechnischen Woche.) Herausgegeben von Professor Dr. Ing. Blum, Dr. rer. pol. Baumann und Dr. Ing. Müller, Regierungsbauräte im Reichsverkehrsministerium. Verlag Guido Hackebeil A.-G., Berlin S. 14. Preis 2000 ℳ.

In dem vorliegenden Werk, das über den Rahmen eines Zeitschriftenheftes hinausgeht und als grundlegend für die Weiterentwicklung der Eisenbahnfachwissenschaft anzusehen ist, ist von hervorragenden Männern der deutschen Wissenschaft so wertvoller Stoff zusammengetragen worden, daß die Schrift für jeden Fachmann eine Fundgrube bilden und manchen Wirtschaftskreisen wertvolle Anregung geben wird. Das vom Staatssekretär Kumbier verfaßte Vorwort weist in treffenden Worten darauf hin, wie wertvoll es ist, den Stand klarzulegen, auf dem die Eisenbahnfachwissenschaft in der Ausbildung der Verschiebebahnhöfe gelangt ist, welche Aufgaben noch ungelöst und welche Ziele ihr noch gesteckt sind.

Die sechs Teile des Werkes behandeln in vorzüglicher, durchdachter Gliederung: I. die allgemeine Bedeutung der Verschiebebahnhöfe; II. Bau der Verschiebebahnhöfe; III. Betrieb auf den Verschiebebahnhöfen; IV. Wirtschaftliche Gesichtspunkte beim Bau und Betrieb von Verschiebebahnhöfen mit den Unterteilen: a) Vergleichende Betriebswissenschaft; b) Steigerung der Leistungsfähigkeit; V. Signal- und Meldewesen im Verschiebebetrieb; VI. Geschichte und Literatur der Verschiebebahnhöfe. Während im Teil I besonders die Rolle behandelt wird, die die Verschiebebahnhöfe im deutschen Wirtschaftsleben erzielen — beachtenswert sind hier die Aufsätze des Geh.-Rat Cauer und des Dr. rer. pol. Baumann —, wird in Teil II und III der Bau und Betrieb der Verschiebebahnhöfe von den Professoren Ammann, Blum und Präsident Heinrich geschildert.

Der Schwerpunkt des Werkes dürfte in dem Teil IV zu suchen sein, der in seinem Teil B in ausgiebigem Maße die Mechanisierung des Ablaufgeschäftes behandelt. Er und alle Erfindungen auf diesem Gebiet, die mit den Namen Lohse, Fröhlich, Müller, Heinrich, Derikartz, Arndt, Bäseler verknüpft sind, werden zur Darstellung gebracht. Da das Ablaufgeschäft für die Leistungsfähigkeit und die Betriebskosten des ganzen Bahnhofs von ausschlaggebender Bedeutung ist, dürfte das hier Gebotene für das Selbstkostenproblem der Reichsbahnverwaltung von großem Wert sein.

Der V. Teil bringt lesenswerte Abhandlungen von Dr. Gerstenberg und Direktor Diehl. Einen wertvollen Beschluß bilden Angaben über Literatur und Geschichte, die bei weiteren Forschungsarbeiten eine willkommene Handhabe bieten werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Das Heft 1 des **Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens** konnte wegen der Schwierigkeiten im besetzten Gebiet (die Zeitschrift wird in Wiesbaden gedruckt) den Vereinsverwaltungen auf dem Dienstwege bis jetzt noch nicht zugestellt werden. Es wird um Nachsicht gebeten, wenn sich die Übersendung des Heftes 1 noch weiter verzögern sollte und etwa auch die folgenden Hefte verspätet ausgegeben werden sollten.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Bundesbahndirektionsbezirk Wien-Nordost. Die an der Strecke Wien Großmarkthalle-Landesgrenze nächst Hainburg zwischen der Haltestelle Teerfabrik und der Ladestelle Kaiser-Ebersdorf gelegene Haltestelle Holzmarkt ist am 10. März 1923 für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Bundesbahndirektionsbezirk Villach. Die zwischen den Stationen Schleifling-St. Lambrecht der Linie St. Michael-St. Veit a. d. Glan gelegene, seit 1915 gesperrte Haltestelle Schrattenberg wird nunmehr gänzlich aufgelassen.

Bundesbahndirektionsbezirk Innsbruck. Ab 15. März l. J. wird die Haltestelle Pirtendorf der Pinzgauer Lokalbahn, in der die Züge seit 1. Februar l. J. nur nach Bedarf Aufenthalt nahmen, bis auf weiteres gänzlich gesperrt.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Osten. Der an der Strecke Meseritz-Bentschen belegene Bahnhof Dürrlettel erhält vom 15. März 1923 ab die Bezeichnung Dürrlettel-Tirschtiegel.

Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 erhält der an der Strecke Görlitz-

Dittersbach gelegene Bahnhof 1. Klasse Merzdorf die Bezeichnung Merzdorf (Kreis Bolkenhain).

Reichsbahndirektionsbezirk Essen. Mit Wirkung vom 1. April d. J. ab wird die Stationsbezeichnung Essen „Hgbf“ in Essen „Ost“ geändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 44 vom 28. Februar 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend: Neuausgabe des Radstandsverzeichnisses.

Nr. IV 66 vom 2. März 1923 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses und abschriftlich an alle Vereinsverwaltungen betreffend: Abrundung der Anteile in der Verteilungsübersicht gemäß Art. 19 des Übk. zum V.B.R. auf volle Mark.

Nr. V 132 vom 3. März 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen mit Ausnahme der Deutschen Reichsbahndirektionen betreffend: Übersendung des Geschäftsberichts der Deutschen Reichsbahn über das Rechnungsjahr 1921.

Nr. III 42 vom 6. März 1923 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses betreffend: Antrag der Südbahngesellschaft auf Erläuterung des Begriffs „Schwer beschädigter Wagen“.

Nr. III 43 vom 6. März 1923 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses betreffend: Antrag der Reichsbahndirektion Köln auf Überprüfung der Anlage II zum V.W.Ü. hinsichtlich der Zulässigkeit der Verwendung von Zwischenwagen beim Verladen langer und schwerer Gegenstände.

Nr. III 45 vom 8. März 1923 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses und an die Direktion der Halberstadt-Blankenburger E. betreffend: Antrag auf schiedsgerichtliche Entscheidung in einem Streitfall zwischen der Halberstadt-Blankenburger E. und der Südbahngesellschaft wegen Ersatz eines nicht zurückgegebenen Wagens.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 2. März d. J. verschied in Olpe nach langem, schweren Leiden

Herr Regierungsbaurat **Robert Kellner.**

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen pflichttreuen, fleißigen Mitarbeiter; seine persönliche Liebenswürdigkeit und die Lauterkeit seines Charakters sichern ihm unsere dauernde Wertschätzung.

Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren. (435)

**Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion Elberfeld.**

2. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Berga-Kelbra-Stolberg-Rottleberode gelegene Bahnhof 3. Klasse Stolberg-Rottleberode hat ab 1. März 1923 die Bezeichnung Rottleberode und die neue Endstation dieser Bahn die Bezeichnung Stolberg (Harz) erhalten.

Cassel, den 8. März 1923.
Reichsbahndirektion. [441]

3. Umladegebühren.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A. Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1923 werden die Umladegebühren für den Übergangsverkehr der Weimar-Rastenberger Eisenbahn erhöht.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (429)

Berlin, den 7. März 1923.
Reichsbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 5. März d. J. ist die Station Schwoitsch für den Eilgut- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen sind in den Nachträgen 20 zu dem Teilheft B I 8 und zu den Teilheften B II 1—64 enthalten. (423)

Breslau, den 5. März 1923.
Reichsbahndirektion Breslau
namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verkehrsstörungen.

Zu § 10 VWÜ/RIV. Namens der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn und zugleich im Namen der deutschen Privatbahnen bringen wir hiermit zur Kenntnis, daß wegen Besetzung weiterer Gebietsteile durch französische und belgische Truppen der regelmäßige Betrieb auf den davon betroffenen und den angrenzenden Strecken vom 1. März 1923 bis auf weiteres behindert ist.

Berlin, den 8. März 1923. (439)
Eisenbahn-Zentralamt.

6. Güterverkehr.

Reichsbahn-Saarbahn-Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Ausnahmetarife 10 und 13 für frische Kartoffeln unter Anwendungsbedingungen, Frachtberechnung und Geltungsbereich geändert, sowie der bei den Reichsbahnen gültige Ausnahmetarif 14 für frisches Obst auf den Verkehr mit den Saarbahnen ausgedehnt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und im gemeinsamen Tarifanzeiger. (425)

Frankfurt (M.), 5. März 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 8. März 1923 bis auf weiteres, spätestens bis 30. April 1923 wird der Ausnahmetarif 15 a für frische Kartoffeln zur Volksernährung in der Tschechoslowakei wieder in Kraft gesetzt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Eisenbahnen, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (422)

Berlin, den 5. März 1923.
Reichsbahndirektion.

Am 15. Februar 1923 tritt der Nachtrag 7 zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Saarbahnen in Kraft, der u. a. neue Ausnahmetarife für Kartoffeln und Obst enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,10 Franken von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion; vergl. auch den Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Saarbrücken, den 15. Febr. 1923 (432)
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Vom 15. März 1923 ab gilt der Ausnahmetarif 10 allgemein für frische Kartoffeln. Nur wenn sie von der Industrie verarbeitet werden sollen, z. B. bei Beförderung an Brennereien, Stärkefabriken, Trocknungsanstalten, Flockenfabriken usw., ist die Anwendung des Ausnahmetarifs 10 ausgeschlossen. Die zum 8. März 1923 durchgeführten Änderungen des Ausnahmetarifs 10 werden gleichzeitig aufgehoben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. März 1923 [442]
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Sämtliche Hefte — Tfv. 2—9.

Am 1. April 1923 wird die Station Godorf der Köln-Bonner Eisenbahnen für den gesamten Güterverkehr geschlossen. Der Verkehr geht auf die Station Wesseling Rheinwerft über, deren bisherige Dienstbeschränkungen am 1. April 1923 aufgehoben werden. Näheres enthalten die Nachträge. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. März 1923. (426)
Reichsbahndirektion.

**A. Oberschlesischer Wechselverkehr.
B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.**

Durch die am 1. Januar 1923 erfolgte Einführung einer neuen Tarifklasse im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B, sind die Klassenbezeichnungen an allen vorkommenden Stellen der unter A und B genannten Tarife wie folgt zu ändern:

B in C und D in E. Weiterhin entfällt bei den Nebenklassen der Buchstabe „n“.

Druckfehlerberichtigung. In dem unter B genannten Tarife hat die Berechnung für die polnische Grubenversandstation „Georg Kopalnia“ unter Zuschlag von 1 km an Dąbrówka Mała Śl. zu erfolgen.

In dem unter B genannten Tarife erhält die dort genannte Station Zakrzewo (Kr. Flatow) die neue Bezeichnung Buschdorf (Kr. Flatow).

Oppeln, den 9. März 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen. [437]

A. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.
B. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif).

a) Mit sofortiger Gültigkeit treten in dem unter A. genannten Tarif folgende Änderungen in Kraft:
1. Tarifstation Oberweinberge (Osten) ist zu streichen.
2. Einbezogen werden die Stationen:

		Vossowska	Borsigwerk	Gleiwitz	Nensa
Petershausen (Baden)	Bad. Bahnbezirk	1114	1159	1155	1148
Flensburg Weiche	Al.	859	904	900	892
Biebrich Rheinbf.	Mnz.	891	936	932	925

3. Entfernungen sind zu ändern bei:

	Vossowska	Borsigwerk	Gleiwitz	Nensa
Rothehütte-Königshof in	683	729	724	717
Braunlage „	667	712	708	701
Tanne „	687	732	728	721
Wiedaerhütte „	628	673	669	662

b) In dem unter B. genannten Tarif ist im Nachtrag 1 Seite 4 unter VIII. Tarifentfernung: — „vergl. Abschnitt C 4 (2)“ zu berichtigen in: — „vergl. Abschnitt IV 4 (5)“ —.

Oppeln, den 5. März 1923. (424)

Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit Wirkung vom 1. März 1923 sind die Stationen Brolo Ficarra, Falcone, Nizza di Sicilia, Priolo Melilli und S. Agata di Militello in den Tarif Nr. 2 für Lebensmittel ital. Ursprungs aufgenommen. Auf Seite 21—25 des Tarifs sind die genannten Stationen mit folgenden Sätzen nachzutragen:

Brolo Ficarra	Brenner	1560	27.64	20.92	15.65	26.03	15.65	14.32	12.00	9.58	8.24
	Tarvis	1519	27.32	20.60	15.44	25.55	15.44	14.15	11.86	9.40	8.10
Falcone	Brenner	1532	27.48	20.76	15.54	25.79	15.54	14.24	11.93	9.49	8.17
	Tarvis	1491	27.16	20.44	15.34	25.31	15.34	14.06	11.78	9.31	8.03
Nizza di Sicilia	Brenner	1502	27.24	20.52	15.39	25.43	15.39	14.10	11.82	9.35	8.06
	Tarvis	1461	26.92	20.20	15.18	24.95	15.18	13.93	11.68	9.17	7.92
Priolo Melilli.	Brenner	1642	28.36	21.64	16.12	27.11	16.12	14.72	12.32	9.98	8.57
	Tarvis	1601	28.04	21.32	15.91	26.63	15.91	14.54	12.18	9.80	8.42
S. Agata di Militello . .	Brenner	1582	27.88	21.16	15.80	26.38	15.80	14.46	12.11	9.71	8.35
	Tarvis	1541	27.56	20.84	15.60	25.91	15.60	14.28	11.96	9.53	8.21

München, den 6. März 1923. (428)

Tarifamt beim RVM, ZB.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrh. Netz (Frankfurt usw. — Bayerischer Gütertarif) vom 1. Juni 1911.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1916.

Der mit Ausschreiben vom 24. August 1922 angekündigte neue badisch-bayerische Gütertarif (Entfernungszeiger) wird am 15. März 1923 eingeführt.

Hierdurch werden aufgehoben:

Der badisch-bayerische Tarif vom 1. Dezember 1909 und der Tarif für den Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern rechtsrh. Netz (Frankfurt usw. — Bayerischer Tarif) vom 1. Juni 1911.

Die neuen Entfernungen für Ludwigshafen (Rhein) sind dem Verkehrsanzeiger für das bayerische Netz der Deutschen Reichsbahn zu entnehmen.

München, den 7. März 1923. (430)

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium Zweigstelle Bayern.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II (Ausnahmetarif 6).

Mit Gültigkeit vom 12. März 1923 wird die Station Grifte in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. als Versandstation aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 7. März 1923. (427)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif — Alle Wechseltarife.

Am 15. März 1923 wird die Station Altschweier der Bühlertalbahn für den Gesamtverkehr geschlossen.

Näheres enthält der Tarifanzeiger. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. März 1923. [436]

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b. Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 19. März 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. März 1923. [443]

Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden.

Am 15. März 1923 wird die an der Bühlertalbahn (Bad. Lokal-Eisenbahnen) gelegene Station Altschweier für den Gesamtverkehr geschlossen und mit der auf Seite 6 im Tarifheft 9 B vorgesehenen Entfernung gestrichen. (421)

Dresden, am 7. März 1923.

Reichsbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif. Änderung.

Mit Gültigkeit vom 12. März 1923 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung auf ungar. Heller von 140 auf 200 abgeändert.

Wien, am 9. März 1923. [438]

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B. Gütertarif, Teil II, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Mit Geltung ab 12. März 1923 beträgt die Verhältniszahl zur Umrechnung der Tarifziffern in die ungarische Kronenwährung 200.

München, im März 1923. (431)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güter-, Getreide- und Holzverkehr.

Mit Gültigkeit vom 12. März 1923 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung auf ungarische Heller von 140 auf 200 erhöht.

Im intern ungarischen Verkehre wird die Verhältniszahl zur Errechnung des Frachtsatzes in ungarischen Hellern auf 100 festgelegt. (433)

Regensburg, den 8. März 1923.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I und Tarif für die Beförderung von Personen-Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 13. März 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßgutes in Berlin auf 620 M für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (434)

Berlin, den 7. März 1923.

Reichsbahndirektion.

8. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und das Einsetzen von etwa 2100 qm schmiedeeisernen Fenstern der Bahnhofshallen des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin sollen öffentlich verdungen werden.

Die Verdingungen und Zeichnungen liegen im Geschäftszimmer der Bauabteilung zur Einsichtnahme aus. Angebotshefte können für 920 M bezogen werden. Porto für Doppelbrief ist beizufügen. Eröffnung der Angebote am 23. März 1923, mittags 12 Uhr, im Geschäftszimmer der Bauabteilung. Angebote sind bis 23. März 1923 versiegelt und mit entsprechender Aufschrift einzusenden. Zuschlagfrist: 7. April 1923.

Eisenbahnbauabteilung 2 [440]

Berlin, Prinz-Louis-Ferdinand-Straße 12.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 12. Berlin, den 22. März 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Ladevorschriften.

Vom Ministerialamtmann **Reffler** in München.

In einem in der Nr. 32 Jahrg. 1922 d. Ztg. unter der vortehenden Überschrift erschienenen Aufsatz wird der Befürchng Ausdruck gegeben, daß die vom Deutschen Eisenbahnerkehrsverband als Unterlage für die Lade- und Leitungsorschriften beschlossene Einheitsgruppe in der prakschen Anwendung nicht nur Erschwernisse für den Abfertiungsdienst bringen, sondern in ihrer weiteren Auswirkung auch ıehr Arbeit und damit auch erheblich größere Kosten für die ufstellung der Lade- und Leitungsvorschriften, namentlich ber auch höhere Ausgaben für Papier und Druck fordern werde. as an die Stelle der Stationsverzeichnisse für die einzelnen ezirke tretende einheitliche Stationsverzeichnis für alle Reichsıhnstationen wird wegen des größeren Umfanges als unhandlich zeichnet, und als besonderer Mangel wird empfunden, daß künfghin die Abfertigungsbeamten die Angaben für den Tarifsatz id die Lade- bzw. Leitungsvorschriften aus zwei Behelfen rausnehmen müßten, während bisher die beiden Angaben im rachtsatzzeiger untergebracht waren und von dort zusammen ɔgelesen werden konnten.

Beanstandet wird ferner, daß die Stationen nicht mehr wie sher das ganze Druckstück für eine Ladevorschrift, sondern ır mehr die sie berührenden Ladetafeln erhalten sollen, und wird dabei die Befürchtung ausgesprochen, daß die Stationen e Tafeln nicht, wie dies vorgesehen ist, binden, sondern lose gen lassen werden, wodurch die Gefahr bestehe, daß einzelne afeln in Verlust geraten. Wenn außerdem die Empfangsgruppen f den Tafeln in arithmetischer Reihenfolge erscheinen sollen, nn werden diese bei der großen Zahl der Gruppen sehr umngreich; erfolgt der Vortrag aber nicht nach der Nummernfolge, sondern bunt bei den einzelnen Empfangsgebieten, dann wird den Stationen das Aufsuchen der Lade- und Leitungswege erschwert. Es wird auch eingewendet, daß im Fernverkehr nicht mehr wie bisher mehrere Direktionsbezirke in eine Lade- oder Leitungsvorschrift zusammengefaßt werden können, und daß durch die Trennung der einzelnen Bezirke die Zahl der Drucksachen vermehrt wird usw.

Nach der Meinung des Verfassers könnten die dringend der Neubearbeitung bedürftigen Ladevorschriften nach dem bisherigen Muster alsbald auf den alten Mauern wieder aufgebaut werden, während diese Arbeit, wenn sie nach den neuen Formen ausgeführt werde, geraume Zeit beanspruche.

Es wird hier eine nach meinem Dafürhalten sehr wichtige Frage angeschnitten, und es dürfte angezeigt sein, auf die Sache etwas näher einzugehen, zumal der Verfasser bei seinen Ausführungen, wie es den Anschein hat, von einzelnen nicht ganz zutreffenden Voraussetzungen ausgeht.

Es ist ohne weiteres zuzugeben, daß die bisherige Übung ihre Vorteile hatte und daß insbesondere die den einzelnen Verkehrsgebieten angepaßte, getrennte Gruppenaufstellung es ermöglichte, kleinere und deshalb auch handlichere Behelfe herzustellen. Bei diesen getrennten, den einzelnen Verkehrsgebieten angepaßten Gruppeneinteilungen war die Zahl der Gruppen naturgemäß geringer, als bei der auf alle Verkehrsbeziehungen eines Bezirks abgestimmten Einheitsgruppe, und es war deshalb auch leichter möglich, die Empfangsgruppen zur Erleichterung des Aufsuchens in den Tafeln arithmetisch vorzutragen. Das alles sind aber schließlich doch nur Vorgänge von mehr oder minder untergeordneter Bedeutung. Wesentlich schwerer würde

ins Gewicht fallen, wenn künftig, wie es der Verfasser befürchtet, den äußeren Dienststellen die Arbeit gegenüber dem derzeitigen Zustande erschwert werden würde und wenn außerdem höhere Druckkosten erwachsen würden. Die Einheitsgruppe braucht aber keineswegs zu solchen Mängeln zu führen, und es wird Sache des weiteren Ausbaues der Vorschriften sein, sie nicht nur zu vermeiden, sondern darüber hinaus noch Vorteile zu bringen, denn oberstes Ziel muß es sein, den Außendienststellen die Arbeit tunlichst zu erleichtern und möglichst einfache und dementsprechend auch in ihrer Herstellung billige Drucksachen zu schaffen.

Zu den wesentlichen Teilen der Lade- und Leitungsvorschriften gehört die Einteilung der in Frage kommenden Verkehrsgebiete in Gruppen. Diese Gruppenbildung muß so vorgenommen werden, daß durch sie die Ausarbeitung einer Lade- oder Leitungsvorschrift in keiner Weise nachteilig beeinflußt wird. Es muß deshalb die Gruppenbildung so weitgehend gegliedert werden, daß die Bestimmung der Wege nicht im Vorhinein gebunden wird, sondern vollständig frei bleibt, und daß für ihre Festlegung nur Gründe betrieblicher und wirtschaftlicher Natur maßgebend sind. Bei der Gruppenbildung ist dementsprechend nicht nur auf die kürzesten Entfernungen und die sich daraus ergebenden Schnitte für die in einer Gruppe vereinigten Stationen Rücksicht zu nehmen, sondern es müssen auch die die Beförderung beeinflussenden betrieblichen und wirtschaftlichen Belange untersucht und gewertet werden. Es ist deshalb die Gruppenbildung eine ebenso schwierige wie zeitraubende Arbeit, die dann ganz besonders ins Gewicht fällt, wenn sie bei einer wechselnden Gruppeneinteilung für jede einzelne Vorschrift neuerdings gemacht werden muß, wie dies bei der bisher gepflogenen Übung der Fall war. In dieser öfteren Wiederholung der Gruppenaufstellung liegt aber auch eine nicht zu unterschätzende Fehlerquelle, und wenn sich in den Ladevorschriften jetzt Gruppennummern mit Buchstabenbezeichnung 1a, 1b, 1c usw. finden, so ist dies immer ein Beweis dafür, daß die betreffende Gruppe ursprünglich nicht richtig bemessen war und daß späterhin eine weitere Spaltung notwendig geworden ist.

Die getrennte, den einzelnen Bezirks-Lade- oder Leitungsvorschriften angepaßte Gruppenaufstellung erfordert aber auch jeweils wieder ein besonderes Stationsverzeichnis, durch dessen Aufstellung bisher erhebliche Arbeit und hohe Druckkosten erwachsen sind. In verkehrstechnischer Hinsicht war es außerdem sehr mißlich, daß durch die stets wechselnden Gruppen die Aufstellung und Durchprüfung der Lade- und Leitungsvorschriften ganz wesentlich erschwert wurde.

Alle diese Nachteile ließen eine Abhilfe dringend geboten erscheinen. Dies wurde in der Einheitsgruppe erkannt, die nur einmal aufgestellt wird und so zu bemessen ist, daß sie gleichmäßig für Eilstückgut, für Frachtstückgut und für die Leitung der Wagenladungen in allen Verkehrsbeziehungen, und zwar gleichmäßig für den Versand und Empfang verwendet werden kann. Mit der Schaffung einer Einheitsgruppe wird es ermöglicht, die getrennten Stationsverzeichnisse aufzuheben und alle Stationen in einem gemeinsamen Stationsverzeichnis vorzutragen. In diesem Verzeichnis werden die Stationsnamen unter Beisetzung der Einheitsgruppe, der Dienstbeschränkungen und des Direktionsbezirks vorgedruckt. Außerdem sind besondere Spalten für den Eintrag der Tarifkilometer sowie für den Vortrag der Lade- und Leitungsvorschriften vorgesehen, so daß dieses Verzeichnis auch einen sehr wertvollen Behelf für den Abfertigungsdienst bildet.

Als weitere Vereinfachung kommt hinzu, daß künftighin jede Station nach jedem Direktionsbezirk nur eine in tabellarischer Form erstellte Lade- oder Leitungstafel erhält, aus der sie die Wegevorschrift für eine Empfangsstation ohne weiteres ablesen kann, sobald sie die im Stationsverzeichnis enthaltene Einheitsgruppe und den Direktionsbezirk nachgesehen hat. Die mit dieser Einrichtung für den Außendienst geschaffene Erleichterung gewinnt besondere Bedeutung, wenn berücksichtigt wird, daß die Lade- und Leitungsvorschriften auch von großen Personalgruppen anzuwenden sind, die im Abfertigungsdienst weniger geschult und gewandt sind.

In wirtschaftlicher Hinsicht kommt zunächst in Betracht, daß durch den Fortfall der in den Ladevorschriften enthaltenen alphabetischen Verzeichnisse der Versand- und Empfangsstationen allein für die Frachtgutladevorschriften eine Ersparnis von etwa 2000 Druckseiten erzielt wird. Die finanzielle Bedeutung dieses Punktes wird erhöht, wenn berücksichtigt wird, daß bei der Beibehaltung der bisherigen Übung künftig auch besondere Stationsverzeichnisse für die Eilgutladevorschriften und für die Leitungsvorschriften für Wagenladungen notwendig werden würden. Diese sehr erhebliche Ersparnis an Papier- und Druckkosten wird zwar zu einem Teil wieder aufgezehrt werden durch den größeren Umfang, den das gemeinsame Stationsverzeichnis durch die Einfügung von weiteren Spalten erhält, sowie durch die Vermehrung der künftig notwendig werdenden größeren Zahl von Einzeltafeln für die Stationen. In dieser Hinsicht ist jedoch zu beachten, daß der durch die Vermehrung der Einzeltafeln entstehende Mehrverbrauch an Papier wieder ausgeglichen wird dadurch, daß jede Station künftighin immer nur jene Lade- oder Leitungstafel erhält, die sie selbst braucht, während sie jetzt mit der gemeinsamen Drucksache alle, also auch jene Tafeln erhalten hat, die für sie nicht in Frage gekommen sind. Beispiel: Die Ladevorschriften von Baden nach Bayern rechtsrheinisch enthalten 37 Ladetafeln. Nachdem die für eine Station maßgebenden Ladevorschriften jeweils auf einer Tafel enthalten sind, hat also jede Station 36 für sie entbehrliche Ladetafeln miterhalten.

Wenn man die durch das einheitliche Stationsverzeichnis erzielbare Papierersparnis genau berechnen wollte, müßte man alle jetzt vorhandenen Ladevorschriften zur Verfügung haben, und man müßte auch wissen, in welcher Auflage sie erschienen sind. Daß aber diese Ersparnis sehr groß werden wird, läßt sich auch schon aus einer überschlägigen Berechnung erkennen. Beispielsweise umfaßt das Stationsverzeichnis für die rechtsrheinischen bayerischen Stationen sechs Seiten Reichsformat. Im Verkehr aus und nach Bayern rechtsrheinisch bestehen etwa 32 besondere Ladevorschriften. Jede dieser Ladevorschriften enthält sechs Seiten des bayerischen Stationsverzeichnisses, außerdem das Stationsverzeichnis der Versandverwaltungen bzw. im Verkehr aus Bayern das Verzeichnis der Empfangsstationen. Die Auflage der Ladevorschriften aus Bayern rechtsrheinisch beträgt je 1500 Stück, die Auflage der Ladevorschriften nach Bayern rechtsrheinisch darf wohl mit je 300—350 Stück angenommen werden. Die Gesamtzahl der jetzt bestehenden einzelnen Ladevorschriften wird sich wohl auf etwa 900 Stück belaufen. Es läßt sich hiernach annähernd berechnen, welch große Ersparnis an Papier durch Auflassung der Einzelstationsverzeichnisse möglich ist. Zu diesen Ersparnissen darf auch noch hinzugerechnet werden der Fortfall der sehr erheblichen Druckkosten, die bisher für Lade- und Leitungstafeln erwachsen sind. Die Lade- und Leitungsvorschriften sind bis jetzt in der Mehrzahl in allen ihren Teilen im Buchdruck hergestellt worden. Künftighin werden sich die Buchdruckarbeiten auf das gemeinsame Stationsverzeichnis beschränken. Die Lade- und Leitungstafeln werden grundsätzlich in den eigenen Betrieben der RBD. zu vervielfältigen sein. Es darf angenommen werden, daß diese Arbeiten, die sich auf einen längeren Zeitraum verteilen, mit den übrigen laufenden Geschäften erledigt werden können, so daß besondere Arbeitskräfte hierfür nicht notwendig werden. Dabei werden Tafeln, die nur in einer geringen Zahl gebraucht werden, zur Vermeidung eines Mehrverbrauchs an Papier nicht mit Tafeln einer großen Auflage zusammen auf einen Stein zu bringen, sondern für sich auf einer Handpresse abzuziehen sein. Jedenfalls läßt sich bei einer solchen Sachbehandlung der vom Verfasser erwähnte Mehrverbrauch an Papier auch bei der Herstellung der einzelnen Tafeln einschränken.

Verkannt darf nicht werden, daß künftighin durch die Aufstellung einer größeren Zahl von Einzeltafeln und deren jeweils nach einem besonderen Plan vorzunehmende Verteilung an die Dienststellen für die Direktionsbüros mehr Arbeit als bisher erwachsen wird. Diese Mehrarbeit wird aber reichlich aufgewogen durch die große Erleichterung, die für die Ausarbeitung und Durchprüfung der Lade- und Leitungsvorschriften bei Anwendung der Einheitsgruppe eintritt.

Zusammenfassend kann wohl gesagt werden, daß mit der Einführung der Einheitsgruppe ein Weg beschritten wird, der verkehrstechnisch und wirtschaftlich sehr große Vorteile in Aussicht stellt.

Etwas befremdlich erscheint die bekundete Anschauung, es könnten die Ladevorschriften nach dem alten Muster, also ohne die Einheitsgruppe, auf den alten Grundmauern in kürzester Zeit wieder aufgebaut werden. So wünschenswert es unzweifelhaft auch ist, daß die weitgehend überholten und nicht mehr fortgebildeten Ladevorschriften sehr bald erneuert werden, so wäre es nach meinem Dafürhalten doch verfehlt, wenn man jetzt noch einen Neudruck auf der alten Grundlage bewerkstelligen wollte. Der große Aufwand an Zeit und Kosten, den eine solche Rekonstruktion der Ladevorschriften beanspruchen würde, könnte kaum gerechtfertigt werden zu einer Zeit, in der durch die inzwischen eingetretene Verreichlichung der deutschen Bahnen die früheren Grundlagen für die Ladevorschriften in wesentlichen Punkten durchbrochen worden sind. Jedenfalls sollten bei der Neubearbeitung der Ladevorschriften die mit der Verreichlichung eingetretenen Veränderungen bereits berücksichtigt werden. Wenn dies geschehen soll, dann muß vor der Inangriffnahme der Arbeiten an eine neue Festsetzung der Zuständigkeit für die einzelnen Lade- und Umladestellen herangetreten werden, wobei auch die den neuen Verhältnissen angepaßten Bestimmungen des Art. VI des Verbandsübereinkommens zur Auswirkung kommen sollten.

Bei der seinerzeitigen Aufstellung der Ladevorschriften ist großer Wert darauf gelegt worden, daß die in den Gebieten der einzelnen Länderverwaltungen aufkommenden Güter auf eigenen Umladestellen zusammengeführt und dort auf eigene Kosten weiterverladen werden. Dies hat zu einer sehr starren Versandsammlung und auch zur Einrichtung von zahlreichen langläufigen Kurswagen geführt. Nach der Verreichlichung sind für die Zusammenführung und Verladung der Güter nur mehr Gründe betrieblicher und wirtschaftlicher Natur maßgebend. Die Vorteile, die die Verreichlichung der deutschen Bahnen für eine bessere und wirtschaftlichere Gestaltung der Stückgutbeförderung und der Ladevorschriften bietet, sollten jetzt schon bei der Neubearbeitung tunlichst ausgenutzt werden. Das setzt aber eine gründliche Revision der Zuständigkeit der Umladestellen und auch eine eingehende Überprüfung der Kurswagenläufe voraus. Erst wenn dies geschehen ist, wird mit Erfolg an die Neubearbeitung der Ladevorschriften herangetreten werden können.

Die Tarife der englischen Eisenbahnen unter dem neuen Eisenbahngesetz.

Die wichtigste Bestimmung des englischen Eisenbahngesetzes vom 19. August 1921 ist diejenige, welche die Zusammenfassung der Eisenbahnen von England, Schottland und Wales zu vier großen Gruppen anordnet. Nur in kurzem Abstand in bezug auf ihre Bedeutung für Handel und Verkehr folgt aber die Regelung der Tariffrage. Mit den Tarifen der englischen Eisenbahnen beschäftigten sich geradezu zahllose Gesetze; diese sind alle außer Kraft gesetzt worden, und der bisherige Wirrwarr, durch den selbst der Fachmann sich nur schwer hindurchfinden konnte, ist durch die klaren Bestimmungen des neuen Gesetzes beseitigt worden, deren ganze Bedeutung sich allerdings erst im Laufe der Zeit zeigen wird, wenn übersehen werden kann, wie die gesetzlichen Bestimmungen ausgelegt und gehandhabt werden, wie namentlich die Rechtsprechung des Tarifgerichts sich mit ihnen abfinden wird.

Die Wirkung des neuen Gesetzes besteht zunächst darin, daß es keine gesetzlich festgelegten Höchstsätze für die Frachten mehr gibt, die bis jetzt in England eine große Rolle gespielt haben. An ihre Stelle sind die Regelsätze getreten, die unter Zugrundelegung eines angemessenen Betriebsüberschusses ermittelt werden sollen. Zu ihrer Festsetzung ist das Tarifgericht eingesetzt worden, in dem unter rechtskundigem Vorsitz zwei sachkundige Mitglieder, eins von seiten der Eisenbahngesellschaften, eins von seiten der Verkehr treibenden Kreise, Recht sprechen. In besonderen Fällen können weitere Sachverständige zur Mitwirkung herangezogen werden.

Die Grundlage für die Tätigkeit des Tarifgerichts (Rates Tribunal) bei Festsetzung der Regelfrachten (standard rates) ist der angemessene oder Regel-Betriebsüberschuß (standard revenue). Dieser Betriebsüberschuß einer Gruppe besteht in der Summe der Überschüsse, die die ihr angehörigen Gesellschaften im Jahre 1913, also dem letzten Vorkriegsjahr, erwirtschaftet haben. Die Frachtsätze sollen nun so festgesetzt werden, daß den Eisenbahngesellschaften Überschüsse in dieser Höhe gewährleistet werden. Das könnte aber dazu führen, daß die Eisenbahngesellschaften nicht genügenden Wert darauf legen, den Betrieb wirtschaftlich zu gestalten, denn sie würden ja ihren Überschuß auch bei Mißwirtschaft erhalten. Deshalb hat das Gesetz die Gewährleistung der angemessenen Einnahme davon abhängig gemacht, daß das Eisenbahnunternehmen auf der nötigen Leistungsfähigkeit erhalten und sein Betrieb wirtschaftlich geführt wird. Wenn also eine Eisenbahngesellschaft bei zurückgehenden Überschüssen eine Erhöhung ihrer Tarife beantragt, ihr aber aus der Statistik nachgewiesen wird, daß die Ladefähigkeit ihrer Güterwagen oder die Zugkraft ihrer Lokomotiven schlechter ausgenützt wird als bei anderen Bahnen, oder daß die Zahl der Zugmeilen, bezogen auf die Lokomotivstunde, bei ihr niedriger ist als bei einer Nachbarbahn, so wird das Tarifgericht die Genehmigung der Erhöhung ablehnen, es sei denn, daß die Eisenbahngesellschaft einen Grund für das Zurückbleiben ihrer Leistungen hinter denen anderer Bahnen angeben kann. Die großen Vereinigungen der Gewerbetreibenden, der Verband der Handelskammern, der Verband der britischen Gewerbe und ähnliche, werden sicher dem Tarifgericht die nötigen statistischen Unterlagen für seine Entscheidungen liefern.

Für den Fall, daß der angemessene Überschuß, also die Einnahmen des Jahres 1913 überschritten werden, sieht das Gesetz vor, daß dann vier Fünftel des Mehrbetrags der Allgemeinheit zugute kommen sollen, indem dann die Frachtsätze soweit ermäßigt werden, daß diese vier Fünftel wieder verschwinden, während das fünfte Fünftel den Gewinn der Gesellschaft erhöht. Hierdurch wird der Eisenbahngesellschaft ein Ansporn gegeben, den Verkehr zu steigern und die Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu erhöhen.

Einerseits wollen also diese Bestimmungen den Eisenbahngesellschaften eine angemessene Verzinsung ihres Anlagekapitals sichern, andrerseits aber auch die Handelstreibenden vor Übervorteilung durch die Eisenbahngesellschaften schützen. Ähnliche Vorschriften weist übrigens auch das neue amerikanische Verkehrsgesetz von 1920 auf. Schwierigkeiten werden sich allerdings bei der Handhabung dieser Bestimmungen daraus ergeben, daß man nie im voraus wissen kann, welchen Erfolg eine Erhöhung oder Ermäßigung der Tarife haben wird, und wenn sich zeigt, daß dieser Erfolg nicht der gewünschte ist, kann man natürlich nicht das Tarifgericht alsbald wieder in Bewegung setzen, sondern muß, um keine Unstetigkeit zu erzeugen, eine gewisse Zeit abwarten, ehe wieder Abhilfe geschaffen wird. Um welche Zahlen und Zahlenverhältnisse es sich hier handelt, geht daraus hervor, daß eine Vermehrung oder Verminderung der Überschüsse einer Gruppe um 1 000 000 £ schon einen erheblichen Einfluß auf die Dividende hat, die doch für deren Beurteilung den Ausschlag gibt, daß sie aber nur etwa 20 % der Roheinnahmen ausmacht.

Schwierigkeiten werden sich auch daraus ergeben, daß der angemessene Überschuß bei den einzelnen Gruppen verschieden sein kann; das würde zu einer verschiedenen Bemessung der Tarife führen. Da aber die Gruppen in den Grenzgebieten miteinander in Wettbewerb stehen, da ihre Netze auch stellenweise ineinander übergreifen, muß auf Gleichheit der Tarife gehalten werden, wenn nicht der alte Zustand mit seinem unwirtschaftlichen Wettbewerb, den das Gesetz hat beseitigen wollen, auf diese Weise aufrechterhalten bleiben soll.

Ein großer Teil des englischen Güterverkehrs wird nach Sondertarifen erledigt, und deren Zahl ist ungeheuer groß. Das Gesetz hebt alle solche Tarife auf, die keine größere Ermäßi-

gung als 5 % bedeuten oder die seit zwei Jahren nicht angewendet worden sind. Sondertarife, die niedriger als 60 % der Regelsätze sind, sollen besonders überprüft werden. Neue Sondertarife, die unter 60 % der Regelsätze bleiben oder 95 % dieser Sätze überschreiten, sollen überhaupt nicht mehr zugelassen werden.

Weiter sieht das Gesetz die Einführung durchgehender Tarife für Gütersendungen vor, die vom Eisenbahnnetz einer Gruppe auf das einer anderen übergehen, und behält den Unterschied zwischen Frachtsätzen bei Versendung auf Gefahr des Eigentümers und auf Gefahr der Eisenbahn bei. Ist der Weg zwischen zwei Punkten auf dem einen Netz mindestens um 30 % länger als die Entfernung zwischen denselben Punkten auf den Strecken eines anderen Netzes, so kann die erstere Gesellschaft die Frachtsätze für diesen Verkehr nach den Sätzen der letzteren berechnen.

Gewisse Schwierigkeiten werden auch erwartet, wenn das Tarifgericht den Begriff des Reisegepäcks festlegen oder Stellung zu den Vorschriften der Eisenbahngesellschaften über die Verpackung der Güter nehmen soll.

Ausführungen des Reichsverkehrsministers Groener zum Haushalt des Reichsverkehrsministeriums.

In den Sitzungen des Ausschusses für den Reichshaushalt am 15. und 16. März d. J. führte der Reichsverkehrsminister Groener folgendes aus:

Ich halte es für meine Ehrenpflicht, den Eisenbahnern, die im Westen im schweren Kampfe stehen und ihre Persönlichkeit, ihre Existenz und die ihrer Familien, ihre ganze Zukunft aufs Spiel setzen, meinen allerwärmsten Dank und die höchste Anerkennung für ihre vorbildliche Haltung auszusprechen. Die Eisenbahner stehen in der vordersten Linie eines Wirtschaftskampfes, der keine Vorgänge in der Geschichte hat, der von dem Einzelnen die Einsetzung seiner ganzen Persönlichkeit erfordert und der nur dann zu einem guten Ende geführt werden kann, wenn in dieser Auffassung alle Kreise des deutschen Volkes einig sind. Ich bin überzeugt, daß sich die Eisenbahner auch in Zukunft bei der weiteren Entwicklung der Dinge von dieser Haltung nicht um Haaresbreite abbringen lassen werden. Sie können sich dabei auf die Unterstützung und treueste Mitarbeit des ganzen Volkes verlassen.

Bis jetzt sind an Eisenbahnern 142 verhaftet worden, 73 ausgewiesen und 52 schwer mißhandelt. Ungezählt ist aber die Menge derjenigen Bediensteten, die rücksichtslos aus ihren Wohnungen samt ihren Familien auf die Straße geworfen worden sind. Wir haben umfassende Fürsorgemaßnahmen eingeleitet. In Bielefeld, Fulda, Mannheim und Karlsruhe sind Flüchtlingsberatungsstellen eingerichtet, deren Aufgabe es ist, den Flüchtlingen mit Rat und Tat beizustehen, ihnen Geld zu geben, ihnen Wohnungsmöglichkeiten zu verschaffen und auch nach Möglichkeit Beschäftigung nachzuweisen. Alle irgend verfügbaren Wohnungen, auch die Erholungsheime der Reichsbahn sind für die Aufnahme der Ausgewiesenen bereitgestellt. Ich darf noch einmal wiederholen, daß alle Schäden, die den Bediensteten der Reichsbahn durch das gewaltsame Vorgehen der Franzosen und Belgier entstehen, ihnen ersetzt werden sollen. Die Vorschüsse werden in liberalster Weise bezahlt, ohne daß vorher die Abschätzungen des Schadens vorgenommen werden.

Eine besondere Freude ist es mir, daß wir bei der Führung des Abwehrkampfes in engstem Einvernehmen, das auf gegenseitigem Vertrauen beruht, mit den Gewerkschaften arbeiten. Es hat sich hier ein Verhältnis herausgebildet, das nicht besser gedacht werden kann. Wir haben hier in Berlin fast jeden Tag mit den Spitzenorganisationen eine kurze Besprechung der Lage, in der gegenseitig Meinungen und Vorschläge ausgetauscht werden. Bei der Generalbetriebsleitung West in Elberfeld befinden sich Vertreter der Berliner Spitzenorganisationen, um von dort aus auf die Bezirksorganisationen einwirken zu können. Auch bei den Direktionen herrscht das engste Einvernehmen mit den Beamtenvertretungen, den Betriebsräten und den gewerkschaftlichen Bezirksorganisationen. Die Leitung des ganzen Kampfes und die Leitung des Betriebes und des Verkehrs, soweit er dort überhaupt noch in unseren Händen ist, liegt natürlich bei den Eisenbahndirektionen.

Der Minister gibt sodann einen kurzen Überblick über die Lage des Verkehrs im Westen. Er macht zunächst auf die b e t r i e b s - und v e r k e h r s t e c h n i s c h e B e d e u t u n g des von den Franzosen und Belgiern besetzten Gebiets aufmerksam. Von der gesamten Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen entfielen, nach Tonnen gerechnet, auf das jetzt besetzte Gebiet rund 45 %, auf das Ruhrgebiet rund 34 %. Daß die Zahlen so hoch seien, liege an den Kohlen, die die Masse der Frachten ausmachten. Die Güterbewegung westlich der Linie Hamburg-Nürnberg sei durch den Ruhreinbruch stark gestört. Die Streckenlänge im besetzten Gebiet betrage 6400 km, 12 %, der gesamten Streckenlänge der Reichsbahn. Im französischen Militärbetrieb befänden sich 1885 km, davon 1385 linksrheinisch und rund 500 rechtsrheinisch. Stillgelegt wegen Vertreibung der Beamten und Arbeiter durch die Franzosen seien auf dem linken Rheinufer etwa 540 km. In deutschem Betriebe seien in der englischen Zone 310 km, außerdem linksrheinisch 605 km Nebenbahnen. Rechtsrheinisch sei der innere Kern des Ruhrgebiets in deutschem Betriebe. Die nördlichste Strecke über Recklinghausen und die südlichste Strecke seien militarisiert. Was dazwischen liege, befinde sich noch in deutschem Betrieb und sei gegen die militarisierten Strecken abgebunden. Neuerdings seien die Franzosen auch vom Süden her bis zum Essener Hauptbahnhof vorgedrungen. Auf dem linken Rheinufer seien, abgesehen von der englischen Zone, noch die Nebenbahnen in deutschem Betrieb.

Die englische Zone sei von allen Seiten eingeschlossen. Die Postierungen der Franzosen hätten sie vollkommen umkreist. Es sei noch ein gewisser Verkehr vorhanden, aber nicht ohne Kontrolle. Ein ungehinderter Verkehr mit der englischen Zone werde angestrebt. Innerhalb des in deutschem Betrieb befindlichen Kerns an der Ruhr fänden die Raubzüge der Franzosen statt. Die Franzosen und Belgier hätten das System der Transportstraßen eingeführt und seien in der Lage, auf einzelnen Strecken einige Schnell- und Personenzüge zu fahren, ferner eine gewisse beschränkte Zahl von Militär- und Güterzügen.

Die Rückwirkungen auf die Reichsbahn machten sich durch starke Verschiebung in den betrieblichen Leistungen der einzelnen Direktionsbezirke bemerkbar. In den Bezirken Breslau, Kattowitz und Halle sei kein Leistungsrückgang zu beobachten, wohl aber in den übrigen östlichen Direktionsbezirken sowie in den Bezirken Altona, Magdeburg, Erfurt und Nürnberg. Westlich davon mache sich der Ausfall der Ruhrkohle und der Ruhrfrachten bemerkbar. Trotzdem habe man stellenweise eine starke Betriebsüberlastung infolge der Ausschaltung der leistungsfähigen Rheinstrecken und des Rheins. Der Nordsüdverkehr hätte nach Osten verschoben werden müssen.

Der Minister lenkt sodann die Aufmerksamkeit des Ausschusses auf den G e s c h ä f t s b e r i c h t d e s R e i c h s v e r k e h r s m i n i s t e r i u m s vom Jahre 1921. Er habe einen wesentlich anderen Charakter als die früheren Berichte. Die statistischen Angaben seien von einem zusammenfassenden Bericht begleitet, in dem die wichtigsten Vorkommnisse des Geschäftsjahres behandelt seien. Der Bericht bringe eine Darstellung der Betriebs- und Verkehrslage, der Betriebsleistungen und deren Verhältnis zu den Verkehrsleistungen, Ausführungen über die Selbstkosten des Betriebes und eine eingehende Schilderung der Personalverhältnisse. Eine Reihe bildlicher Darstellungen seien beigefügt. Manche Frage, die bei den früheren Beratungen des Hauptausschusses gestellt worden sei, werde in diesem Bericht ihre Antwort finden. In die statistischen Angaben sei die Trennung zwischen Personen- und Tonnenkilometern wieder aufgenommen worden. Dem Ausbau der Statistik widme er besonderes Interesse. Gegenseitig würden Wege und Mittel geprüft, die Statistik zu vervollkommnen und zu beschleunigen.

Besonderer Wert sei in den beiden letzten Jahren auf die Rationalisierung des Betriebs gelegt worden. Das Reichsverkehrsministerium habe sich bemüht, mit geringerem Aufwande größere Leistungen zu erzielen, die Betriebsleistungen mit dem geringstmöglichen Aufwande zu steigern und sie möglichst den tatsächlichen Verkehrsanforderungen anzupassen. Arbeiten auf diesem Gebiete könnten natürlich nicht plötzlich wirken, sondern erst nach einer gewissen Zeit in die Erscheinung treten.

Der Minister hebt einige der Arbeiten auf diesem Gebiete hervor. Er erwähnt die beschleunigte Ausrüstung der Güterwagen mit der Kunze-Knorr-Bremse, die Erhöhung der Tragfähigkeit der neu zu beschaffenden Wagen, die Einführung großräumiger Wagen, die Elektrisierung geeigneter Strecken, die Entwicklung des Dampflokomotivbaues zu besonders leistungsfähigen Typen, eine Verbesserung des Rangierbetriebes. Man sei bemüht, die menschliche Arbeitskraft möglichst durch Maschinenkraft zu ersetzen. Das geschehe durch Einführung der motorischen Kräfte, durch Transportbänder, Motorkarren, Kraftwagen, Zahlkassen, Fahrkartendruckmaschinen, Rechen- und Schreibmaschinen usw.

Eine sorgsame Kontrolle bei der Bemessung des Personals für die einzelnen Dienststellen werde ausgeübt. Mit den Spitzenorganisationen seien Dienstdauervorschriften vereinbart, die in

einer für die Verwaltung wie für das Personal rationellen Weise angewandt würden. Besondere Sorgfalt würde der Auswahl der Bediensteten und der Heranbildung des Nachwuchses geschenkt. Auf diesem Gebiete seien manche Fortschritte durch die psychologischen Eignungsprüfungen und die Maßnahmen auf unterrichtlichem Gebiete erreicht worden.

Die Hebung der Arbeitsintensität sei auf dem Marsch. Das Gedingeverfahren sei in allen Betriebszweigen im Gange, ebenso das Prämienverfahren für den Rangierdienst und für den Herbstverkehr.

Für die sparsamste Verwendung von Betriebsstoffen werde gesorgt. Man betreibe eine planmäßige Wärmewirtschaft mit einer dazu geschaffenen einfachen Organisation. Das Personal werde zur sparsamsten Wirtschaftsführung durch Belehrung, Nachprüfung und dergl. erzogen. Alte Stoffe, die früher weggeworfen worden seien, würden nach Möglichkeit verwandt.

Die Verkehrsentwicklung im Jahre 1922 sei im allgemeinen günstig gewesen. An einigen Stellen seien allerdings jetzt geringere Anforderungen vorhanden als früher; das liege an der Verkehrsumstellung und an den Änderungen in den Verkehrsbeziehungen und Verkehrsrichtungen. Es seien daher Dienststellen eingezogen oder die Aufgaben verschiedener Dienststellen zusammengelegt worden. Auf geeigneten Strecken sei ganz oder teilweise Nachtruhe eingerichtet. Die Bahnbewachung sei eingeschränkt, Blockstellen aufgehoben worden. Statt verschiedener Hauptbahnbetriebe seien Nebenbahnbetriebe eingerichtet worden. Mit Zustimmung der Landesaufsichtsbehörden würde auf manchen Strecken die Bedienung der Schranken ganz oder zeitweise eingestellt.

Auch bei der Zugbildung und Zugleitung sei die Wirtschaftlichkeit oberster Gesichtspunkt. Unproduktive Leistungen würden nach Möglichkeit vermieden. Das Verhältnis der leerlaufenden Güterwagen zu den beladenen sei günstiger als im Jahre 1913. Betriebsluxus würde nicht mehr getrieben. Die Betriebsleistung werde der Verkehrsleistung möglichst angepaßt. Das sei nicht immer ohne gewisse Reibungen möglich. Eine scharfe Kontrolle über die Verkehrsanforderungen sei notwendig. Sie geschehe durch regelmäßige Zählungen auf großen Stationen und auf einzelnen Streckenabschnitten.

Über die Wirkungen all dieser Maßnahmen gibt der Minister folgende Zahlen: P e r s o n e n v e r k e h r: Im Jahre 1921 sind 38 % Reisende mehr befördert worden als 1913. Die von diesen zurückgelegten Wege sind dabei um 28 % gestiegen. Der Betriebsaufwand dafür ist beträchtlich niedriger als 1913 gewesen. Es sind 36 % Zugkm weniger gefahren worden. Die durchschnittliche Achsstärke ist von 23 auf 29 Achsen gestiegen. Auch die Ausnutzung der Züge und der einzelnen Wagen ist besser geworden. Die durchschnittliche Besetzung beträgt jetzt für die Achse 7,28 Personen. Das ist eine Ausnutzug der bewegten Plätze von 39 % gegenüber 25 % im Jahre 1913. G ü t e r v e r k e h r: Auch hier ist der Betriebsaufwand gegenüber den Verkehrsleistungen zurückgegangen. Die durchschnittliche Achsstärke der Güterzüge ist von 71,8 Achsen im Jahre 1913 auf 74 Achsen gestiegen. Die Ausnutzung der Wagen ist besser geworden. Der Nutzstand auf eine beladene Achse beträgt jetzt 5,43 t gegenüber 4,51 t im Jahre 1913, eine Besserung um 20 %.

Wegen der vorgerückten Zeit wurden hierauf die Ausführungen unterbrochen und die Sitzung geschlossen.

Am 16. März fuhr der Reichsverkehrsminister in seinen Darlegungen fort. Im Zusammenhang mit dem Wirkungsgrad der Unternehmungen stehe die Frage der Arbeitsintensität des Personals. Diese betrug im Herbst 1921 60 % der Friedensintensität. Durch den Streik sei der Jahresdurchschnitt auf 56,07 % gesunken. Der Streik selbst habe eigentlich wie ein reinigendes Gewitter gewirkt. Nach Beendigung des Streiks ergab sich ein wesentlicher Aufstieg in der Arbeitsintensität. Diese betrug im Oktober 1922 66,4 % der Friedensintensität, und zwar gemessen an den Wagenachskilometern. Wenn man die Verkehrsleistung (Güterverkehr) zugrunde lege, sei die Intensität noch etwas höher, etwa 70 %. Allgemein könne man also sagen, die Arbeitsintensität des Personals schwanke zwischen 66 und 70 % in der Zeit der Hochkonjunktur im Eisenbahnverkehr. Die Verwaltung sei bestrebt, diese Intensität noch weiter zu steigern.

Zur Personalfrage bedauert der Minister keine günstigen Mitteilungen machen zu können. Er sei genötigt, selbst scharfe Kritik zu üben und nach Mitteln und Wegen zu suchen, auf dem Gebiet der Personalverminderung bessere Fortschritte zu machen als es bisher gelungen sei. Die Zunahme des Beamtenpersonals beruhe nicht zum mindestens auf dem starken Zustrom aus den abgetretenen Gebieten, während die Arbeiter dort zum größten Teil zurückgeblieben seien. Es sei zweifellos, daß unter der Beamtenschaft ein sehr starker Widerstand gegen jedes Ausscheiden aus dem Dienst bestehe. Der natürliche Abgang, den man sonst mit 4 % berechnet habe, reiche heute nicht einmal mehr an 3 % heran. Im Januar 1922 seien 20 000 Mann entlassen worden, und zwar trotz Widerstand des Personals und Bedenken der Präsidenten. Leider hätte dann die Steigerung des Verkehrs im Herbst neue Einstellungen von Personal nötig gemacht. Es wurde den Direktionen aufgegeben, nach Bewältigung des Verkehrs diese Leute wieder abzustoßen. Dieses Abstoßen sei trotz strenger Verfügung nicht in dem gewünschten Maße erfolgt. Es sei außerdem geplant gewesen, darüber hinaus weitere 25 000 Mann zu entlassen. Da sei der Ruhreinbruch erfolgt, und die politischen Ereignisse hätten es nicht gestattet, im besetzten und besonders im neubesetzten Gebiet Eisenbahner zu entlassen. Zunächst sei für diese Gebiete die Verfügung aufgeschoben worden, später habe sich im Interesse des einheitlichen Abwehrkampfes der Eisenbahner die Notwendigkeit ergeben, die Maßnahme auch für das unbesetzte Gebiet vorläufig zu sistieren. Rein wirtschaftlich betrachtet wäre es wohl möglich, über die Zahl von 25 000, die für dieses Frühjahr vorgesehen war, hinauszugehen. Die Vereinbarungen mit den Spitzenorganisationen über die Dienst- und Ruhezeiten hätten zwar nicht voll befriedigt, aber die Möglichkeit geschaffen, im Laufe der Zeit durch eine Steigerung der Arbeitsintensität eine Reihe von Köpfen mehr als bisher frei zu machen. Besondere Schwierigkeiten lägen in dieser Beziehung bei den Beamten vor Ohne gesetzgeberische Maßnahmen gehe es hier nicht. Seine persönliche Auffassung sei die: wenn man vorwärts kommen wolle, um Personal abzustoßen, dürfe man vor allem nicht sparen in der Gewährung von Abfindungen oder ähnlichen Dingen.

Bei der Materialwirtschaft spiele die Kohle die Hauptrolle. Der Brennstoffverbrauch sei seit 1919 von Jahr zu Jahr zurückgegangen, was darauf schließen lasse, daß mit der Kohle wirtschaftlicher gearbeitet werde als unmittelbar nach der Kriegszeit. Der Minister führt hierfür im einzelnen Zahlen aus dem Geschäftsbericht von 1921 an. In Geld umgerechnet nach dem Preisstand von Anfang Februar habe die Ersparnis gegenüber 1919 im Jahre 1922 600 Milliarden betragen. Es werde angestrebt, die besten Kohlensorten zu bekommen. Sobald wieder eine ausreichende Belieferung möglich sei, solle das Prämienverfahren wieder eingeführt werden. Auch beim Schmierstoffverbrauch seien günstige Ergebnisse zu verzeichnen.

Der Minister wendet sich dann zu den Leistungen im Güterverkehr. Im vorigen Jahre seien nicht unberechtigte Vorwürfe wegen der nicht ausreichenden Bedienung des Verkehrs in der Herbstkampagne 1921 erhoben worden. Die Nachprüfungen hätten ergeben, daß die von dem Minister damals angeführten Gründe stichhaltig waren. Es hätten große betriebliche Erschwernisse vorgelegen. Immerhin sei auch im Winter 1921/22 die Gesamtleistung nicht unbeträchtlich höher gewesen als im vorhergehenden Winter. Nach dem Streik im Februar 1922 sei ein starker Aufstieg der Verkehrsleistungen zu verzeichnen gewesen. Im März wurde eine Verkehrsspitze von fast 4 Millionen Wagen erreicht. Im Herbst 1922 ergab sich ein günstigeres Zusammenarbeiten zwischen Wasserstraßen und Eisenbahnen, da die ersteren wegen des günstigen Wasserstandes leistungsfähiger waren.

Der Minister führt eine Reihe von Zahlen für den Güterverkehr im Jahre 1922 an. Im Durchschnitt betrug die Zunahme bei den bedeckten Güterwagen 4,7 %, bei den offenen Wagen 16,5 %. Die Wagengestellung erreichte ihren Höchststand gegen Mitte November, dann trat eine Abwärtsbewegung ein.

Was den Personenverkehr anlange, so sei auch dieser im letzten Jahre stärker als je gewesen. Schwierigkeiten seien nirgends eingetreten. Im Herbst seien verschiedentlich unliebsame Verspätungen und Zugüberfüllungen vorgekommen, die in äußeren Anlässen ihre Ursachen hatten. Nur im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr hätte es Schwierigkeiten gegeben, die aber erst aufhören würden, wenn diese Strecken elektrisiert seien. Der Zustrom zur Stadt- und Ringbahn sei so stark, daß dieses Verkehrsmittel eben am Ende seiner Leistungsfähigkeit sei. Im Januar 1913 gab es hier 28,4 Millionen Fahrten, im Januar 1923 53,8 Millionen, also fast das Doppelte.

Der Wechselverkehr mit Polen sei wieder eingeführt. Der beschleunigte Personenzugverkehr mit 4. Klasse habe sich recht gut bewährt, seine Vermehrung sei beabsichtigt. Ebenso sei eine Verbesserung der Verbindung mit Ostpreußen und Schlesien in Aussicht genommen. Es sollten auch wieder Fernschnellzüge mit langen aufenthaltslosen Fahrten mit nur 1. und 2. Klasse und erhöhten Tarifen eingeführt werden. Der Ausbau des internationalen Verkehrs sei ebenfalls beabsichtigt, so namentlich Schlafwagenverbindungen mit Schweden, durchlaufende Wagen zwischen Berlin und dem Schwarzen Meer, zwischen Wien und Hamburg, dann eine neue schnelle Verbindung mit bestehenden Zügen von Berlin über Stuttgart, Mailand nach Rom. Auch die Verbesserung der Verbindungen mit Holland und England werde angestrebt. Ferner sei eine Vermehrung der Schlafwagen 3. Klasse, die sich ebenfalls gut eingeführt hätten, beabsichtigt. Aber alle diese Dinge seien vorläufig schöne Pläne. Ob sie ausgeführt werden könnten, werde von der Entwicklung im Westen abhängen. Der Ruhreinfall habe die Verwaltung zu scharfen

Einschränkungen im Personenverkehr veranlaßt. Aus Gründen der Kohlenersparnis und aus Gründen ethischer Art seien 20 % der planmäßigen Leistungen eingeschränkt worden. Der eine oder andere D-Zug sei inzwischen wieder in Gang gesetzt.

Über die Tarifpolitik behält sich der Minister ein besonderes Eingehen vor.

Was das wirtschaftliche Ergebnis betreffe, so enthalte auch hierüber der Geschäftsbericht von 1921 eingehende Darlegungen, auf die er verweise.

Im Jahre 1920 habe der Haushalt abgeschlossen mit einem Defizit von 15,6 Milliarden, wobei zu berücksichtigen war, daß nach der Übernahme der Eisenbahnen von den Ländern ein klares Bild über die Finanzlage noch nicht zu gewinnen war. 1921 schloß der Voranschlag ab mit 10,8 Milliarden Defizit. Bei den Haushaltsverhandlungen im vorigen Jahre habe er den Fehlbetrag auf rund 7 Milliarden geschätzt, in Wirklichkeit habe er 6,9 Milliarden betragen. Wenn man die Defizite in Goldmark bewerte, so ergebe sich für 1920 eine Belastung von 1,25 Milliarden, für 1921 von 0,2 Milliarden, insgesamt von 1,325 Milliarden Goldmark. Das bedeute 5 % des Anlagekapitals von rund 26 Milliarden.

Im Jahre 1922 sei er, der Minister, entschlossen gewesen, die Balancierung des Etats durchzuführen. Das sei erschwert worden durch die katastrophale Entwicklung unserer Währung. Trotzdem sei es gelungen, bis zum Ende des Kalenderjahres befriedigend abzuschließen. Es ergab sich allmonatlich bis Dezember ein Überschuß. Der Minister führte die einzelnen Monatszahlen an.

Über die weitere Entwicklung macht der Minister vertrauliche Angaben.

Der vorliegende Etat sei, was die Zahlen betreffe, eigentlich nur Papier. Bei den Sachansätzen sei man von den Grundsätzen sparsamster Wirtschaftsführung, Fürsorge für das Personal, Berücksichtigung von Handel und Industrie, aber auch ausreichender Einnahmen unter Anpassung der Tarife an den Geldstand ausgegangen. Im außerordentlichen Haushalt entsprächen die Ansätze dem Preisstand vom Mai 1922. Die Erhöhungen entsprechend dem Stand von Anfang November 1922 seien bei Kap. 3 als Pauschsumme mit 241 Milliarden eingesetzt. Die weitere Erhöhung nach dem Stande von Ende Februar betrage 1713 Milliarden, so daß der Gesamtbetrag des außerordentlichen Haushalts 1954 Milliarden sei.

Die Erhöhungen der Ansätze im ordentlichen Haushalt seien in zwei Ergänzungen enthalten.

Der außerordentliche Haushalt betrage im Verhältnis zu den Ausgaben des ordentlichen Haushalts 20 % gegenüber 31 % im Jahre 1913, 6 % in 1920, 15 % in 1921, 33 % in 1922. Die Anteile der verschiedenen Sparten an den Ausgaben der Reichsbahn seien in Prozenten folgende: persönliche Ausgaben 29,71 %, sachliche Ausgaben 70,29 % einschließlich 2,28 % Schuldendienst. Gegenüber 1913 seien die Ausgaben für Besoldung der planmäßigen Beamten von 18.91 % auf 13,62 %, andere persönliche Ausgaben von 21,85 % auf 8,98 % zurückgegangen; für Kohle seien die Ausgaben gestiegen von 7,4 % auf 26,5 %. Die Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen seien von 14 % auf 10 % gefallen, aber gegenüber dem Vorjahre, wo sie 8,03 % betrugen, gestiegen. In Zukunft solle der Gleisumbau und die verstärkte Auswechselung der Holzschwellen mehr bedacht werden. Die Kosten für Erneuerung der Fahrzeuge seien von 13,7 % auf 33,5 % gestiegen. Gegenüber dem Vorjahr sei hier ein gewisser Rückgang von 36 auf 33 % zu verzeichnen, weil man mit dem Einbauen der kupfernen Feuerbüchsen und der Auswechselung der Kriegsersatzstoffe vorangekommen sei.

Wenn man beurteilen wolle, welche technischen Möglichkeiten der Apparat für die Zukunft biete, müsse man einen Blick auf die Ausgaben für die Verbesserung des Apparates werfen. Der Anteil hierfür an den Gesamtausgaben im ordentlichen Etat habe betragen in den Jahren 1920 und 1921 etwa 37,26 %, im Jahre 1922 44,69 %, für 1923 44,74 %. Auch im außerordentlichen Haushalt seien erhebliche Summen für die Verbesserung des technischen Apparates ausgesetzt, so daß die Gesamtsumme hierfür im ordentlichen und außerordentlichen Haushalt zusammen 6½ Billionen betrage.

Der Minister schließt mit dem Wunsch, daß es auch im Wirtschaftsjahr 1923 trotz aller Schwierigkeiten gelingen möge, einigermaßen vorwärts zu kommen.

Die Elektrisierung der Zone I der chilenischen Staatsbahnen.

Über die Vorarbeiten zur Einführung des elektrischen Betriebes auf den chilenischen Staatsbahnen ist auf Seite 926 (Nr. 84) des Jahrgangs 1920 dieser Zeitung bereits einiges mitgeteilt. Über die am 12. April d. J. in Angriff genommenen Bauarbeiten zur Elektrisierung der ersten Zone der chilenischen Staatsbahnen und deren künftige Betriebsmittel veröffentlicht W. Mußwitz, Santiago, in Heft 40 der Elektrotechnischen Zeitschrift einen ausführlichen Bericht, aus dem nachstehend das wichtigste wiedergegeben sei.

Das chilenische Bahnnetz hat eine Streckenlänge von ungefähr 8300 km, von denen 30 % im Privatbesitz sind. Die Elektrisierung der Staatsbahn wurde 1918 beschlossen und hierfür eine Anleihe aufgenommen, die rasch überzeichnet war. Man hat sich für Gleichstrom von 3000 Volt Betriebsspannung entschlossen. Durch den Weltkrieg ist die deutsche Elektroindustrie auch in Chile um die frühere Vormachtstellung in der Erzeugung und Verteilung elektrischer Energie gekommen. Auf diesem Gebiet triumphiert nunmehr England, während die Elektrisierung der Staatsbahnen nach einem im September 1921 geschlossenen Vertrage von Amerikanern ausgeführt wird.

Die Zone I der chilenischen Breitspurbahnen (1675 mm) umfaßt die 186 km lange Hauptstrecke Santiago-Valparaiso und die 45 km lange Zweigstrecke Los Vegas-Los Andes; sie dient somit dem Hauptverkehr zwischen den beiden größten Städten des Landes und über Los Andes und die Transandinobahn dem Durchgangsverkehr mit Argentinien. Die Hauptstrecke hat 6 Tunnel, die meist in der überhaupt größten vorkommenden Steigung von 22,5 ‰ liegen. Zur Bewältigung des Zugdienstes stehen gegenwärtig etwa 100 Dampflokomotiven zur Verfügung, an deren Stelle 39 elektrische Westinghouse-Lokomotiven treten sollen. Das den Bahnstrom liefernde, seit 2 Jahren im Bau befindliche Wasserkraftwerk Maitenes ist für die Erzeugung von Drehstrom von 110 Kilowatt und 50 Perioden bestimmt. Die 110 000-Volt-Fernleitung wird dicht an Santiago vorbei über Til-Til nach Norden bis Los Vegas führen, dort nach Westen umbiegen und bei Salto, rd. 10 km östlich von Valparaiso, enden. Für die Umformung des hochgespannten Drehstroms in den auf der Bahnstrecke benötigten Gleichstrom von 3000 Volt Spannung werden 5 Unterwerke errichtet. In jedem Unterwerk kommen 2 Drehstrom-Transformatoren von 44 bzw. 12 Kilovolt Oberspannung, 2300 Volt Unterspannung und je 2500 Kilovolt/Amp.-Leistung sowie 2 Motorgeneratoren von je 2000 Kilowatt Gleichstromleistung zur Aufstellung.

Die anzuliefernden 39 elektrischen Lokomotiven werden nach den neuesten Mustern der Westinghouse-Gesellschaft in vier Bauarten geliefert, nämlich für den Schnellzug-, Personenzug-, Güterzug- und Verschiebedienst. Sie haben alle 1500 Volt-Motoren, von denen je 2 für 3000 Volt ständig hintereinandergeschaltet sind und mittels Zahnrädern auf die Triebachsen arbeiten. Durch Feldschwächung der Motoren bei entsprechender Verminderung der Dauerzugkraft läßt sich die Geschwindigkeit der Schnellzug- und der Personenzuglokomotiven aufs beste und wirtschaftlichste regeln.

Die 6 Schnellzuglokomotiven, deren mechanischer Teil in den Baldwin-Werken gebaut wird, sollen Züge von 180—270 t befördern. Ihre Bauart ist 1 C + C 1 mit einem über beide Laufgestelle hinwegreichenden ungeteilten Kasten. Die beiden Laufgestelle sind durch federnde Kurzkupplungen miteinander verbunden. Die Westinghouse-Druckluftbremse sieht getrennte Lokomotiv- und Zugbremsung vor. Jede Triebachse wird von einem 375pferdigen Motor von 1500 Volt Klemmenspannung mittels Zahnradübersetzung und federnden Zahnkränzen des großen Rades angetrieben. Die Lokomotiven sind für elektrische Nutzbremsung bei Geschwindigkeiten zwischen 20 und 50 km in der Stunde eingerichtet. Die beiden Fahrschalter erhalten 4 Hebel, und zwar je einen für die Fahrtrichtung, für elektrische Bremsung, für die Schaltung der Motorgruppen, und für die Anfahrwiderstände mit 16 Stellungen und je einer Stellung für volle Spannung und für Feldschwächung; im ganzen sind 51 Stellungen möglich. Die Schaltung wird durch druckluftgesteuerte Schütze bewirkt. Ein Umformer liefert niedrig gespannten Gleichstrom für die beiden Ventilatoren der Motoren jedes Laufgestells (Fremdlüftung) und für die Felderregung beim Bremsen. Die beiden auf dem Dache angeordneten Scheerenstromabnehmer werden durch Druckluft niedergeholt und durch Federn gehoben; sie tragen 2 bewegliche auswechselbare Kupferstreifen zur Stromabnahme. Das Gesamtgewicht der Schnellzuglokomotive beträgt 114,5 t, die Länge über die Puffer 17 476 mm, die Länge des Lokomotivkastens 11 580 mm, die Stundenleistung 2250 PS., die Dauerzugkraft 9400 kg bei einer Geschwindigkeit von 54,5 km/Std., die Höchstgeschwindigkeit 101 km in der Stunde.

Die 11 Personenzuglokomotiven der Bauart B + B haben den gleichen mechanischen Aufbau wie die Schnellzuglokomotiven; die elektrische Ausrüstung unterscheidet sich von diesen insbesondere durch den Fortfall der elektrischen

Bremsung. Sie erhalten 4 Motoren von je 375 PS Stundenleistung; das Gesamtgewicht der Lokomotive beträgt 72,5 t, die Länge von Puffer zu Puffer 12 430 mm, die Stundenleistung 1500 PS, die Dauerzugkraft 6275 kg bei einer Geschwindigkeit von 54,5 km in der Stunde, die Höchstgeschwindigkeit 90 km in der Stunde.

Von den zu beschaffenden 11 Güterzuglokomotiven der Bauart C + C sind 10 von den Baldwin-Werken bereits fertiggestellt. Die Stundenleistung der Lokomotive beträgt 1680 PS und ist über kurze Zeit auf 3200 PS steigerungsfähig. Ohne künstliche Kühlung beträgt die Zugkraft 12 800 kg bei einer Geschwindigkeitsentwicklung von 36,3 km/Std., die Dauerzugkraft stellt sich bei künstlicher Kühlung auf 9400 kg bei 40 km/Std., die Anfahrzugkraft auf 25 900 kg, die Höchstgeschwindigkeit auf 64 km/Std. Die Länge über die Puffer gemessen ist 15 188 mm. Die im Lokomotivkasten beiderseits angeordneten Führerstände sind von den Stirnwänden durch seitlich angebrachte Türen zugänglich. In der Rückwand jeder Führerkammer befindet sich eine Tür zu einem der Seitengänge des Maschinenraumes, der im übrigen auch von außen zugänglich ist. Auch hier ist unter Anwendung der Westinghousebremse getrennte Lokomotiv- und Zugbremse vorgesehen. Mit ihr ist die Stromrückgewinnung so verbunden, daß letztere durch die Druckluftbremsung des Zuges selbst unterstützt werden kann. Bei Notbremsung wird die Strombremsung unterbrochen; es werden dann Lokomotive und Zug allein mit Druckluft abgebremst. Von den beiden Scherenstromabnehmern reicht einer für die normale Last aus. Die Schaltungen erfolgen auch bei diesen Lokomotiven durch Schütze, die mittels Druckluft gesteuert werden. Die 6 Antriebmotoren haben eine Nennleistung von je 280 PS bei 1500 Volt und geschwächtem Feld. Die Feldschwächung erfolgt durch Abschaltung einer von den beiden getrennten Hauptpolwicklungen, die zur Erzielung großer Zugkräfte in Reihe geschaltet werden. Die Motoren jedes Laufgestells werden auch in dieser Lokomotive durch je einen Ventilator gekühlt. Zahnradübersetzung ist 1 : 3,94.

Die 7 Verschiebelokomotiven sind mit Drehgestellen von regelrechter Bauart versehen. Die Achsen werden durch 4 Motoren von 1500 Volt und je 140 PS mittels ungefederter Zahnräder mit Schraubenverzahnung und einer Übersetzung von 1 : 3,94 angetrieben. Die Lokomotiven sollen fähig sein, Züge von 1100 t zu verschieben. Ihre Nennleistung ist 560 PS, die Stundenzuglast 9000 kg bei 17 km/Std., die Dauerleistung 5200 kg bei 20,4 km/Std., die Anfahrzugkraft 15 600 kg. Die größte Fahrgeschwindigkeit beträgt 54,5 km/Std. Die Lokomotive soll kurzzeitig bis zu 1000 PS überlastet werden können. Die Steuerung ist der der Güterzuglokomotiven ähnlich, hat jedoch nur 19 Stellungen. Die Motoren werden einfach in Reihe und parallel geschaltet. Die Lokomotivlänge über die Puffer beträgt 12 192 mm, die Länge des Kastens einschließlich der Vorbauten 8210 mm; der gesamte Achsstand ist 8332 mm, der feste Achsstand der Drehgestelle 2591 mm, die Höhe des Kastens über Schienenoberkante beträgt 3735 mm, die Kastenbreite 3050 mm, der Raddurchmesser 1067 mm; das Gesamtgewicht ist mit 62 000 kg angegeben.

Die Fahrleitung besteht aus einem Hartkupferdraht von 107 qmm, der von einem Stahlseil von 52 qmm in Vielfachaufhängung getragen wird. Die Maste sind eisenarmierte Betonmaste nach der Bauart Siegwart; auf gerader Strecke beträgt der Abstand der Maste 60 m, bei Gleiskrümmungen entsprechend weniger. Für die Speiseleitungen werden Aluminiumseile verwendet.

Die Vorstudien für die Elektrisierung dieser wichtigen Vollbahn wurden von Professor Rafael Edwards durchgeführt, dem seitens der Regierung auch die Überwachung der gesamten Bauarbeiten, die bereits am 1. März 1923 beendet sein sollen, anvertraut wurde. Selbst wenn dieser Termin eingehalten werden sollte, ist es nach Ansicht des Verfassers fraglich, ob auch die umfangreichen Arbeiten für die Energieversorgung so gefördert werden können, daß die Aufnahme des elektrischen Betriebs schon im kommenden Jahre möglich wird. In dem Aufsatz ist schließlich die Weitsichtigkeit der chilenischen Regierung und die Zähigkeit anerkannt, mit der sie das Projekt verfolgt hat, das sie nun, trotz der gegenwärtigen recht ungünstigen Lage der Staatsfinanzen, mit allem Nachdruck verwirklicht.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Umschreibung durchgehender Fahrkarten.** Die infolge Besetzung deutscher Gebietsteile bisher von den betroffenen Reichsbahndirektionen zugelassene gebührenfreie Umschreibung der durchgehenden Fahrkarten und Umleitung des Gepäcks über geeignete Hilfsstrecken werden bis auf weiteres beibehalten.

— **Schlafwagenverkehr.** Nachdem sich die Verhältnisse im Schlafwagenverkehr gebessert haben, fällt die Beschränkung, wonach Schlafwagen nur mit Fahrkarten und Bettkarten 1. Klasse benutzt werden können, am 1. April d. J. fort. Die Bettkartenpreise einschl. Fahrpreiszuschlag betragen von diesem Zeitpunkt ab in der 1. Klasse 40 000, in der 2. Klasse 20 000, in der 3. Klasse 8000 *M.* Hierzu tritt eine Vormerkgebühr von 5 %.

— **Besetzung weiteren Bahngebiets und schwere Gewalttaten.** W. T. B. meldet aus Münster unterm 16. d. M.: Die Bahnhöfe Düsseldorf-Grevenberg, Düsseldorf-Lehrenfeld und Düsseldorf-Eller sind gestern nachmittag von Franzosen besetzt worden. Das deutsche Beamtenpersonal wurde verjagt. Die Amtsgebäude wurden von den Franzosen in Besitz genommen. Das Betreten durch deutsche Beamte wird verweigert.

Aus Münster wird der D. A. Z. unterm 15. d. M. berichtet: Bei dem Überfall der Besatzungstruppen auf den Bahnhof Langendreer am 7. März sind wiederum schwere Gewalttaten verübt worden. In den Diensträumen, Stellwerken und Werkstätten wurden verschlossene Schränke erbrochen, Wanduhren zerschlagen, Bureaugegenstände gestohlen und mehr als 30 Güterwagen erbrochen und ihres Inhalts beraubt, in denen sich auch Lebensmittel, Delikatessen, Schokolade und Bier befanden. Ein Wagen mit Umzugsgut wurde ebenfalls erbrochen und daraus Teppiche entwendet sowie Möbel zerschlagen.

In Carnap, Kreis Essen, wurde gestern nachts 11,20 Uhr, der Lokomotivanwärter von der Höhe aus Wanne in einem fahrenden Güterzuge auf der Strecke Wanne-Bottrop von einem französischen Posten durch drei Brustschüsse schwer verletzt. An seinem Aufkommen wird gezweifelt.

— **Eisenbahnunfälle im besetzten Gebiet.** Aus Friemersheim (Rhein) wird der D. A. Z. unterm 17. d. M. berichtet: In der Nähe des Bahnhofes stieß ein französischer Militärtransportzug mit einer von den Besatzungstruppen geführten Lokomotive zusammen. Die Wagen des Militärtransportzuges fuhren infolge der Geschwindigkeit vollständig ineinander. Die Unglücksstätte wurde in weitem Bogen von den Besatzungstruppen abgesperrt. Wie verlautet, sind etwa 40 französische Militärpersonen getötet und viele schwer verletzt. Die in dem Transportzuge befindlichen Pferde ragen aus den teilweise aufeinandergefahrenen Wagen verstümmelt heraus. Die Unfallstätte bildet ein großes Trümmerfeld.

In der Nähe von Niederlahnstein haben sich gestern kurz hintereinander nicht aufgeklärte Eisenbahnunfälle zugetragen. In der Nähe der Station Friedrichssegen fuhr ein von Franzosen geführter Güterzug auf einen Rangierzug, so daß die Strecke für längere Zeit gesperrt ist. Zwischen den Stationen Ober- und Niederlahnstein stießen zwei von französischen Eisenbahnern geführte Rangierzüge zusammen, wodurch ebenfalls die rechtsrheinische Strecke für längere Zeit gesperrt sein dürfte.

— **Von Düsseldorf nach Mainz in 36 Stunden.** Unter diesem Stichwort schreibt die „DAZ.“: Eine außerordentlich treffliche Illustration zum tatsächlichen Funktionieren (besser Nichtfunktionieren) des Eisenbahndienstes im besetzten Rheinland wird, wie unser S-Berichterstatter aus Paris meldet, in der letzten Nummer der von Millet geleiteten politischen Wochenschrift „L'Europe nouvelle“ folgendermaßen gegeben:

„Zum Prozeß gegen die deutschen Industriellen in Mainz wollten mehrere französische Journalisten mit einem französischen Militärzuge von Düsseldorf nach Mainz reisen. Die Reise geht munter in Düsseldorf los. Der Zug gelangt glücklich nach Brühl, der Grenzstation des englischen Besatzungsgebiets. Der französische Lokomotivführer steigt von der Maschine, um einem deutschen Kollegen seinen Platz einzuräumen. „Das ist ein tüchtiger Kerl“, behaupten die im Zuge sitzenden französischen Offiziere, „das ist ein Rheinländer, ein ausgesprochener Franzosenfreund.“

Langsam, langsam fährt der Zug weiter. Nach einer guten Stunde wird die Gleiszahl rechts und links vom Zuge immer größer. Man nähert sich zweifellos einem Bahnhof. Allerdings, man nähert sich einem Bahnhof, nämlich dem Kölner Hauptbahnhof. Jeder Zweifel ist ausgeschlossen. Die beiden Domtürme, die Rheinbrücke . . . das ist Köln. Der Zug aber fährt immer weiter. Die Gleise verschwinden wieder. Der Zug fährt in einen Bahnhof ein. Merkwürdig, der ist doch so bekannt . . . kein Zweifel, man ist wieder in Brühl angelangt,

hat also eine nette Rundfahrt gemacht. „Der Teufel soll diesen Lokomotivführer, diesen verfluchten Boche . . .“ Aber der ist verschwunden.

Man wartet eine ganze Stunde in Brühl, bis man endlich zwei französische Lokomotivführer aufgetrieben hat. „Los, meine Freunde, rauf auf die Maschine, und los, aber fix nach Mainz!“

Die beiden klettern auf die Maschine, drehen und basteln und wirtschaften an allen möglichen Hebeln und Rädern herum . . . Vergeblich. Mit der Lokomotive ist nichts mehr anzufangen! Der Boche hat sie zuvor noch gründlich „sabotiert“. Also sucht man in Brühl eine französische Lokomotive, findet aber keine. „Nun, da telephoniert man einfach nach Bonn“, meint ein junger französischer Oberleutnant, „und in ein bis zwei Stunden ist eine andere Lokomotive da.“

Aber so ganz einfach geht das doch nicht, das Telephonieren nämlich. „Tut mir leid, meine Herren,“ meint der englische Bahnhofsoffizier, „aber so ohne weiteres darf ich Sie nicht nach Bonn telephonieren lassen, um eine französische Lokomotive hierher durch unser Gebiet zu beordern.“ — „Heh?“ — „Ich will aber mal bei meinem Oberkommando in Köln anfragen, ob vielleicht . . .“

Nun geht das Parlamentieren los. Die Zeit verrinnt. Es wird dunkel. Die Nacht bricht herein. Auf dem Bahnhof in Brühl sitzt ein Häufchen Menschen in glücklichster Geistesverfassung und denkt über allerlei nach. Da plötzlich läutet's Telephon. Erleichtert atmet alles auf. Ja, es ist wirklich die Kölner Antwort: „Sie dürfen nach Bonn telephonieren!“ — „Na, ist das nicht wirklich die entente cordiale?“

Wieder vergehen zwei Stunden. Da endlich dampft eine französische Lokomotive mit einem französischen Maschinisten heran. Freudentränen schimmern in aller Augen. Glückselig liegt man sich in den Armen: die Befreiungsstunde schlägt.

„Meine Herren, fragt der neue französische Lokomotivführer, „ich begreife nur nicht, weshalb Sie mich erst aus Bonn hierherfahren lassen. Hier im Schuppen in Brühl stehen doch drei ganz neue Schnellzuglokomotiven der französischen Nordbahn!“ Geht zum Lokomotivschuppen, öffnet ihn — — da stehen wirklich die drei französischen Maschinen. — —

Hier ist die Geschichte zu Ende. Der Zug ist tatsächlich in Mainz angekommen — er hat allerdings von Düsseldorf bis Mainz 36 Stunden gebraucht!“

— **Frachtbriefmuster.** Die am 31. d. M. ablaufende Frist für die Verwendung der jetzt gültigen (großen und kleinen) Frachtbriefe ist durch Verordnung des Reichsverkehrsministeriums vom 23. v. M. bis zum 31. Dezember d. J. verlängert worden. An der vorgeschriebenen Verwendung besonderer Frachtbriefe im Verkehr nach und von Ostpreußen wird hierdurch nichts geändert.

— **Beratungen des Ausschusses des Reichseisenbahnrats.** In seiner am 20. März im Reichsverkehrsministerium unter dem Vorsitz des Staatssekretärs Stieler abgehaltenen Sitzung wurden aufs lebhafteste die von der Reichsbahnverwaltung gemachten Vorlagen über Frachtermäßigung für Schnittholz von Ostpreußen und Oberschlesien und über die Einführung von Wasserumschlagstarifen erörtert.

Nach Anhörung der Berichterstatter und Sachverständigen über die erste Vorlage stellte sich der Ausschuß fast einstimmig auf den Standpunkt, daß einer Wiedereinführung des im Jahre 1919 aufgehobenen Spezialtarifs für Holz und der sogenannten Ostbahn-Holzstaffel und der Oberschlesischen Holzstaffel, die Sondervergünstigungen in der Holzfracht für den Osten Deutschlands darstellen, nicht zugestimmt werden kann.

Die Aussprache über die Einführung von Wasserumschlagstarifen gipfelte darin, daß der Ausschuß entsprechend der Vorlage der Reichsbahnverwaltung für die Einführung von Umschlagstarifen für Kohle stimmte. Der Reichsbahnverwaltung wird empfohlen, Vorlagen für Umschlagtarife von Gütern aller Art späterhin zur Beratung zu stellen.

Die Verhandlungen werden am 21. März in der Vollversammlung des Reichseisenbahnrats fortgesetzt.

— **Verwiegung auf Privatwagen.** Die Reichsbahnverwaltung hat am 1. Februar d. J. Bestimmungen in Kraft gesetzt, die besagen, daß die nichtbahnamtliche Verwiegung der Wagenladungen durch Privat- oder Eisenbahnbedienstete auf Privatwagen nunmehr als bahnamtliche Verwägung im Sinne der Eisenbahnverkehrsordnung anerkannt wird. Firmen, die diese Vergünstigung für sich in Anspruch nehmen wollen, müssen eine unbescholtene Person als Wäger von der Eisenbahnverwaltung verpflichten lassen. Mit dieser Bestimmung ist einem Antrage des D. I. u. H. entsprochen worden.

Die Vordrucke für die Bedingungen sowie für die über Verwägung von Wagenladungen durch Privatbedienstete auf der Gleiswage des Absenders oder Empfängers abzuschließenden Verpflichtungserklärungen sind der vorgesetzten Verwaltungsstelle (Verkehrsamt) überwiesen, die für die Genehmigung der Anträge auch zuständig ist.

— **Frachtfreie Beförderung von Liebesgaben für das Ruhrgebiet.** (Vgl. Nr. 6 S. 103 d. Ztg.) Der Reichs-Landbund in Berlin, Dessauer Straße 26, hat die Sammelorganisationen und Zentralsammelstellen angewiesen, auf die landwirtschaftlichen Kreise dahin einzuwirken, daß Spenden für das Ruhrgebiet vor der Auflieferung zunächst den örtlichen Sammelorganisationen zugeführt werden, die die Zusammenfassung der einzelnen Stückgutsendungen zu geschlossenen Wagenladungen veranlassen. Die Zentralsammelstellen haben ferner die Lebensmittelsendungen nicht mehr ohne weiteres nach Minden (Westf.) zu verladen, sondern Versandauftrag bei der Landwirtschaftskammer Westfalen, Zweigstelle Minden (Westf.), einzuholen, die gegebenenfalls unmittelbare Absendung an Behörden im Ruhrbezirk anordnet. Durch dieses Verfahren ist nicht nur eine schnellere Beförderung der äußerst wichtigen Liebesgabensendungen nach dem notleidenden Ruhrbezirk, sondern auch eine Entlastung der Güterabfertigung und des Bahnhofs Minden (Westf.) erzielt worden. Wenn trotzdem Stückgutsendungen für die Ruhrhilfe bei den Güterabfertigungen aufgeliefert werden, so haben die Dienststellen die Versender auf die Unzweckmäßigkeit dieser Beförderungsart hinzuweisen mit dem Anheimstellen, die Sendungen einer örtlichen Sammelstelle zuzuführen. Stückgutsendungen, die solcher Sammelstelle aus irgendwelchen Gründen nicht zugeführt werden können oder die trotz Belehrung der Versender durch die Versandabfertigung als Stückgut aufgegeben werden, sind gegebenenfalls auf die eisenbahnseitig eingerichteten Hauptsammelstellen zu laden, wo sie mit anderen Sendungen tunlichst zu einer Wagenladung zu vereinigen sind. Die Übergangsbahnhöfe haben die anschließenden Kleinbahnen zu verständigen.

— **Das Ergebnis des Opfertages vom 6. November 1922.** Der im gesamten Gebiet der Deutschen Reichsbahn am 6. November 1922 zum Besten der Kinderfürsorge und der Eisenbahnererholungsheime veranstaltete Opfertag hat eine Einnahme von 67 381 872,74 *M* erbracht. Dazu treten an Zinsen und aus Sammlungen im Ausland 4 222 442,90 *M* sowie 6100 Gulden und 20 Dollar. Das Ergebnis kann wohl als ein recht günstiges bezeichnet werden, besonders wenn man erwägt, daß erst nach dem 6. November 1922 die große Markverschlechterung zu starken Einkommenserhöhungen geführt hat, und daß für die Organisation des Opfertages, für die Aufklärung, Propaganda und Anregung nur die sehr kurze Zeit vom 12. Oktober (Bekanntgabe der Ermächtigung im Reichsverkehrsblatt) bis zum 6. November zur Verfügung stand. In allen Bezirken der Reichsbahn ist mit Eifer und Erfolg gesammelt worden, nur in wenigen Bezirken haben sich einzelne Gruppen ferngehalten. Die Gesamteinnahmen werden restlos den Zwecken des Opfertages zugeführt werden, da Verwaltungskosten nicht entstanden sind.

Infolge vielfacher Wünsche, der Gefahr weiterer Markverminderung durch schnelle Zuweisung der erforderlichen Mittel an die einzelnen Bezirke vorzubeugen, hat der Hauptausschuß für den Opfertag die Verteilung des größten Teils der Sammlung bereits beschlossen. Von dem Sammelergebnis in den preußischen Bezirken im Gesamtbetrage von 49 416 470,59 *M* sind zugewiesen den Erholungsheimen im preußischen Gebiet 5 100 000 *M*, der Kinderfürsorge im preußischen Gebiet 27 750 000 *M*, den Kinderheimen im preußischen Gebiet 4 200 000 *M*, einem Fonds zur Unterstützung Erholungsbedürftiger in Erholungsheimen im preußischen Gebiet 3 000 000 *M*, insgesamt 40 500 000 *M*.

Den nichtpreußischen Reichsbahndirektionen ist auf deren Wunsch die Verwendung von 4/5 ihrer Sammlungseinnahmen für die Kinderfürsorge, Erholungsheime und Kinderheime in ihren Bezirken überlassen worden, wobei der Hauptausschuß darüber wachen wird, daß die Gelder nur dem Zwecke des Opfertagsaufrufes entsprechend verwendet werden. Das verbleibende 1/5 der Sammlungen in den nichtpreußischen Bezirken steht zur Verfügung des Hauptausschusses und wird noch zu den Zwecken des Opfertages im Gesamtgebiet der Reichsbahn Verwendung finden.

Als durch die Markverschlechterung nach dem 6. November v. J. die Ausnutzungskraft der Gesamteinnahme erheblich geschwächt wurde, konnte es mit besonderer Freude begrüßt werden, als aus dem Auslande Beträge einliefen, die durch ihren hohen Valutawert ins Gewicht fielen. Diese Beträge stellen, soweit uns bekanntgeworden ist, das Ergebnis von Sammlungen ausländischer Eisenbahner dar, die durch die Zeitungen oder sonstwie — nicht durch uns — Kenntnis von dem Opfertag erhalten hatten und ihre Sympathie für die notleidenden deutschen Kollegen zum Ausdruck bringen wollten. In Finnland, der

Tschecho-Slowakei und Venezuela ist anscheinend die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen durch Abdruck unseres Aufrufs die Vermittlerin gewesen, daß Deutsche oder Deutschfreunde eine gleiche Sammlung veranstalteten.

Das große Ergebnis der holländischen Sammlung (6100 Gulden = etwa 54 Millionen Mark) ist dem Eisenbahnsekretär Kühlen in Cranenburg, Bezirk Köln, zu danken, der holländischen Freunden Mitteilung von dem deutschen Opfertag machte, und sie zu einer Sammlung für die Kinderfürsorge zu gewinnen verstand. Der holländische Ausschuß hat sehr geschickt und mit sehr freundlicher Anerkennung ihrer deutschen Kollegen alle Stationen in Holland zum Sammeln anzuregen gewußt. Der Ausschuß hat den Wunsch ausgesprochen, daß 2/10 ihrer Sammlung dem Eisenbahntöchterhort, 3/10 der Kinderfürsorge in den von Franzosen und Belgiern besetzten deutschen Gebieten nach Verhältnis der Zahlen der in den besetzten Bezirken stationierten Eisenbahner, 5/10 zur Verfügung des Hauptausschusses für den Opfertag bestimmt würden. Diesem Wunsche des holländischen Ausschusses hat der Hauptausschuß gern entsprochen.

Bei dem tiefempfundenen Danke, den der Hauptausschuß für den Opfertag der Deutschen Reichsbahn allen ausländischen Sammelstellen zum Ausdruck gebracht hat, hat dieser betont, daß neben dem Werte der übersandten Beträge die damit bekundete Sympathie und das Verständnis für die unverschuldete Not der deutschen Eisenbahner besonders hoch und dankbar geschätzt werde.

Alles in allem dürfte hiernach der Opfertag für die Reichsbahn einen vollen Erfolg gezeitigt haben. Zum ersten Male haben sich alle deutschen Eisenbahner in freiwilliger Liebestätigkeit zusammengefunden. Auch über die Verwertung ist volle Einmütigkeit erzielt worden. Mit dem Sammelertrage wird viel Segen geschaffen werden. Die deutschen Eisenbahner können auf die bewiesene Opferwilligkeit und Einmütigkeit mit Genugtuung zurückblicken.

— **Die eingestellte Rheinschiffahrt.** Die Schweiz. Verkehrs-Korr. schreibt: Die Hauptschwierigkeit, vor welche sich die Franzosen beim Inbetriebsetzen der Rheinschiffahrt gestellt sehen, liegt in dem völligen Mangel an geschultem Personal. Man hat sich in dieser Hinsicht einigermaßen damit geholfen, daß man Leute von den französischen und belgischen Wasserstraßen herholte, um sie auf den stilliegenden Rheindampfern zu beschäftigen unter Leitung französischer Schiffsingenieure und Mechaniker. So hat man teilweisen Ersatz gefunden, so daß der Rheinverkehr in Straßburg wieder etwas zunahm und heute etwa ein Drittel des Normalwochenverkehrs von 1922 beträgt. Die überall zusammengetrommelte Mannschaft kann allerdings nicht unverhältnismäßig lange Zeit auf dem Rheine verbleiben, weil sie sonst ihre bisherige Beschäftigung und ihren Wohnsitz aufgeben müßte, um nach dem Rheine zu ziehen. Man hat bei ihrer Einstellung auch stets nur von einem Provisorium gesprochen. Was aber nicht ersetzt werden konnte, das sind die Lotsen. Es besteht allerdings auf dem Rheine von Basel bis zum Meere kein eigentlicher Lotsenzwang, aber es ist gebräuchlich, daß die Schiffe auf den Strecken St. Goar-Mannheim-Straßburg und zurück Lotsen an Bord nehmen, ebenso die angehängten Kähne auf der Strecke St. Goar-Bingen, der sog. Gebirgsstrecke, und zwar ist dies derart gebräuchlich und derart notwendig geworden, daß die Versicherungsgesellschaften die Wirkung der Versicherungsverträge von der Mitnahme eines Lotsen abhängig machen. Solche Lotsen, die auf Grund langjähriger Berufsausübung mit dem Fahrwasser außerordentlich vertraut sind, konnten in Frankreich und Belgien nicht gefunden werden, und so half man sich damit, daß man diese Rheinlotsen durch solche ersetzte, die in Frankreich als Lotsen anerkannt sind, aber auf dem Rheine sich erst längere Zeit einfahren müssen. Als aber die Versicherungsgesellschaften Schwierigkeiten machten, begann man mit ihnen zu verhandeln um einen modus vivendi zu finden. Es ist begreiflich, daß unter solchen Umständen die Schiffahrt große Verzögerungen erleidet, und es braucht auch tatsächlich heute ein Schleppzug von Straßburg nach Antwerpen 20 Tage, während vor der Ruhrbesetzung diese Strecke in 11 bis 12 Tagen zurückgelegt wurde. Aber auch Havarien sind an der Tagesordnung. Wie von diesem zusammengewürfelten provisorischen Rheinschiffahrtspersonal gefahren wird und welche Gefahren mit einer solchen Schiffahrt für Menschen und Versicherung verbunden sein können, das geht aus einer Mitteilung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 2. März hervor. Es heißt darin: „Meldungen der Stromaufsichtsbeamten lassen darauf schließen, daß Dampfer und Schiffe von Personen geführt werden, welche entgegen Art. 15 der Rheinschiffahrtsakte nicht im Besitze eines Rheinschifferpatents sind oder welche nicht die genügenden Kenntnisse der durchfahrenen Strecke und der Rheinschiffahrtspolizeiordnung vom 1. Januar 1913 besitzen. So ist am 13. Februar ein Schleppzug zwischen den Schiffahrtszeichen des bei Osterspay gesunkenen Kahnes hindurchgefahren und ferner haben andere Fahrzeuge bei Bemessung der Fahrgeschwindigkeit nicht auf ankernde Fahrzeuge Rücksicht genommen, und sich auch nicht der für die Fahrt vorgeschriebenen Signale bedient. Die Schiffahrttreibenden werden daher zur besonderen Vorsicht bei der Vorbeifahrt an den bekanntgegebenen Stellen gesunkener Fahrzeuge ermahnt und andere zu sorgsamer Verankerung stilliegender Fahrzeuge."

— **Präsident a. D. Ulbricht †.** Am 13. Januar d. J. verstarb in Dresden der Präsident der ehemaligen Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen, Geheimer Baurat Professor Dr. phil. und Dr.-Ing. e. h. Ulbricht. Er wurde 1849 in Dresden geboren, studierte am dortigen Polytechnikum und erwarb sich an der Universität Jena die philosophische Doktorwürde. Nach kurzer Tätigkeit bei der Straßenbauverwaltung trat er 1871 in den Eisenbahndienst über, in dem er schließlich 1910 zum Präsidenten befördert wurde. Mit ihm war das erste Mal für Sachsen ein Techniker in eine der höchsten Verwaltungsstellen des Landes aufgerückt. Eine ausführliche Schilderung seiner Laufbahn, insbesondere seiner Verdienste um die weitere Entwicklung der Elektrotechnik haben wir bereits gelegentlich des Ausscheidens des Verstorbenen aus dem Staatsdienst in Nr. 27, S. 272, Jahrg. 1919 d. Ztg. gegeben. Ulbricht war ein Ingenieur im besten Sinne des Wortes, der in glücklicher Weise Theorie und Praxis zu vereinigen verstanden hat. Seine hervorragenden Verdienste sichern ihm ein ehrenvolles Andenken in der Eisenbahnverwaltung, wie auch seine menschlichen Eigenschaften bei allen, die ihm nähergetreten oder ihm unterstellt waren, unvergessen bleiben werden.

Österreich.

— **Die Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen.** Die für Januar d. J. bereits vorliegenden vorläufigen Ermittlungen der Verkehrseinnahmen zeigen nachstehende Ergebnisse: Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 25 699 589 800 K., aus dem Güterverkehr 68 729 393 400 K., somit insgesamt 94 428 983 200 K. Gegenüber den entsprechenden Zahlen des Monats Dezember 1922 weisen die Verkehrseinnahmen für Personen und Gepäck allerdings einen Rückgang um 1 708 152 400 Kronen, jene für Güter eine Verminderung um 9 339 023 400 K. auf, woraus sich gegenüber dem Vormonat ein weiterer Rückgang der Verkehrseinnahmen um 11 047 175 800 K. ergibt. Diese an und für sich ungünstige Einnahmenentwicklung ist jedoch insofern erklärlich, als der Monat Januar erfahrungsgemäß immer einen bedeutend geringeren Güterverkehr aufweist als sein Vormonat, der auch im Personenverkehr infolge der vielen Reisen in der Weihnachtswoche begünstigt ist. Verglichen mit dem Verkehrsrückgang im Monat Januar in früheren und Friedensjahren, scheint vielmehr das Ausmaß dieses Einnahmenrückganges eher auf eine langsame Wiederbelebung des Verkehrs hindeuten zu wollen. Gegenüber den dem Bundesvoranschlage 1923 zugrunde gelegten Monatsbeträgen sind die Verkehrseinnahmen im Personen- und Gepäckverkehr um 16 720 410 200 K. und im Güterverkehr um 91 364 606 600 K., somit insgesamt um 108 085 016 800 K. zurückgeblieben. Diesen dem Voranschlage gegenüber sich ergebenden Mindereinnahmen stehen naturgemäß auch entsprechend den geringeren Verkehrsleistungen Minderausgaben gegenüber, die im Zusammenhange mit den auf allen Gebieten der Bundesbahnen auf Grund des Wiederaufbaugesetzes durchgeführten Sparmaßnahmen so erheblich sind, daß die erscheinenden Mindereinnahmen zum überwiegenden Teile ausgeglichen werden und somit der voranschlagsmäßige Reinerfolg nicht erheblich beeinträchtigt wird.

— **Reform der Bundesbahnen.** Kürzlich begann im Bundeskanzleramt eine von der Regierung einberufene Besprechung mit Sachverständigen über die Frage der Reform der Bundesbahnen, zu der hervorragende ehemalige Beamte des Eisenbahnministeriums und die Vertreter des Personals zugezogen wurden.

— **Lokomotiv- und Wagenbestellungen der Bundesbahnen.** Für das Jahr 1923 sind bei der Grazer und bei der Simmeringer Wagenfabrik 29 Lokomotiven, 17 Tender sowie 249 Personen- und Güterwagen in Bestellung gegeben worden. Die Kosten dieser Bestellungen werden mit 90 Milliarden Kronen beziffert. Zurzeit sind die beiden Fabriken noch mit Bestellungen aus dem Vorjahre beschäftigt.

Für Rechnung der Bundesbahnverwaltung werden in der Floridsdorfer Wagenfabrik und in den Brown-Boveri-Werken 47 elektrische Lokomotiven für die Arlberg- und Salzkammergutlinien, die elektrisch befahren werden sollen, gebaut. Von diesen sind gegenwärtig sieben in Bau.

Durch die Aufträge des Verkehrsministeriums ist die Loko-

motiv- und Wagenbauindustrie bis über den Sommer hinaus mit Beschäftigung versorgt.

— **Die Mietzinse für die Bahnhoflagerplätze.** In einer Besprechung mit dem Ausschusse der im Hauptverbande der österreichischen Kaufmannschaft organisierten Bahnhoflagerplatzinteressenten Österreichs fand folgende endgültige Einigung zwischen dem Bundesministerium für Verkehrswesen und den Interessenten statt: Für das erste Zinsvierteljahr 1923 wird die Hälfte der vorgeschriebenen Mietzinse erlassen. Diejenigen Lagerplatzmieter, die entsprechend den Weisungen des ständigen Ausschusses bisher ihren Lagerzins noch nicht eingezahlt haben, haben bis zum 20. März die Hälfte der ihnen vorgeschriebenen Beträge zu bezahlen. Jenen Mietern, die bereits die geforderten Zinse bezahlt haben, wird die Hälfte des bezahlten Betrages für das zweite Vierteljahr angerechnet. Für die weiteren Vierteljahre ist der volle vorgeschriebene Zins zu bezahlen, doch werden in Zukunft Steigerungen nur in dem Ausmaße erfolgen, als Mietzinssteigerungen auf Grund des Mietengesetzes erfolgen. Dieses Übereinkommen gilt für das Jahr 1923.

— **Wettbewerbe für den Linzer Bahnhof.** Am 8. März wurde vom Bundesminister Dr. Franz Odehnal im Wiener Künstlerhause eine Ausstellung sämtlicher Entwürfe, die zum Wettbewerb für das neue Empfangsgebäude in Linz eingelangt sind, eröffnet. Baurat Professor Theiß richtete als Präsident der Zentralvereinigung der Architekten Österreichs an den Bundesminister eine Begrüßungsansprache, worauf dieser unter anderem erwiderte: „Dem an mich gerichteten Ersuchen, die Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten für den Neubau des Linzer Bahnhofes zu eröffnen, bin ich um so freudiger nachgekommen, als ich mit großer Befriedigung feststellen kann, daß die von mir veranlaßte Ausschreibung eines künstlerischen Wettbewerbes sowohl dem Wunsche der Architektenschaft Österreichs entsprochen als auch in den Absichten der beteiligten Kreise der Bundesbahnverwaltung gelegen hat. Ich wollte in diesem Falle Gelegenheit nehmen, auf Grundlage eines den Erfordernissen des Verkehrs Rechnung tragenden Grundrisses den Raumgedanken, das baukünstlerische Gebilde sich aus einem freien Wettbewerbe entwickeln zu lassen und der Bundesbahnverwaltung hierdurch die Mittel einer Lösung an die Hand geben, die baukünstlerisch einwandfrei, gleichzeitig aber auch modern im besten Sinne des Wortes aus unserer Zeit geboren wäre."

Bei dem Wettbewerbe handelte es sich weniger darum, einen der eingelangten Entwürfe wirklich auszuführen, als den Architekten auszuwählen, der nach den im Wettbewerb gezeigten Gedanken den Bahnhof zu gestalten hat.

— **Die Fremdenverkehrstagung der gastgewerblichen Genossenschaftsverbände in Salzburg,** an der auch ein Vertreter des Verkehrsministeriums teilnahm, wurde am 7. März beendet. Nach Erledigung einer Reihe von Berichten, darunter solchen über Tarife und Verkehrsmittel im Salzkammergut, über die Zustände auf der Salzkammergut-Lokalbahn und über Übelstände im Postwesen, wurden die im Verlaufe der Verhandlungen geäußerten Wünsche und Anregungen in eine einheitliche Entschließung zusammengefaßt, die einstimmig angenommen wurde. Im allgemeinen wird in der Entschließung darauf verwiesen, daß Österreich mehr denn je zur Ausgleichung seiner Wirtschaftsbilanz auf den Fremdenverkehr und dessen volkswirtschaftlich günstige Auswirkungen angewiesen ist. Es sei daher zu fordern, daß nicht nur die Fremdenverkehrsinteressenten und ihre Verbände, sondern in erster Linie die öffentlichen Faktoren der Ausgestaltung des Fremdenverkehrswesens ihr Augenmerk zuwenden und Maßnahmen zur Förderung des Fremdenverkehrswesens in jeder Richtung unterstützen. Die Regierung müsse in erster Linie alle jene Vorkehrungen im Inlande treffen sowie geeignete Verhandlungen mit den Nachbarstaaten pflegen, welche die größtmögliche Freizügigkeit und Sicherheit vor Belästigungen sicherstellen. Sie müsse Vorsorge treffen, damit ein ungestörter und unbehinderter Aufenthalt aller Fremden möglich sei, sowie der Ausgestaltung der Verkehrsverhältnisse die größte Wichtigkeit beimessen und auch die Wohnungsfrage für die Fremden in einer die Bedeutung und die wirtschaftlichen Auswirkungen des Fremdenverkehrs in gebührendem Maße würdigenden Weise lösen. Es wird weiter gefordert, daß allmählich die Lasten, die dem Fremdenverkehr zurzeit aufgebürdet sind, abgebaut werden und ein anderes System der Besteuerung geschaffen werde.

— **Personalnachrichten.** Der Bundespräsident hat dem Bundesbahndirektor, Hofrat Ing. Guido Czermak, dem Bundesbahndirektorstellvertreter, Hofrat Ing. Josef Kordin, und dem Bundesbahndirektorstellvertreter, Hofrat Ignaz Lindebner, anläßlich des Übertrittes in den dauernden Ruhestand den Titel eines Bundesbahnpräsidenten verliehen.

Ungarn.

— **Güterverkehr auf den Staatsbahnen.** Im Januar d. J. gelangten auf den ungarischen Staatsbahnen und den unter ihrer Verwaltung stehenden Lokalbahnen 115 798 Wagenladungen zur Aufgabe. Diese Menge bedeutet gegenüber dem Vormonat einen Abgang von 7—8 % und dem Januar 1922 gegenüber eine Steigerung von 11 %. Unter den zur Aufgabe gelangten Gütern sind zu erwähnen: 4560 Wagen Getreide, 2171 Wagen Mehl, 632 Wagen Erdäpfel, 2394 Wagen Zuckerrüben, 40 220 Wagen Kohle, 10 763 Wagen Holz, 16 101 Wagen Stückgüter und 14 111 Wagen Baumaterialien.

— **Sicherstellung des Schwellenbedarfes für Industriegleise.** Die Staatsbahndirektion hat seinerzeit mit den Eigentümern der Industriegleise einen Vertrag geschlossen, laut dessen die Staatsbahndirektion sich verpflichtete, die benötigten Eisenbahnschwellen ihnen zur Verfügung zu stellen. Dieser Vertrag wurde jedoch — mit Rücksicht auf den erheblichen Mangel an Schwellen — im verflossenen Jahre gekündigt. Dieser Umstand veranlaßte die Industriebesitzer, eine Einkaufsstelle zu gründen, die eine entsprechende Menge Schwellen beschaffen soll. Der Handelsminister hat diese Abmachung genehmigt. Die Einkaufsstelle wird in Zukunft den Schwellenbedarf für die Eigentümer der Industriegleise sicherstellen.

— **Ermäßigung von Ausfuhrgebühren.** Nach einer Ministerialverordnung sind künftig für Ochsen, Stiere, Kühe und Jungvieh, wenn sie zur Ausfuhr gelangen, 10 % des Wertes an Ausfuhrgebühren zu zahlen. Die Ausfuhrgebühr beträgt für den Doppelzentner bei Ausfuhr von Rindfleisch sowie von Salami- und Fleischwurst 1600 K., bei Bohnen 30 K., bei Malz 650 K.

— **Wirtschaftliche Beziehungen zwischen Ungarn und der Schweiz.** Trotz des Tiefstandes des Kronenkurses macht sich in wirtschaftlicher Beziehung zwischen Ungarn und der Schweiz eine langsame aber stetige Besserung bemerkbar. Besonders die Ausfuhr der Landeserzeugnisse von Ungarn nach der Schweiz entwickelt sich sehr günstig. Die bedeutenderen Posten der ungarischen Ausfuhr nach der Schweiz sind Wein, Eier, Weizen, Malz, Mehl, Zwiebeln, Rohhäute. Eingeführt werden Webwaren, Raffia, Anilinfarben, Tücher, Werkzeuge, Arbeitsmaschinen, Verbandstoffe usw.

In italienischen Wirtschaftskreisen ist eine Bewegung im Zuge, um einen endgültigen Handelsvertrag zwischen beiden Staaten abzuschließen. Die Vorarbeiten hierzu sind bereits im Gange.

— **Abänderung der Umsatzsteuer für Einfuhrgüter.** Hinsichtlich der Bemessung der Umsatzsteuer für Postpakete und für als Handgepäck von Einreisenden aus dem Zollauslande eingeführte Waren hat der Finanzminister verfügt, daß, im Falle die zur Verfügung über die Ware berechtigte Partei bis zur Verzollung die notwendigen und entsprechend beglaubigten Angaben nicht anmeldet, die Umsatzsteuer durch das Zollamt mit 60 % des Einfuhrzolles festgestellt wird. Der unberechtigt entrichtete Mehrbetrag der Umsatzsteuer kann im Amtswege zurückgefordert werden.

— **Schuhe für die Eisenbahnangestellten.** Der Finanzminister hat Verfügung getroffen, daß Eisenbahnangestellte (Beamte, Unterbeamte, Diener, Pensionisten, Witwen usw.) mit Schuhen zu ermäßigten Preisen zu versehen seien. Jeder männliche Anspruchsberechtigte erhält ein Paar Männer-, Frauen ein Paar Frauenschuhe zum Preise von 1500 K.

— **Organisation des Luftverkehrs.** Nachdem der ungarische Flugzeugverkehr von dem im Trianoner Friedensvertrag Ungarn auferlegten Verbote befreit wurde, befaßt sich der ungarische Flugzeugbund nunmehr mit der Wiederbelebung des Luftverkehrs. Zu diesem Zwecke wurde eine besondere Abteilung zur Entwicklung des Luftverkehrs gegründet, die den Zweck verfolgt, eine Lehranstalt zur Ausbildung von Flugzeugführern zu gründen.

— **Kohlenfunde in der Gegend von Vértesnàna.** Die Ungarische Allgemeine Steinkohlenbergbau A.-G. hat die Ermächtigung erhalten, in der Umgebung der Gemeinde Vértesnàna Forschungen nach Kohle zu erheben, die vom günstigen Erfolge begleitet wurden, da man dort auf vorzügliche und ausgiebige Kohlenlager stieß.

— **Das erste ungarische motorlose Flugzeug.** Angeeifert durch die in Deutschland mit motorlosen Flugzeugen angestellten günstigen Versuche haben sich derartige Bestrebungen auch in Ungarn bemerkbar gemacht. Das erste motorlose Flugzeug wurde in Vác nach den Entwürfen des Ingenieurs Rotter ge-

baut. Zurzeit befindet sich ein zweites motorloses Flugzeug in Budapest im Bau.

— **Verbesserung der Budapester Straßenbahnlinien.** Die Direktion der seit einem Monat bestehenden Verkehrs-Aktiengesellschaft der von der Hauptstadt abgelösten Straßenbahnen hat jetzt einen Plan ausgearbeitet, der den Zweck verfolgt, die zur Verbesserung des Straßenbahnverkehrs dienenden Arbeiten in nächster Zeit in Angriff zu nehmen. In erster Reihe soll auf einigen Linien die Unterleitung durch Oberleitung ersetzt werden, ferner sollen mehrere Schleifengleise errichtet werden, um dadurch auf gewissen Linien einen direkten Verkehr zu ermöglichen. In nächster Zukunft werden 80 ausgemusterte Motorwagen in Beiwagen umgestaltet, um auf allen Linien Beiwagen einstellen zu können. Zurzeit befaßt sich die Leitung mit der Frage der Vereinfachung der Fahrkartenbehandlung.

Übrige europäische Länder.

— **Ausbau der bulgarischen Eisenbahnen.** Die Regierung von Bulgarien hat bei der Sobranje die Bewilligung sehr erheblicher Mittel zum Ausbau der Eisenbahnen und Häfen beantragt. Nach englischer Quelle handelt es sich dabei um 119 000 000 £, doch ist nicht zu ersehen, welcher Wert der Umrechnung zugrunde gelegt ist, so daß die Bedeutung dieses Betrags nicht genau beurteilt werden kann. Jedenfalls können aber dafür trotz der heutigen Teuerung bei dem Stande der bulgarischen zur englischen Währung umfangreiche Arbeiten ausgeführt werden. In Frage kommt dabei neben Eisenbahnneubauten und Erweiterung der Seehäfen auch die Schaffung kleinerer Binnenhäfen an der Donau. Die Gemeinden, die von diesen Bauten Vorteil haben, sollen zum Teil zwangsweise zur Stellung von Arbeitskräften herangezogen werden. Andererseits sollen diejenigen Bauten bevorzugt ausgeführt werden, zu denen die Gemeinden freiwillig Arbeitskräfte, Baustoffe oder Gelder zur Verfügung stellen. Die Heranziehung der Gemeinden zur Stellung von Arbeitskräften wird vermutlich mit dem Gesetz, betr. die allgemeine Arbeitspflicht, die die allgemeine Wehrpflicht in Bulgarien nach Zeitungsnachrichten ersetzt, zusammenhängen.

— **Umwandlung der griechischen Staatsbahnen in ein Privatunternehmen.** Eine Gruppe von englischen und französischen Finanzleuten ist im Begriff, mit der Regierung von Griechenland einen Vertrag abzuschließen, auf Grund dessen sie die Staatsbahnen auf längere Zeit übernehmen wird. Der Versuch, die durch den Krieg zerrütteten Eisenbahnen mit französischer Hilfe als Staatsunternehmen wieder aufzubauen, scheint also nicht das gewünschte Ergebnis gehabt zu haben. Dieselbe Gruppe will außerdem die Bergwerke und sonstigen Staatsbetriebe in Mazedonien und Ost-Thrazien übernehmen.

— **Zur Oberrheinfrage** schreibt die Schweizer. Verkehrs-Korresp.: Nachdem nun der Bericht des Bundesrates über sein bisheriges Vorgehen in der Oberrheinfrage vom 11. August 1922 in beiden eidgenössischen Kammern beraten worden ist und zwar in zustimmendem Sinne, so weiß man nun doch noch nicht, was der Bundesrat in der Sache weiter zu tun gedenkt. Die Anträge des Nationalrates und des Ständerates decken sich nicht, und es sind noch wesentliche Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden, die noch ausgeglichen werden müssen. Beide haben am Vorgehen des Bundesrates gewisse Ausstellungen zu machen, die vielleicht noch mit Rücksicht auf künftige ähnliche Fälle zu weiteren Erörterungen führen werden. Was den Rhein aber in seiner Erstreckung von Straßburg bis Basel anbelangt, so scheint durch die Straßburger Übereinkunft sein Schicksal besiegelt: die ununterbrochene Wasserfläche, die unangetastet seit Menschengedenken Basel mit dem Meero verband, soll nicht mehr sein, was sie war, und der schweizerische Rheinschiffahrtsverkehr soll künftig nicht mehr hindernislos auf dem natürlichen Strombett hinab- und hinaufgleiten, sondern über künstlich zu schaffende Treppen in einem künstlichen Seitenarm, der nicht mehr wie bisher die Grenze zwischen zwei Staaten bildet, sondern ganz auf dem Gebiete eines der beiden Rheinanliegestaaten liegt. Das ist die Lage, mit der jetzt gerechnet werden muß, und das ist die Grundlage, auf der die Schweiz möglichst gute Bedingungen für ihren künftigen Rheinverkehr suchen und erkämpfen muß.

Der Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, der sich z. Z. gegen die Verwirklichung der Pläne des deutschen Reichs am Oberrhein mit der gleichen Wärme gewehrt hat, wie später gegen die französischen Pläne eines elsässischen Rheinseitenkanals, hat auch nach der Straßburger Vereinbarung die Rheinlage scharf im Auge behalten und die Sachlage gründlich studiert. In einer Sitzung des Gesamtvorstandes, die von etwa 30 Mitgliedern besucht war, hat er die Lage im letzten November eingehend erörtert und mit großer Mehrheit oder beinahe einstimmig beschlossen, an den Bundesrat eine Eingabe zu richten, in welcher er seine Stellungnahme und Vorschläge dazu machen sollte, was nun bei der vorliegenden Sachlage weiter getan werden kann, um auf Grund der nun gegebenen Verhältnisse für die schweizerische Rheinschiffahrt möglichst gute Lebensbedingungen zu schaffen.

In der Eingabe wird darauf hingewiesen, daß in der Straßburger Übereinkunft kein Zeitpunkt für den Beginn der Arbeiten am Seitenkanal festgesetzt wurde, und auch nicht für die Betriebseröffnung der einzelnen Stufen. Frankreich habe wohl die Ermächtigung zum Bau des Kanals erhalten, aber eine Verpflichtung zu dessen Erstellung innerhalb bestimmter Frist sei es nicht eingegangen. Die Folgen seien nun, daß alles beim alten bleibe, daß keine Unterhaltungsarbeiten vorgenommen werden und daß der Strom eben weiter verwildere. Das Zugeständnis der Stromregulierung sei so viel wie wertlos, da die Aufrechterhaltung der Schiffahrt die Regulierung des Rheins überall dort zur unerläßlichen Voraussetzung habe, wo der Kanal in absehbarer Zeit keine Verwirklichung finde. Frankreich habe auch keine Zugeständnisse für die Instandhaltung der Fahrwasserrinne in den vom Seitenkanal nicht ausgeschalteten Stromabschnitten gemacht und auch zu Protokoll gegeben, daß es an Regulierungskosten keine Beiträge bezahle. Für die Finanzierung des Regulierungswerkes habe daher die Schweiz allein aufzukommen. Die Eingabe kommt zu folgenden Schlußbemerkungen und Forderungen:

„An den durch die Straßburger Beschlüsse festgelegten Richtlinien läßt sich formell nichts mehr ändern, so sehr sie auch zu bedauern sind. Bis zu deren tatsächlichen Verwirklichung aber ist noch ein weiter Weg. Zunächst betrachten wir die organisch zusammengefaßte Großkraftgewinnung und Großschiffahrt in der Anordnung, wie sie das französische Kanalprojekt vorsieht, als eine unlösbare Doppelaufgabe. Darüber hinaus werden sich aber in der Folge noch unvorhergesehene oder doch zu gering eingeschätzte Hindernisse bautechnischer, finanzieller und fiskalpolitischer Natur einstellen, die der Ausführung des Kanals in mehreren oder vielleicht schon in einer Etappe unliebsame Schwierigkeiten bereiten dürften. Ja, selbst in Frankreich fehlt es nicht an Stimmen, welche vor einer überstürzten Inangriffnahme des Kanalwerkes warnen.

Diesen Strömungen wird man in der Schweiz alle Aufmerksamkeit schenken müssen und sich nicht entmutigen lassen, mit billigen Vorschlägen betreffend elektrische Kraftabgabe erneut an Frankreich heranzutreten.

Wenn auch durch die Straßburger Übereinkunft vom 10. Mai 1922 die Verhältnisse am Kanal und am Rhein bedauerlicherweise eine gewisse Festlegung erfahren haben, so sind wir trotzdem der Ansicht, daß in Sonderverhandlungen mit Frankreich Abänderungen nach der einen oder anderen Richtung immer noch erlangt werden können

Was nun die Überstauungsfrage anbelangt, so sollte ein Rückstau auf baselstädtisches Stromgebiet mit der Johanniterbrücke als äußerster oberster Grenze der Stromkanalisierung nur unter folgenden Bedingungen zugelassen werden: 1. Unverzügliche Inhandnahme der ordnungsmäßigen Fahrwasserunterhaltungsarbeiten im Rheine zwischen Basel und Straßburg. 2. Festsetzung des Termins für die bauliche Inangriffnahme der Niederwasserregulierung im Stromabschnitt Istein-Neuenburg und Rheinau-Straßburg für spätestens 1. Januar 1925. 3. Einbau einer Schiffahrtsschleuse seitwärts des Stromwehres des Kembserkanals auf badischem Ufer in den Abmessungen von 185 m Nutzlänge und 25 m Weite zur Sicherstellung der durchgehenden Stromschiffahrt bei günstigen Wasserständen. 4. Festsetzung der größten Durchflußmenge im Kembserkanal auf 800 cbm in der Sekunde. 5. Alle Abgaben oder Gebühren irgendwelcher Art müssen auf allen Seiten ausgeschlossen bleiben. Wir stehen nicht an zu behaupten, daß mit dem Grundsatz der Abgabenfreiheit die Möglichkeit und Wirtschaftlichkeit der Schiffahrt steht und fällt, und daß ohne absolute Freiheit von Abgaben auch der letzte Rest einer wenn auch ungenügenden, ja dürftigen Verbindung der Schweiz mit dem Weltmeere unwiederbringlich dahin ist. 6. Im Bedarfsfalle unentgeltliche Beistellung von Hilfsremorqueuren beim Durchschleusen von Schleppzügen. 7. Aktive Mitwirkung der Schweiz an der Verwaltung und dem Betrieb der schiffahrtstechnischen Anlagen des Kembser Kanals.

— **Schiffbarmachung der Rhone Marseille-Lyon.** Da sich die Rhonemündung für die Durchführung der Binnenschiffahrt von Lyon zum Meere keineswegs gut eignet, wurde s. Zt. beschlossen, von Marseille einen Kanal bis nach Arles an der Rhone zu erstellen. Nun ist das erste Teilstück dieses Kanals, die unterirdische Verbindung des Marseiller Hafens mit dem Binnenmeer „Etang de Berre“ sozusagen fertig erstellt. Ein Tunnel von 7120 m Länge und 22 m Breite, wovon 17 m auf den Kanal entfallen, ist unter dem Rovefelsen durchgeführt worden und hat einen Aushub von 2 Millionen Kubikmeter erfordert. Es bleiben noch etwa 500 000 cbm auszuheben. Man hofft, die

unterirdische Schiffahrt mit elektr. Treidelbetrieb durch den Tunnel im Jahre 1925 aufnehmen zu können. Der ganze Kanal von Marseille bis zur Rhone bei Arles wurde vor dem Kriege auf 90 Millionen Franken veranschlagt, wovon die Hälfte auf den Rovetunnel entfallen sollte; nach den heutigen Preisen wird der Kanal etwa 220 Millionen Franken kosten oder wahrscheinlich noch mehr. Die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse an der Rhone hat den Zweck, das Einflußgebiet des Hafens von Marseille bis nach Straßburg auszudehnen und den in Marseille eintreffenden Schiffen mehr Rückfracht zu verschaffen. Die ostfranzösische Verkehrspolitik geht demnach darauf aus, den Rhein-Gotthardverkehr zugunsten der französischen Verkehrswege zu schmälern.

— **Achtstundentag bei der belgischen Eisenbahnverwaltung.** Der Oberste Arbeitsrat in Belgien hat sich dahin ausgesprochen, daß Beamte, die sich in Vertrauensstellungen der Eisenbahnverwaltung befinden, nicht unter das Gesetz, betreffend den achtstündigen Arbeitstag, fallen sollen. Es kommen demnach auch für diese nicht die durch das Gesetz erlassenen Bestimmungen in Betracht.

— **Drahtloser Verkehr mit einem fahrenden Eisenbahnzuge.** In einem der im Februar abends von London (Euston) nach Liverpool fahrenden Schnellzüge der London, Midland und Schottischen Eisenbahn war ein besonderer Speisewagen mit Vorrichtung zum drahtlosen Fernsprechempfang eingestellt. Auf dem ganzen Wege konnte die Verbindung erst mit London, später mit Birmingham und Manchester aufrechterhalten werden. Selbst bei der Durchfahrt durch Tunnel oder bei der Vorüberfahrt von Zügen blieb die Verbindung ununterbrochen; es war sogar kein Unterschied in der Deutlichkeit der Übermittelung zu bemerken. Nach einem Bild, das in der englischen Fachpresse veröffentlicht, aber nicht näher beschrieben ist, scheinen dabei lautsprechende Vorrichtungen benutzt worden zu sein, die die übertragenen Töne, vermutlich Konzerte oder Theateraufführungen, für alle Insassen des Wagens vernehmlich wiedergaben. Die Versuche werden fortgesetzt.

In einigen Gasthäusern der Eisenbahngesellschaft sind ähnliche Vorrichtungen eingebaut, die bei den Gästen lebhaftes Interesse erregen.

— **Paketverkehr von England nach dem Festlande.** In London (Cannon Street) werden jeden Abend, außer Sonntags, einige 500 Postsäcke mit Paketen für das Festland zur Beförderung über Dover—Calais verladen. Die Arbeit beginnt um 11 Uhr nachts. Die Sackwagen werden mit einem 3 Uhr 40 Min. morgens abfahrenden Zug, der außer ihnen nur noch Wagen 3. Klasse führt, nach Dover, Hafenbahnhof, befördert, wo sie auf das um 1 Uhr mittags abfahrende Schiff verladen werden. Außerdem kommt täglich ein Wagen mit Postgepäck von Manchester über London nach Dover und ein weiterer Wagen dreimal in der Woche von Birmingham. Beide Wagen laufen von London nach Dover in Nachtzügen, die nur Post befördern. Am Sonntag wird der Postsackwagen von Manchester einem Theaterzug beigegeben, der etwa um 2 Uhr in London (Victoria) eintrifft, und von dort nach Dover weiter befördert wird. Es findet nach den vorstehenden Angaben ein lebhafter Paketverkehr mit dem Festlande statt.

— **Beleuchtung von Untergrund-Haltestellen.** Auf einer Anzahl Haltestellen mit besonders starkem Verkehr haben die Londoner Untergrundbahnen in der letzten Zeit die Beleuchtung sehr erheblich verbessert. Während bisher auf jedem Bahnsteig zwölf 100-Watt-Lampen brannten, ist die Lichtmenge nunmehr veranderthalbfacht worden. Das wichtige Ergebnis dieser Maßnahme, das auch für die Bahnhöfe über Tag für den Verkehr während der Dunkelheit, ferner für Bahnhöfe mit das Tageslicht stark dämpfenden Hallen, namentlich an trüben Tagen, von Bedeutung ist, besteht darin, daß die Abfertigung der Züge, wie durch Beobachtungen mit der Stoppuhr festgestellt worden ist, mit der verstärkten Beleuchtung erheblich schneller vor sich geht als früher.

— **Eisenbahnfähre für die Insel Wight.** Der Plan, zwischen England und der Insel Wight eine Fährverbindung zur Überführung von Eisenbahnwagen zu schaffen, ist neuerdings wieder aufgenommen worden. Falls die Südgruppe der englischen Eisenbahnen nicht bereit sein sollte, die Fähre einzurichten und zu betreiben, sind gewisse Kreise auf der Insel geneigt, die nötigen Mittel selbst aufzubringen und den Plan durchzuführen.

Fremde Erdteile.

— **Die Hedschas-Bahn.** Die englische und die französische Regierung haben sich zugleich im Namen von Palästina, Syrien und Transjordanien bereit erklärt, der Einsetzung eines mohammedanischen Beirats bei der Verwaltung der Hedschas-Bahn zuzustimmen, der, um den religiösen Charakter dieser Bahn aufrechtzuerhalten, Empfehlungen für den Betrieb und die Förderung des Pilgerverkehrs vorlegen soll. Der Beirat soll aus vier mohammedanischen Mitgliedern bestehen, die außer von den drei genannten Staaten vom Königreich Hedschas benannt werden sollen; er soll sich selbst einen Vorsitzenden geben und zwei weitere Mitglieder unter den Völkern wählen, die sich an den Wallfahrten beteiligen; sein Sitz wird Medina sein. Bei seinen Vorschlägen soll der Ausschuß gehalten sein, die bestehenden Abmachungen unter den Staaten gegen die Verschleppung von Seuchen durch die Pilger zu beachten. — Überschüsse aus dem Betrieb der Eisenbahn in Palästina, Syrien und Transjordanien sollen ausschließlich der Unterhaltung und dem Ausbau der Eisenbahn, an zweiter Stelle auch der Förderung des Pilgerverkehrs zugute kommen.

— **Belohnung für Nicht-Ausständige.** Bei den indischen Eisenbahnen wird jedem Arbeiter, der im Laufe des Jahres an keinem Ausstand teilgenommen hat, am Ende des Jahres ein Halbmonatslohn gutgeschrieben. Bei einigen Arbeitseinstellungen der letzten Zeit ist festgesetzt worden, daß die Arbeiter, die davon betroffen wurden, dieser Belohnung nicht verlustig gehen sollten. Streitigkeiten haben sich über die Frage erhoben, ob die Auszahlung derartiger Guthaben der Witwe eines Arbeiters zusteht, wenn er sich diese Belohnung zwar verdient hat, aber vor dem Ende des Jahres stirbt.

— **Kongo-Eisenbahn.** Der belgischen Volksvertretung ist ein Gesetzentwurf von dem Kolonialminister vorgelegt worden, der eine Neuregelung des Verhältnisses des belgischen Staates zu der Compagnie des Chemins de fer du Congo vorsieht. Diese Gesellschaft ist 1889 mit einem Kapital von 25 Mill. Franken gegründet worden und befindet sich im Besitz der Linie Matadi-Stanleypool. Dem belgischen Staat steht bekanntlich das Vorkaufsrecht auf diese Linie zu. Der Gesetzentwurf sieht einen Verzicht auf dieses Vorkaufsrecht und eine finanzielle Beteiligung von 10 Millionen vor. Der Staat würde dann 25 Millionen des 40 Millionen betragenden Aktienkapitals in Händen haben und damit einen maßgebenden Einfluß auf die Betriebsführung der Linie ausüben. Gleichzeitig ist eine Konzessionsverlängerung für die Gesellschaft bis zum 1. Januar 1952 vorgesehen.

— **Zusammenschluß der amerikanischen Eisenbahnen.** Von der Gruppenbildung, wie sie das amerikanische Verkehrsgesetz für die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten vorschreibt, hat man seit längerer Zeit nichts gehört. Dagegen treten neuerdings einzelne Eisenbahngesellschaften mit Plänen für einen Zusammenschluß hervor. So hat die Leitung der Chicago-, Burlington- und Quincy-Eisenbahn dem Bundesverkehrsamt einen Vorschlag unterbreitet, auf Grund dessen die Eisenbahnen westlich von Chicago von der kanadischen Grenze bis zum Golf von Mexiko zu vier Gruppen zusammengeschlossen werden sollen. Jeder Gruppe würde ein Netz von 50 000 km Länge zugeteilt werden, mit dem es den Verkehr zwischen Chicago und der Küste bedienen soll. Die Grenzen sollen so gezogen werden, daß der Wettbewerb unter den Gruppen, allerdings gegenüber den jetzigen Verhältnissen beschränkt, aufrechterhalten bleibt. Durch gleichmäßige Ausgestaltung der vier Gruppen soll der Verkehr gefördert, namentlich aber die Wagengestellung verbessert werden.

— **Bau der Hudson-Bai-Eisenbahn.** Die gesetzgebende Körperschaft der Provinz Manitoba hat einstimmig eine Entschließung angenommen, die die Regierung von Kanada auffordert, endlich den Bau der Eisenbahn nach der Hudson-Bai zu vollenden. Falls diese Anregung erfolglos sein sollte, wurde zur Erörterung in Aussicht gestellt, ob die beteiligten Provinzen selbst den Bau in die Hand nehmen sollten. Wenn der Endbahnhof an der Hudson-Bai für fünf Jahre zu einem Freihafen gemacht würde, erwartet man, daß er sich zu einem der bedeutendsten Häfen von Nordamerika entwickeln würde.

— **Arbeiterfragen bei den argentinischen Eisenbahnen.** In Argentinien waren zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihren Arbeitnehmern Streitigkeiten über das Maß des zu gewährenden Urlaubs und der Bezahlung des Lohns in Krankheitsfällen entstanden, zwei Fragen, über die zu entscheiden bisher ganz dem guten Willen der Eisenbahngesellschaften überlassen war. Die Regierung hat daraufhin verfügt, daß alle Streitfragen zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihren Arbeitnehmern, bei denen „keine“ gütliche Einigung zustande kommt, einem Schlichtungsamt vorgelegt werden sollen, das, aus je einem Vertreter beider Parteien bestehend, unter dem Vorsitz des Vorstandes der Arbeitsabteilung im Ministerium entscheiden soll. Die Eisenbahngesellschaften haben in einer Denkschrift Einspruch gegen eine solche Regelung erhoben; sie machen zwar an sich keine Einwendungen gegen den Gedanken, Streitigkeiten

urch einen Schlichtungsausschuß aus der Welt zu schaffen. irchten aber den Einfluß der Regierung bei der in Aussicht enommenen Zusammensetzung des Amts. Sie haben es daher bgelehnt, ihren Vertreter zu benennen. Auf den Ausgang der ngelegenheit ist man in Argentinien sehr gespannt.

Allgemeines.

— **Begriff und Einteilung der Arbeitszeit.** Da bei mündchem und schriftlichem Meinungsaustausch immer wieder Mißerständnisse über den Begriff der Fertigungszeit aufgetaucht ind, hat der Unterausschuß für Handzeiten des Auschusses für irtschaftliche Fertigung die Gesamtzeit der Fertigung neu nterteilt und erläutert. Hiernach teilt sich die Gesamtzeit der 'ertigung in die gesamte Einrichtzeit und die Stückzeit. Die enannte Einrichtzeit setzt sich zusammen aus der eigentlichen inrichtzeit, die ausschließlich der Einrichtung und der Vorereitung des Arbeitsplatzes, der Maschine sowie des Werkeuges dient und nur einmal für jede beliebige Stückzahl vorommt, und der Verlustzeit beim Einrichten, die durch nicht orauszubestimmende Vorgänge beeinflußt ist, und deren Umıng von den jeweiligen Betriebsverhältnissen abhängt.

Die Stückzeit besteht aus Hauptzeit, Nebenzeit (Griffzeit) und erlustzeit. Die Hauptzeit oder Maschinenzeit ist die Zeit, die nmittelbar für die Form-, Lage- oder Zustandänderung des 'erkstücks verbraucht wird. Sie wird unterteilt in Laufzeit nd Leerlaufzeit oder Stillstand. Die Laufzeit ist die für die earbeiung unbedingt notwendige berechenbare Maschinenzeit nschließlich Vor-, Rück- und Überlaufzeit. Die Leerlaufzeit Stillstand) ist derjenige Teil der Maschinenzeit, namentlich i gleichzeitiger Bedienung mehrerer Maschinen, während eren keine nutzbringende Arbeit geleistet wird oder während eren die Maschine stillsteht. Die Nebenzeit wird nur mittelır für Form-, Lage- oder Zustandänderung des Werkstückes rbraucht, ohne daß irgendwelche Merkmale daran entstehen. it Verlustzeit (der Stückzeit) bezeichnet man schließlich die eit für die unregelmäßigen nicht vorauszubestimmenden Voringe, mit denen bei jeder Arbeit gerechnet werden muß, und eren Umfang von den jeweiligen Betriebsverhältnissen abıngt, ganz entsprechend wie die Verlustzeit der Gesamtinrichtzeit. („Maschinenbau" 26. Januar 1923, S. F. 11.)

Rechtspflege.

— **Eisenbahn und Ersatzpflicht** wegen der Haftung bei Verıst von Kostbarkeiten. Seit dem Jahre 1919 etwa liegen Eisenıhn und Verfrachter sich ständig in den Haaren. Die Bahn, e das große Beamtenheer zu besolden hat und nur noch mit efizit arbeitet, ist natürlich der Ansicht, daß sie für die verehrten Diebstähle während des Bahntransports nicht immer rsatz leisten könne — weil sonst das Defizit noch größer erde. Die jüngsten Ereignisse lehren, daß guter Wille auf eiden Seiten da ist; die Verfrachter bemühen sich, die Waren esser zu verpacken, damit sie nicht soviel Anreiz zum Diebahl bieten — und die Eisenbahn ist bemüht, aus dem Defizit erauszukommen, um gerechtfertigte Forderungen besser erıllen zu können.

Zunächst hat die Eisenbahn versucht, Schadensersatzansprüche egen Verlustes kostbarer Güter unter Berufung auf ihre Verehrsordnung und die Nichtbeachtung der für die Versendung on Kostbarkeiten vorgeschriebenen Bestimmungen abzulehnen. e setzte mehrfach 150 ℳ für das Kilo als Grenze und erklärte de Ware, die einen höheren Kilogrammwert hatte, für eine Kostbarkeit". War die Ware nicht als Kostbarkeit im Frachtiefe angegeben, so glaubte die Bahn, die Ersatzpflicht auf rund ihrer Tarifbestimmung ablehnen zu können. Damit hatte e jedoch kein Glück. Das Reichsgericht entschied im Jahre 21 bereits, daß d i e B a h n k e i n R e c h t dazu habe, zu beimmen, wann eine Ware als Kostbarkeit zu betrachten ist. ie Voraussetzungen für die Erfüllung der Kostbarkeitseigennaft liegen erst dann vor, wenn eine Ware im Verhältnis zu aderen gleichartigen einen u n g e w ö h n l i c h hohen Wert hat. t dagegen der hohe Wert nur ein scheinbarer, durch das Sinn der Mark hervorgerufen, so liegt eine Kostbarkeit noch icht vor. Hierüber hat der Richter zu bestimmen. Das e i c h s g e r i c h t hat im September 1919 (wo der Wert des ollars etwa 22 ℳ betrug) den Begriff der Kostbarkeit bei eisegepäck im Kilogrammwerte von 600 ℳ verneint, ebenso im ktober 1919 bei Schweizer Baumwollstickerei im Kilogrammerte von 590 ℳ. (RG. I 14/21 und I 374/20.)

Mehr Glück hatten die deutschen Eisenbahnverwaltungen mit rem Nachtrag V zum Gütertarif vom 10. August 1919, worin e ihre E r s a t z p f l i c h t bei Kostbarkeiten auf 150 ℳ für das ilogramm b e s c h r ä n k e n. Diese Beschränkung ist durch e bekannte Reichsgerichtsentscheidung vom 24. Januar 1922 (I 213/21) gebilligt worden. Gegen diese Entscheidung anzukämpfen ist wiederholt erfolglos versucht worden. So erst kürzlich wieder seitens einer Kölner Firma wegen Verlustes von L e d e r s c h u h w a r e n, die im Dezember 1919 verloren gegangen sind. Die Bahn bot für den Verlust nur 150 ℳ für das Kilogramm und betrachtete die Schuhe als „Kostbarkeit", unter welcher Bestimmung sie auch im Frachtbriefe aufgegeben worden waren. Die Klägerin verlangt 517 ℳ für das Kilogramm als den derzeitigen Wert der Schuhe.

Landgericht und Oberlandesgericht Köln haben den Reichseisenbahnfiskus zur Zahlung verurteilt. Und das R e i c h s g e r i c h t hat das Urteil des Oberlandesgerichts im Ergebnis bestätigt. Die r e i c h s g e r i c h t l i c h e n E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e geben nach Fortlassung alles Unwesentlichen folgende Rechtsbelehrung: Der Eisenbahn steht es frei, für die Haftung beim Verlust von Kostbarkeiten eine H ö c h s t g r e n z e zu bestimmen und die Festsetzung dieser Grenze den einzelnen Verwaltungen zu überlassen. Die Beschränkung auf die Summe von 150 ℳ als Ersatz für das Kilogramm bleibt rechtsgültig. Dagegen sind Güter noch nicht deshalb als Kostbarkeiten zu betrachten, weil sie als sehr wertvoll gelten und im Frachtbrief so angegeben werden. Nach der Behauptung der Klägerin betrug der Kilogrammwert 517 ℳ, und der Verlust ist im März 1920 eingetreten. Der Dollar war bereits auf 47 ℳ gestiegen, fast alle Bedarfsartikel hatten wesentliche Steigerungen erfahren. Mithin fielen die Schuhe nicht aus dem allgemeinen Rahmen der Preissteigerung heraus. Da sie aber nicht als Kostbarkeiten zu gelten haben, hat die Bahn ihren v o l l e n W e r t z u e r s e t z e n, weil sie anderes zu ihrer Entlastung nicht beigebracht hat. (I 55/22. — 7. Oktober 1922.)

Aus diesen Entscheidungen zieht der Verfrachter zunächst die Lehre, daß die Bahn bei Verlust von wirklichen K o s t b a r k e i t e n w e n i g e r zu ersetzen hat als bei Verlust von gewöhnlichen Sendungen. Deshalb empfiehlt es sich, bei Versendung von solchen Dingen, die einen besonders hohen Wert haben (wie z. B. kostbarer Pelz, feine Seide, Gold- und Silberwaren), eine Versicherung zum Fehlwerte einzugehen, da die Bahn solche Waren nur mit 150 ℳ für das Kilogramm zu vergüten braucht.

— **Umfang der Haftung der Eisenbahnverwaltung für Gepäckstücke, denen Kostbarkeiten beigepackt sind.** Urteil des I. Zivilsenats des Oberlandesgerichts M ü n c h e n vom 6. Oktober 1922 in Sachen der Atlantic-Transportversicherungs A.-G. in S., Klägerin und Berufungsklägerin, wider den Reichseisenbahnfiskus, vertreten durch die Eisenbahndirektion M., Beklagten und Berufungsbeklagten. T a t b e s t a n d. Am 9. Mai 1920 gab der Kaufmann R. M. von S. in der Station G. einen Koffer im Gewicht von 20 kg als Reisegepäck nach S. auf. Dieser ist in Verlust geraten. Die Eisenbahn hat für den Verlust 2000 ℳ vergütet, einen weiteren Schadenersatz aber abgelehnt. Der Koffer war mit 8000 ℳ bei der Klägerin versichert, weshalb R. M. von dieser den weiteren Schaden ersetzt erhielt, wogegen seine Ansprüche gegen die Eisenbahn nach den Versicherungsbedingungen auf die Klägerin übergingen. Diese macht nun eine Schadensersatzforderung in Höhe von 5245.40 ℳ nebst 5 % Zinsen seit 10. Juni 1920 geltend. Der Betrag ergibt sich aus einem der Klage anliegenden Verzeichnis des Kofferinhalts, wonach neben Wäsche und Kleidungsstücken 12 bis 14 Pfund Schmalz, 2 Pfund Zucker sowie ein Karton mit 6 Eiern und ferner ein Görz-Trieder-Binokle 6fach im Werte von 2500 ℳ mitverpackt waren. Mit Urteil vom 19. Januar 1922 wurde die Klage abgewiesen, weil das Binokle bei der geringen Größe und dem geringen Gewicht von nur ½ kg und bei seinem Werte von 2500 ℳ auch unter Berücksichtigung der im Mai 1920 eingetretenen Geldentwertung als Kostbarkeit anzusehen und mangels Wertangabe der Haftung der Eisenbahn ausgeschlossen sei. Die Haftung sei aber für die ganze Sendung abzulehnen, wenn auch nur ein Teil der im Koffer befindlichen Gegenstände vorschriftswidrig zur Versendung gelangt sei.

Gegen dieses Urteil hat Klägerin Berufung eingelegt. Zur Begründung wurde geltend gemacht, das Görz-Trieder könne als Kostbarkeit nicht angesehen werden, weil lediglich eine Wertsteigerung vorliege, die mit der allgemeinen Verteuerung fast aller Waren ungefähr gleichen Schritt gehalten habe und ein auffallendes Mißverhältnis des Wertes des Gutes zu seinem Umfang und Gewicht nicht vorliege. Keinesfalls treffe der Kostbarkeitsbegriff auf den Koffer mit seinem gesamten Inhalt zu. Beklagter machte dagegen geltend, daß das Frachtstück als Ganzes, jedenfalls aber das Görz-Trieder als Kostbarkeit anzusehen sei. Wegen der Beipackung eines solchen kostbaren Gegenstandes zu anderen Gütern sei nach § 96 EVO. der Haftungsausschluß auch für die anderen Güter begründet. Die Haftung der Eisenbahn entfalle aber auch deshalb, weil 12 bis 14 Pfund Schmalz, 2 Pfund Zucker und 6 Eier in dem Koffer enthalten seien, diese Gegenstände aber nicht zum Reisegepäck gehören, weshalb deren Aufgabe unzulässig gewesen sei.

Aus den Entscheidungsgründen. 1. Unter Reisegepäck sind Gegenstände zu verstehen, deren der Reisende zur Reise bedarf. Dies trifft für das Schmalz, den Zucker und die Eier nicht zu, da R. M. in G. nach seinem Wohnort S. zurückfuhr. Diese Gegenstände hätten daher mit dem sonstigen Reisegepäck nicht mit aufgegeben werden dürfen (§ 30 EVO.). Die Eisenbahn wäre berechtigt gewesen, die Beförderung als Reisegepäck abzulehnen und hätte verlangen können, daß diese Lebensmittel in anderer Weise zur Versendung gebracht werden. Wenn dies nicht geschah, so lag der Grund darin, daß die Eisenbahn keine Kenntnis davon hatte, daß als Reisegepäck nicht zugelassene Gegenstände mitaufgegeben worden sind. Es wurde somit ein Frachtstück als Reisegepäck aufgegeben, das, soweit die bezeichneten Gegenstände in Betracht kommen, nicht als Reisegepäck zu gelten hatte; die Aufgabe erfolgte unter unrichtiger Bezeichnung. Diese unrichtige Bezeichnung hat zur Folge, daß die Haftung der Eisenbahn ausgeschlossen ist (§ 96 EVO., RGZ. 97 S. 109). Der Ausschluß der Haftung kann indessen nicht auf den ganzen Inhalt des Koffers ausgedehnt werden. Denn § 96 EVO. ist eine Ausnahmebestimmung und als solche einschränkend auszulegen (Eger EVO. § 96 Anm. 504 Abs. 2). Der Ausschluß bezieht sich nur auf jene Gegenstände, hinsichtlich deren Beförderungsvorschriften im Sinne des § 96 verletzt sind. Die Klage erweist sich sohin aus diesem Grunde hinsichtlich der in dem Verzeichnis eingesetzten Beträge von 240 ℳ, 22 ℳ, 7 ℳ, in Summa 269 ℳ für Schmalz, Zucker und Eier als unbegründet.

2. Das Gepäckstück als Ganzes kann als eine Kostbarkeit im Sinne von § 54 (2) B. Nr. 1 EVO. nicht angesehen werden. Der Gesamtwert betrug 7236 ℳ, das Gewicht 20 kg; es trifft sohin auf 1 kg ein Wert von 360 ℳ. Da zur Zeit der Aufgabe im Mai 1920 die Geldentwertung bereits vorgeschritten war, kann ein solcher Wert als außerordentlich und ungewöhnlich hoch nicht angesehen werden. Auch im Verhältnis zum Umfang des Gepäckstücks läßt sich nicht feststellen, daß ein ungewöhnlich hoher Wert vorgelegen hätte. Zwar steht die Größe des Koffers nicht fest; doch läßt die Anzahl und die Art der darin verpackten Gegenstände den Schluß zu, daß der Umfang des Koffers erheblich war und den von gewöhnlichem Handgepäck überschritt.

Eine besondere Beurteilung ergibt sich indessen dadurch, daß den Gebrauchsgegenständen ein Görz-Trieder-Binokle 6fach im Werte von 2500 ℳ beigepackt war. Da es nur ein Gewicht von ½ kg und einen sehr geringen Umfang hatte, so liegt hier allerdings ein unverhältnismäßig hoher Wert vor. Wenn auch nicht alle Ferngläser zu den Kostbarkeiten gerechnet werden dürfen (vgl. Senckpiehl, Eisenbahntransportgeschäft S. 213), so handelt es sich doch hier um ein sog. Prismafernglas. Diese standen schon vor dem Kriege jedenfalls nahe an der Grenze der Kostbarkeit, weil sie als Erzeugnisse fortgeschrittener Technik einen verhältnismäßig hohen Preis hatten. Die seitdem und insbesondere seit Kriegsende eingetretene Werterhöhung für solche optische Instrumente hielt sich nicht im Rahmen der allgemeinen Preissteigerung, sondern ging über diese nicht unerheblich hinaus. Während für die hier maßgebende Zeit (Mai 1920) die allgemeine Preissteigerung nach den Veröffentlichungen des Statistischen Reichsamts über die Entwicklung der Großhandelspreise in der Zeitschrift für Wirtschaft und Statistik jedenfalls das fünfzehnfache nicht überschritt, ist die Wertsteigerung des „Görz-Trieders 6fach“, das einen Friedenswert von etwa 100 ℳ hatte, auf das 25fache gestiegen. Es muß daher dieses Fernglas zu den Kostbarkeiten gerechnet werden. Kostbarkeiten sind aber nach § 54 (2) B. 1 EVO. nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen, nämlich unter der im Tarif enthaltenen Bedingung, daß sie bei der Aufgabe als Kostbarkeiten bezeichnet werden. Da dies nicht geschehen ist, wurde das nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Fernglas unter einer unrichtigen Bezeichnung aufgegeben, weshalb gemäß § 96 EVO. die Haftung der Eisenbahn hierfür ausgeschlossen ist. Hieraus folgt indessen nicht, daß die Haftung etwa wegen der Einheitlichkeit des Frachtvertrags auch für den übrigen Inhalt des Koffers ausgeschlossen wäre. In dem diesgerichtlichen Urteil vom 12. April 1913 in Sachen Firma G. H. gegen den Bayer. Eisenbahnfiskus und die Versicherungsgesellschaft A. in B. L 541/17 ist allerdings der Grundsatz vertreten, daß die Vorschriften des § 54 EVO. schon dann Anwendung finden, wenn auch nur einzelne von mehreren in einem aufgegebenen Koffer befindlichen Gegenständen zu den im § 54 aufgezählten zu rechnen seien. Diese Anschauung kann indessen nicht mehr aufrechterhalten werden. Der erkennende Senat tritt vielmehr dem von der Praxis und dem Schrifttum nunmehr überwiegend eingenommenen Standpunkt bei, daß sich der Ausschluß der Haftung nur auf die beigepackte Kostbarkeit, nicht aber auf den übrigen Inhalt des aufgegebenen Gepäckstücks erstreckt. (Vgl. Senckpiehl, Kostbarkeiten im Frachtrecht 1921 S. 20 ff., Eger, EVO. 1910 § 96 Anm. 504, Jur. Wochenschr. 1921 S. 1304, Staub, HGB., § 467 A. 5.) Wollte man die Haftung der Eisenbahn für das ganze Gepäckstück ausschließen, wenn auch nur ein einzelner Gegenstand beigepackt ist, der eine Kostbarkeit darstellt, so würde man, wie Senckpiehl a. a. O. mit Recht ausführt, zu unbilligen Ergebnissen gelangen. Die Entscheidung des Reichsgerichts in B. 100, S. 110 steht der hier vertretenen Auffassung nicht entgegen, da in jenem Falle das Frachtstück im ganzen als Kostbarkeit anzusehen war; deshalb wurde als unerheblich angesehen, daß wirklichen Kostbarkeiten auch solche Gegenstände beigepackt waren, die keine Kostbarkeiten sind. Im vorliegenden Falle bildet aber das Gepäckstück als Ganzes keine Kostbarkeit, wohl aber ein einzelner Gegenstand. Die Haftung der Eisenbahn ist daher nur bezüglich des Fernglases ausgeschlossen. Für die übrigen Gegenstände besteht die Haftung gemäß § 84 EVO. zu Recht.

Von dem Gesamtbetrag von 7236 ℳ kommen somit außer der Teilzahlung von 2000 ℳ der Betrag von 269 ℳ für die nicht zum Reisegepäck gehörigen Gegenstände und 2500 ℳ für das Görz-Trieder-Binokle in Abzug, so daß als noch ersatzpflichtiger Betrag 2467 ℳ verbleiben. Hierzu kommen 9 ℳ Frachtauslagen. Das Urteil war daher dahin abzuändern, daß die beklagte Partei zur Zahlung von 2476 ℳ nebst 4 % hieraus seit 10. Juni 1920 verurteilt wird, im übrigen bleibt es bei der Abweisung der Klage.

Bücherschau.

— Wohlstand durch das Schaubild. Von Dr. Hans A. Martens. Ein neuer Weg zur Sparsamkeit durch Elternhaus und Schule. Mit 11 Schaubildern. 48 Seiten. Berlin 1922. H. Apitz, Verlag technischer Zeitschriften.

Der den Lesern dieser Zeitung wohlbekannte Verfasser hat sich in dem vorliegenden Büchlein das Ziel gesetzt, die praktische Nutzanwendung des Schaubildes im Dienste der privaten Sparwirtschaft in Haus und Familie anzuregen. Er zeigt die Wege, wie das Verständnis für das Schaubild zu eigenem Nutzen durch Elternhaus und Schule entwickelt werden kann. Aus der Führung eines Wirtschaftsbuches kann der in Zahlenreihen Ungeübte sich nur schwer ein Bild über den Verlauf und den jeweiligen Stand der Ausgaben und des Kassenbestandes machen. Das Schaubild ist ein zuverlässiges und einfaches Hilfsmittel, den Gang der Wirtschaftsführung augenfällig zu zeigen. Für die Darstellung der Wirtschaftsführung im Schaubild, die eingehend erläutert ist, wird ein Rechteck benutzt, dessen linke Seite die „Wirtschaftssumme“ und dessen untere Seite den „Wirtschaftsabschnitt“ bedeutet. Die den obersten Punkt der Wirtschaftssumme und den rechten Endpunkt des Wirtschaftsabschnittes verbindende Gerade stellt die „mittlere Verbrauchslinie“ dar. Die „wirkliche Verbrauchslinie“ bewegt sich als ungleichförmig gekrümmte Linie teils unter, teils über der mittleren Verbrauchslinie. Der Abstand der mittleren Verbrauchslinie von der oberen Seite des Rechtecks an einem beliebigen Zeitpunkte bedeutet den „mittleren Darfverbrauch“, ihr Abstand von der unteren Seite den „mittleren Sollbestand“. In ähnlicher Weise kennzeichnet der obere Abstand der wirklichen Verbrauchslinie den „wirklichen Verbrauch“, der untere Abstand den „wirklichen Bestand“. Verläuft die wirkliche Verbrauchslinie unter der mittleren Verbrauchslinie, so ist zuviel verbraucht, verläuft sie über ihr, so ist gespart worden. In allen Zeitpunkten besteht die Beziehung Verbrauch + Bestand = Wirtschaftssumme. Die praktische Nutzanwendung des Schaubildes im Haushalt wird an einer Anzahl von Beispielen gezeigt; das Schaubild, die bild gewordene Zahlenreihe, dient als Grundlage, Beurteiler, Warner für Vorgänge aller Art. Neben dem Elternhause soll aber die Schule ständig wirksam daran mitarbeiten, die Kunst des Sparens zum Allgemeingut des deutschen Hauses zu machen. Mannigfaltige Anregungen gibt der Verfasser, wie in der Schule das Schaubild als wertvolles Unterrichtsmittel ausgewertet werden kann, um die heranwachsende Jugend zur Sparsamkeit zu erziehen. Daneben fehlt es nicht an Fingerzeigen, den Sparbetrieb durch Ausnutzung naturkundlicher Kenntnisse und der Handgeschicklichkeit praktisch zu fördern. Besondere Erwähnung verdient das Merkblatt „Der Weg zum Wohlstand“, das in kurzen, aber treffenden Worten dreimal acht Leitsätze über den Umgang mit Geld, über gesunde Geldwirtschaft und über Lebenskunst bringt.

Die vielseitige Anwendung des Schaubildes nicht nur in der Technik ist allgemein bekannt. Erst das Schaubild führt irgend wie berechnete oder beobachtete Zahlenreihen in anschaulichster Weise vor Augen und läßt aus dem Verlauf der Kurven Schlüsse als Ergebnis der Berechnungen und Beobachtungen zu. Es war ein gesunder Gedanke, das Schaubild in einfachster Form für den Gang der Geldwirtschaft im Haushalt derart nutzbar zu machen, daß Ausgaben und Kassenbestand sich dem Beschauer jederzeit aufdrängen und ihn zwingen, sich ein Urteil über die Wirtschaftsführung zu bilden. Zwangsläufig muß das Schaubild den Weg zur Sparsamkeit weisen. Gelingt es, den Sparbetrieb und Sparsinn des einzelnen zu heben, so gewinnt die Erreichun

dieses Zieles erhöhte volkswirtschaftliche Bedeutung. Der Verfasser hat hierzu die treffenden Sätze geprägt, die auch für jede Eisenbahnverwaltung volle Gültigkeit haben: „Wem Sparsamkeit von frühester Jugend an zur Gewohnheit geworden ist, der wird auch, sei er als einfacher Angestellter oder in leitender Stellung tätig, mit dem fremden, ihm in beruflicher Arbeit anvertrauten Geld und Gut sparsam umgehen. Erst wenn alle Angehörigen eines Betriebes vom Geist wahrer Wirtschaftlichkeit durchdrungen sind, wird ein Betrieb sparsam arbeiten, vor Vergeudungen geschützt sein und ein mächtiger Baustein zum Volksvermögen werden." Das Büchlein mit seiner reichen Fülle von Gedanken über Erziehung zur Sparsamkeit verdient die weiteste Verbreitung in allen Kreisen. Ist der in Elternhaus und Schule gelegte Samen zur Sparsamkeit aufgegangen, so wird auch die Frucht zum Wohle des Volksganzen nicht ausbleiben. Jedem Eisenbahner wird das Werkchen über den ursprünglichen Rahmen hinaus Anregungen zu Nutzanwendungen geben. Auch im Eisenbahnbildungswesen kann es ein wertvolles Unterrichtsmittel zur Erziehung auf Wirtschaftlichkeit bilden.

Jaehn.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen.

Bundesbahndirektionsbezirk Wien West. Mit dem 20. März 1923 wird die Güternebenstelle Königstetten aufgelassen und an ihrer Stelle beim Bahnstationsamt St. Andrä-Wördern ein Rollfuhrdienst nach den Ortschaften St. Andrä, Wördern, Wolfpassing und Königstetten eingeführt.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Das Stationsamt V Reichentalerstraße — Strecke Rastatt-Raumünzach — wird vom 14. März d. J. aufgehoben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 6. März verschied nach schwerem Leiden der

Regierungsbaurat **Feodor Soder,**

Werkdirektor des Eisenbahnausbesserungswerks Schwerte.

Nur kurze Zeit hatte er sich seiner neuen Aufgabe, der Inbetriebsetzung des Ausbesserungswerks Schwerte, zu der er durch besondere Befähigung, sowohl durch seine reichen Erfahrungen im Werkstättenwesen, als auch durch hervorragende Charaktereigenschaften berufen war, widmen können, als ihn ein unerbittliches Geschick aus unserer Mitte riß.

Sein Andenken wird unvergessen bleiben. (460)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion Elberfeld.

2. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen Schneeverwehung mußte der Verkehr auf der Strecke Eisenerz-Vordernberg vom 6. März 1923 5⁰⁰ Uhr bis zum 8. März 6¹² Uhr eingestellt werden.

Villach, den 12. März 1923 (462)
Bundesbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. März 1923 bis 15. Mai 1923 wird für Forstpflanzen, Obstbäume, auch Wildlinge und Sträucher in Wagenladungen als Eilgut oder Frachtgut der Ausnahmetarif 18 von und nach allen Stationen der Deutschen Reichsbahn eingeführt. Die Fracht wird nach der Wagenladungsklasse E und deren Nebenklassen berechnet.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. März 1923. (456)
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 15. März 1923.

Mit sofortiger Gültigkeit ist in Entfernungstafel I die Station Auers-Riedhirsch Anstoß an Nr. 41 | km 19 | nachzutragen und bei Dettendorf (Lok.-A.-G.) die Anstoßentfernung von 78 in 76 km zu ändern.

Altenstadt b. Schongau erhält die Bezeichnung „Altenstadt (Obb.)".

München, den 16. März 1923. (453)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium
Zweigstelle Bayern.

Reichsbahngütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) — Tfv. 5.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Anwendungsbedingungen des Milchausnahmetarifs dahin ergänzt, daß den Milchsendungen in besonderen Wagen während der Sommermonate Eis bis höchstens 5 % des Fassungsgehaltes der verladenen Milchgefäße frachtfrei beigegeben werden kann.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. März 1923. (444)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Vom 22. März 1923 ab gilt der Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln auch für die zur Industrieverarbeitung bestimmten frischen Kartoffeln.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. März 1923. (463)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.

Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit Wirkung vom 15. März 1923 sind die Stationen Bozen-Gries-Bolzano-Gries und Trento in den Tarif Nr. 7 für Güter verschiedener Art in Sammelladungen aufgenommen worden. Sie sind auf Seite 37 des Tarifs wie folgt nachzutragen:

Bozen-Gries—Bolzano-Gries	Brenner	90	4.83	4.68
Trento	Brenner	145	7.48	7.10

München, 15. März 1923. (454)
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

a) Reichsbahn-Gütertarif-Heft C I b — Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen

a) der Butzbach-Licher Eisenbahn,
b) der Hoyaer Eisenbahn,
c) der Kerkerbachbahn

zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

b) Reichsbahn-Tiertarif — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1923 ab werden die im Verkehr mit Hoya der Hoyaer Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 19. März 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. März 1923. [451]
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b — Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 22. März 1923 werden erhöht:

a) die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge,
b) im Verkehr mit den Bahnhöfen der Albtalbahn die Gebühren für die in Ettlingen erforderliche Umladung aus den Vollspur- in die Schmalspurwagen und umgekehrt.

Näheres enthält die am 22. März 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C. 2. Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. März 1923. (464)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 1. April d. J. werden die Stationen Haspe-Kückelhausen, Osnabrück Eilg. und Schöningen Reichsb. in den Verbandstarif einbezogen und der Stationsname „Essen Hgbf." in „Essen Ost" geändert.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. [450]

Altona, im März 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 22. März 1923 ruht die Lieferfrist im Verkehr mit der Walhallabahn für den Fall, daß auf der Übergangsstation wegen Mangels an Güterwagen zum Umladen oder wegen Mangels an Rollschemeln eine Wagenladung stilliegen muß, für die Dauer des Stilliegens.

Die Erweiterung der Zuschlagsfrist sowie die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. März 1923. (457)
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 wird die Station Pfaffenhain der Reichsbahndirektion Dresden in den Tarif einbezogen. Außerdem treten Entfernungsänderungen ein. Erhöhungen gelten erst vom 1. Mai 1923 ab. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist beruht auf der vorübergehenden Änderung des § 6 Eisenbahnverkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. März 1923. (447)
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Tarifhefte 1, 2 und 3.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die Stationen Oberweinberge und Gleiwitz mit allen Entfernungen in den oben bezeichneten Tarifheften zu streichen. Die Station „Gleiwitz Vschbbf." ist in „Gleiwitz" abzuändern. Ferner wird vom 25. März d. J. ab die Station Schwoitsch in die Tarifhefte 1, 2 und 3 aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. usw. Netz).

Breslau, den 14. März 1923. [448]
Reichsbahndirektion.

Tfv. 195 (alt) Binnengütertarif der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.
Tfv. 9, Heft B, Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren preußisch-hessischen usw. Staatsbahnen und Privatbahnen.
Tfv. 206 b (alt) Gütertarif Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen Heft 2.
Tfv. 214 (alt) Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif.
Tfv. 234 a, b, c (alt) Westdeutsch-Südwestdeutscher Gütertarif Heft 1 bis 3.
Tfv. 225 (alt) Westdeutsch-Sächsischer Gütertarif.
Tfv. 596 a (alt) Deutsch-Niederländischer Verbandsgütertarif.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. ab werden die Tarifentfernungen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn erhöht. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Eschershausen, 19. März 1923. (461)
Namens der beteiligten Verwaltungen
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahnges.
Die Direktion.

Erhöhung der Lagergeldsätze auf Bahnhof Kabel.

Mit Gültigkeit vom 22. März 1923 wird auf Grund des § 80 (8) Eisenbahn-Verkehrsordnung mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde bis auf weiteres das Lagergeld (Abschnitt VII, 1 des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B) auf Bahnhof Kabel auf das Dreifache der jeweiligen Sätze erhöht.

Die Genehmigung der verkürzten Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455) ist erteilt.

Elberfeld, den 16. März 1923. (455)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Am 1. April d. J. wird die Station Schöningen Reichsb. in den Verbandstarif einbezogen und die Stationsbezeichnung „Essen Hgbf." in „Essen Ost" geändert.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. [449]

Altona, den 14. März 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-polnischer Wechselverkehr.

Außer den in unserer Bekanntmachung vom 6. Februar 1923 bekanntgegebenen Zuschlägen zu den Lieferfristen auf den polnischen Strecken von 1 Tag bei Eilgut und 2 Tagen bei Frachtgut hat die polnische Eisenbahnverwaltung mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrsverhältnisse für die Übergänge Hanulin, Rawicz, Leszno, Zbąszyń und Drawski Mlyn gemäß § 6 Absatz (3) Ziffer 2 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr noch einen besonderen Lieferfristenzuschlag von 5 Tagen eingeführt.

Breslau, den 13. März 1923. (446)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1923 werden die Tarifentfernungen für die Station Kappeln (Schlei) der Eckernförder Kreisbahnen um 5 km erhöht, und am 1. April 1923 wird die Station Pfaffenhain des Reichsbahndirektionsbezirks Dresden in den Tarif aufgenommen. Näheres hierüber und über einige weitere Tarifberichtigungen und Änderungen ist aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. usw. Netz) und aus unserem Verkehrs-Anzeiger zu ersehen.

Dresden, am 13. März 1923. [452]
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Cechoslov. Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno.

Gütertarif Teil II. Änderungen und Ergänzungen bezüglich des Eisenbahndurchlaufes.

Ab 1. März 1923 sind hinsichtlich des Eisenbahndurchlaufes im genannten Verkehre einzelne Änderungen sowie Ergänzungen des Tarifes eingetreten, welche im Prager Blatte „Vestnik pro železnice a plavbu" Nr. 19 vom 7. März 1923 verlautbart sind.

Nähere Auskünfte erteilen auch die Direktionen der beteiligten Schiffahrtsverwaltungen.

Wien, den 10. März 1923. (445)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Verkehrseröffnung.

Am 22. März 1923 wird die Güterannahme für Stück- und Wagenladungsgüter in beliebigen Mengen zwischen den Stationen Györ, Vacz, Ujpest und Budapest-Batthyanyter untereinander sowie mit den bereits eröffneten Stationen aufgenommen.

Wien, am 21. März 1923. (458)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Fahrplan für einen beschleunigten Frachtgutverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt für die Abwicklung eines neu eingeführten beschleunigten direkten Frachtgutverkehres der bei der Direktion und den gesellschaftlichen Dienststellen unentgeltlich erhältliche Güterfahrplan in Kraft, durch welchen die in demselben angegebenen Abfahrtszeiten und Reisetage gesichert sind.

Auch für diese beschleunigten Expeditionen werden die normalen Frachtgutsätze berechnet.

Auszug aus dem Fahrplane für den beschleunigten Güterverkehr.

Von	Nach	Abfertigung jeden	Reisedauer in Tagen
a) Talfahrt:			
Regensburg	Wien	Sonntag, Mittwoch	4
	Budapest	Sonntag, Mittwoch	7
	Belgrad	Sonntag	10
	Bulgarien, Rumänien	Sonntag	14
Wien, Bratislava	Budapest	Mittwoch, Sonntag	2
	Belgrad	Freitag	5
	Bulgarien, Rumänien	Freitag	9
b) Bergfahrt:			
Rumänien, Bulgarien	Bratislava, Wien	Sonntag	18
	Regensburg	Sonntag	25
Jugoslavien	Wien, Bratislava	Sonntag	16
	Regensburg	Sonntag	23

Auskünfte aller Art erteilt das kommerzielle Tarifbüro der Direktion, Wien III, Hintere Zollamtsstraße 1 (Telephon 8714—19), sowie sämtliche gesellschaftlichen Dienststellen. (459)

Wien, am 16. März 1923.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 13. Berlin, den 29. März 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Das Dezernat 20*) bei den Reichsbahndirektionen.

Vom Regierungsbaurat **Karl Gotter** in Berlin-Osten.

Man spricht von toten Zahlen, und doch werden sie gewählt, um bestimmte Begriffe und Vorstellungen festzulegen, um dort, wo viele Worte zu ihrer Vermittlung notwendig sind, sie in einfacher Weise zu bezeichnen; die Zahlen erhalten dadurch Leben. Jedem, der einen Einblick in die Eisenbahnverwaltung besitzt, tritt z. B. sofort eine recht umfangreiche Arbeit mit großer Verantwortung vor Augen, wenn er von den Dezernaten 1—50 hört; denn so viele gibt es, die notwendig sind, um einen so vielfach zusammengesetzten Betrieb einer einzelnen Reichsbahndirektion in ihrer Verwaltung bis ins einzelne zu erfassen. Seit etwa 2 Jahren ist zu der großen Anzahl der bis dahin vorhandenen Dezernate ein neues für Unterricht, Bildung und psycho-technische Angelegenheiten unter der Zahl 20 hinzugekommen. Es war bis dahin nicht vorhanden; sondern seine Arbeiten, soweit solche damals überhaupt bestanden, wurden in einem anderen Dezernate miterledigt.

Man hört jetzt oft die Forderung, daß bei der heutigen großen Not neue Einrichtungen nicht geschaffen werden sollen. Es muß also doch ein recht dringendes Bedürfnis vorgelegen haben, wenn die hierfür maßgebende und verantwortliche Stelle, das Reichsverkehrsministerium, sich trotzdem zu diesem Schritte entschlossen hat und, obwohl der Schrei nach Vereinfachung in der Verwaltung immer lauter wird, eine so wesentliche Erweiterung durch Einrichtung eines eigenen Bildungsdezernats bei jeder Direktion schuf. Über die Gründe, die hierfür maßgebend waren, und die Vorteile eines planmäßig ausgebauten und streng durchgeführten Bildungswesens für die Wirtschaftlichkeit der Reichsbahn zu sprechen, erübrigt sich; denn sie sind bekannt und auch schon des öfteren in Blättern eingehend behandelt worden. Ebenso wichtig aber ist es, auch über die umfangreiche und vielseitige Tätigkeit sowie Verantwortlichkeit der Beamten, die sich diesem neuen Zweige der Verwaltung zuwenden und hierfür ihre ganze Persönlichkeit einsetzen, einiges zu sagen. Wer nicht direkt einen Einblick in ihre Arbeit erhält, unterschätzt sie nur zu leicht, zumal die Erfolge nicht so offen und augenscheinlich hervortreten, wie etwa in einem Dezernat des praktischen Betriebes, des Verkehrs, des Bahnbaues, usw.

Nach dem entscheidenden Erlaß vom 13. 6. 21 — E. I. 12, Nr. 1904/21 —, der für jede Direktion ein besonderes Dezernat für Unterrichts-, Bildungs- und psychotechnische Angelegenheiten anordnet, haben ihre Inhaber die Aufsicht über alle nach einem früheren Erlaß vom 25. 4. 21 — E. II. 27. Nr. 3199 — bestehenden und noch zu schaffenden amtlichen Unterrichtseinrichtungen des ihnen zugewiesenen Direktionsbezirks auszuüben. Ihre Tätigkeit ist in der gleichen Weise wie die der übrigen Sachdezernenten durch die Geschäftsordnung für die Direktion, für welche der Erlaß vom 3. 1. 22 — E. I. 12. 4635/21 — die entsprechenden Richtlinien enthält, geregelt. Im Geiste und Sinne dieser drei grundlegenden Erlasse haben sie nun ihr Amt zu verwalten und unter größter Sparsamkeit, bei vollkommener Ausnutzung der ihnen hierfür zur Verfügung stehenden Mittel, dauernd durchzuführen.

Die Auswahl der Bildungsdezernenten für die 30 Direktionsbezirke, für die ebensoviel Beamte erforderlich sind, ist so getroffen, daß sie sich aus allen Berufen, die in Betracht kommen können, zusammensetzen. So finden wir unter ihnen Beamte aus

*) Für Unterricht, Bildung und psychotechnische Angelegenheiten.

dem Eisenbahnbaufach, dem Maschinenbau- und Eisenbahnverwaltungsfache, Juristen und auch Vertreter aus dem öffentlichen Fachschulwesen. Es ist klar, daß ein so verschiedenartig zusammengesetzter Verwaltungskörper, wenn er mit Erfolg arbeiten soll, auch nach bestimmten einheitlichen Gesichtspunkten seine Tätigkeit entfalten muß. Um hierfür die Unterlagen zu schaffen, wurden vom Reichsverkehrsministerium, dessen Unterrichtsabteilung zielbewußt den gesamten Aufbau leitet, im Laufe der Zeit größere Konferenzen einberufen. Ihr Zweck war, die Teilnehmer, die sich bis dahin noch nicht mit den Wegen, die sie bei Durchführung ihrer Organisations- und Aufsichtstätigkeit verfolgen sollen, eingehend beschäftigt hatten, in den Geist eines Schullebens und einer Unterrichtsarbeit, die hier geleistet werden soll, einzuführen. Die letzte dieser Besprechungen fand im Oktober 1922 in Goslar statt, woselbst neben besonderen Vorträgen maßgebender Persönlichkeiten wohl mit als ein wichtiger Punkt die Berichte der Vorsitzenden der fünf Unterrichts- und Bildungsausschüsse, die sich mit der Ausarbeitung von Bestimmungen für die Einrichtung und Lehrpläne aller Unterrichtseinrichtungen beschäftigen und deren Arbeit sich jetzt dem Abschlusse nähert, anzusehen sind. Es war notwendig, die Dezernenten hiermit vertraut zu machen, damit sie auch den Geist, der aus diesen Bestimmungen atmet, kennen lernen, um die hier enthaltenen Vorschriften auch in diesem Sinne aufzufassen und später durchzuführen. Das zur fruchtbringenden Arbeit notwendige sichere Augenmaß für unterrichtliche Bedürfnisse, für erziehliche Maßnahmen und für Lehrerfolge soll, soweit es die Unterrichtsdezernenten für ihren Beruf nicht mitbringen, gebildet und geschärft werden. Schon aus derartigen Maßnahmen geht hervor, wie gründlich die Zentralstelle alle Maßnahmen trifft, um die schwierige Aufgabe, die dem Unterricht gestellt ist, möglichst vollkommen zu lösen und die erstrebten Erfolge auch recht schnell und augenscheinlich in die Wirklichkeit umzusetzen.

Die sichere Führung an einer Stelle reicht aber nicht aus, wenn nicht auch die anderen verantwortlichen Stellen in gleichem Sinne und gleichem Eifer mithelfen; darum bedarf es einer ständigen Anregung, besonders dort, wo recht leicht eine nicht geschulte Kraft ermüdet oder vielleicht auch versagt. Es läßt sich nicht alles, was die Geister auffrischt und lebendig erhält, in Bestimmungen fassen, und selbst die eingehendsten Anweisungen versagen, wenn sie nicht auf fruchtbaren und gut vorbereiteten Boden fallen. Hier muß die Fachpresse mithelfen und auch ihren Teil zur Einführung und Aufklärung beitragen, damit ein Stamm geschulter und im Eisenbahn-Unterrichts- und Schulverwaltungsdienst erfahrener Männer herangezogen werde.

1. Die Tätigkeit des Bildungsdezernenten allgemein und in der Verwaltung.

Sie wird geregelt durch die Geschäftsordnung jeder Reichsbahndirektion, für die der schon vorher erwähnte Erlaß vom 3. 1. 22 — E. I. 12. 4636/21 — maßgebend ist. Sie erstreckt sich im allgemeinen auf die Beschaffung der für einen erfolgreichen Unterricht erforderlichen äußeren Einrichtungen, die im besonderen in der Bereitstellung der erforderlichen Unterrichtsräume mit Schulgerät und dem notwendigen Anschauungsmaterial besteht. Hier liegt seine Aufgabe darin, daß die auf Grund langjähriger Erfahrungen anerkannten Richtlinien für sparsame Abmessungen und wirtschaftliche Ausnutzung sowie zweckmäßige Einrichtung mit geeignetem Schulgerät überall zur Anwendung gelangen. Bei Neu- und Umbauten, in denen Unterrichtsräume vorgesehen sind, wird daher seine Mitarbeit nicht entbehrt werden können. Ferner hat er für die richtige Auswahl und eine wünschenswerte Ausbildung der für den Unterricht in Aussicht genommenen Lehrkräfte rechtzeitig Sorge zu tragen. Gewissenhaft sind die Unterlagen für die Aufstellung des Haushaltsplanes vorzubereiten; alsdann hat er dafür zu sorgen, daß die hier bereitgestellten Mittel auch ihrem Zwecke entsprechend richtig und sparsam verwendet werden. Die Beschaffung und schulmäßige Zurichtung der für einen erfolgreichen Unterricht notwendigen Unterrichtshilfsmittel wird eine wichtige Aufgabe seines Arbeitsgebiets bilden. Hier wird er besonders die Tätigkeit anderer mit gleichen Zielen arbeitender Stellen (zurzeit Lehrmittelzentrale des „Techn.-wissenschaftlichen Vorlesungswesens“ Berlin) verfolgen und deren Erfahrungen für das Eisenbahnunterrichtswesen auszunutzen suchen. Auch die körperliche Ertüchtigung der Jugend und ihre sonstige geistige Förderung wird er beständig im Auge behalten und geeignete Maßnahmen zur Erreichung dieses Zieles treffen. Hierzu gehört besonders die Pflege des freiwilligen Bildungswesens, das den Strebsamen und Willensstarken die Möglichkeit einer weiteren Ausbildung bei gleichzeitiger Ergänzung von Lücken im allgemeinen und im Fachwissen bieten will. Neben den amtlichen Unterrichtseinrichtungen sind ganz besonders derartige auf Freiwilligkeit beruhende Bestrebungen für die Charakterbildung der Teilnehmer von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Bibliotheken und Zeitschriftensammlungen mit Gelegenheit zum Lesen werden hierzu viel beitragen; ihrer Förderung wird er demnach ebenfalls sein Augenmerk zuwenden. Gute und nachahmenswerte Beispiele hierfür bieten die Einrichtungen anderer Behörden, gemeinnütziger Vereine und besonders auch die der Privatindustrie, deren Bestrebungen er mit Eifer verfolgen soll, um hier das Beste auch für gleiche Einrichtungen seines Bereichs auswählen zu können. Sie alle verfolgen ja in der Hauptsache die gleichen Ziele einer Gesundung und Förderung der körperlichen und geistigen Wohlfahrt und eine Hebung der allgemeinen Bildung des werktätigen Volkes, ihre Erziehung zur Arbeitsfreudigkeit, zur Heimats- und damit auch zur Vaterlandsliebe.

Nach dem eingangs genannten Erlaß soll er auch in umfangreicher Weise mitwirken bei Maßnahmen, die zwar nicht direkt in sein Dezernat fallen, aber doch mit dem Bildungswesen in engster Verbindung stehen, z. B. bei der Bearbeitung von Prüfungsvorschriften, Bildung von Prüfungsausschüssen und allen Angelegenheiten des Lehrlingswesens. Es würde zu weit führen, alle nach der Geschäftsordnung ihm zufallenden Aufgaben im einzelnen aufzuzählen und sie besonders zu würdigen; nur auf eine sei daher noch besonders hingewiesen.

Ein recht wichtiges und erst in der Neuzeit als bedeutungsvoll anerkanntes Gebiet für die Volkswirtschaft ist die Berufswahl auf Grund psychotechnischer Prüfungen. Auch diese Angelegenheiten, die in der richtigen Auswahl und Ausbildung von Prüfungsbeamten und in der Durchführung sowie Aufsicht über die von ihnen vorzunehmenden Prüfungen besteht, fallen in sein Arbeitsgebiet.

Da der Einführung von Neuerungen erfahrungsgemäß mancherlei Schwierigkeiten entgegenstehen, die meist nicht in der Sache selbst als vielmehr in der geistigen Einstellung der Beteiligten begründet sind, so ist es eine wichtige Aufgabe der U. u. B. D., etwaiges Mißtrauen zu überwinden und gegebenenfalls durch Vorträge in Sitzungen, Ausschüssen usw. das Interesse für die Psychotechnik in allen Kreisen zu wecken. Auf die richtige Auswahl der Prüfbeamten, von deren Arbeit die sachgemäße Anwendung der Prüfverfahren in hohem Maße abhängt, ist besonderes Gewicht zu legen. Nur ruhig und bestimmt auftretende Beamte sind zu Prüfleitern geeignet und nur unverdrossene Prüfleiter, die Lust und Liebe zur Sache mitbringen und gern bereit sind, die Mehrarbeit auf sich zu nehmen, können ihre schwere Aufgabe zufriedenstellend erfüllen. Das bei den Eignungsprüfungen gewonnene Material über die einzelnen Prüflinge ist nicht nur für die Auslese zu verwenden, es dient auch als Unterlage für den weiteren Ausbau der Prüfverfahren und als Anhalt bei der Ausbildung. Bei der Eignungsprüfung erkannte Mängel in bestimmter Richtung können durch zweckmäßige, schon bei Beginn der Lehr- oder Ausbildungszeit einsetzende Maßnahmen unter Umständen einigermaßen ausgeglichen werden; deshalb müssen die gesamten Prüfergebnisse seitens des U. u. B. D. gesammelt und zur Verfügung der Ausbildungsleiter gehalten werden. Für den weiteren Ausbau der Eignungsprüfungen müssen alle Erfahrungen, auch die außenstehender Stellen, nutzbar gemacht werden. In den Tageszeitungen, Blättern und Fachzeitschriften, auch in den Nachrichtenblättern große

Industriewerke werden häufig neue Prüfverfahren besprochen und Erfahrungen mitgeteilt, deren Kenntnis auch für die gleiche Einrichtung bei der Eisenbahn von hohem Werte ist. Durch Sammlung dieser Unterlagen und Übermittlung an die psychotechnische Versuchsanstalt, die als Zentralstelle für diese Angelegenheiten bei der Reichsbahn geschaffen worden ist und mit der der Bildungsdezernent in ständiger Fühlung bleiben und in vollem Einvernehmen mit ihr seine Arbeit durchführen soll, kann er wesentlich zum Ausbau der Psychotechnik auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens beitragen.

2. Stellung zu den übrigen Sachdezernenten und Amtsvorständen.

So vielseitig und bedeutungsvoll seine Tätigkeit auch auf dem Gebiete der eigentlichen Verwaltung und Organisation von Unterrichtseinrichtungen ist, die wichtigste seiner Aufgaben und größte Verantwortung liegt aber in der Richtung des eigentlichen Unterrichts und der Schulaufsicht. Neben der Einrichtung aller für die Ausbildung der verschiedenen Berufszweige erforderlichen Unterrichtslehrgänge ist ihm daher auch die Schulaufsicht und die geordnete Durchführung der vorgeschriebenen Lehrpläne übertragen. Hierbei greift seine Tätigkeit gleichzeitig über in die der anderen Sachdezernate. Um hier ein zielbewußtes Zusammenarbeiten zu ermöglichen, bedarf es daher einer beständigen Fühlung mit den für den praktischen Betrieb, Verkehr usw. verantwortlichen Stellen, den zuständigen Sachdezernenten sowie den Amtsvorständen. Er wird die von den Sachdezernenten gesammelten Erfahrungen und Anregungen ausnutzen und in gemeinsamer Arbeit mit ihnen zum Besten eines wirklichen, möglichst hohen Unterrichtserfolges verwerten. Seinerseits soll er aber auch bei diesen Stellen das Interesse für einen anregenden Unterricht zu wecken und zu fördern suchen. Dies kann er, wenn er seine Beobachtungen im Unterricht auch ihnen mitteilt und sie mit den Zielen und der Eigenart jedes einzelnen Unterrichtszweiges und der dabei einzuschlagenden Wege vertraut macht und somit ein fruchtbringendes Zusammenarbeiten von Unterricht und Praxis durch dauernde enge Verbindung herbeiführt. Damit auch diese Stellen in der Lage sind, auf Grund von eigener Anschauung und vielfachen Eindrücken sich ein klares Urteil zu bilden, wird er die Sachdezernenten, soweit es ihre Zeit gestattet, auch in den praktischen Unterrichtsbetrieb mitnehmen. Bei Fragen der Beschaffung von Räumen, ihrer Ausstattung, Herstellung von Lehrmitteln, Auswahl der geeigneten Lehrkräfte, sind deren Erfahrungen unentbehrlich.

Da die örtliche Leitung und Aufsicht aller Unterrichtseinrichtungen in den Händen der Amtsvorstände oder deren Stellvertreter, den verantwortlichen Leitern der einzelnen Dienstzweige, in deren Bezirk oder für deren Personal der Unterricht stattfindet, liegt, so sind auch diese Stellen mit allen Bestimmungen über den Unterricht genau bekannt zu machen. Auch hier wird ein einmütiges Zusammenarbeiten wesentlich zur glatten Durchführung des Unterrichts und zur Erhöhung der Unterrichtserfolge beitragen. Je mehr sich der Bildungsdezernent mit den Bedürfnissen der einzelnen Dienstzweige vertraut macht, je mehr er deren örtliche Eigenart kennt und würdigt, desto erfolgreicher wird seine Arbeit sein. Durch andauernden Besuch wird er sich von der richtigen Durchführung des Unterrichts, von der Befolgung der Vorschriften und den Unterrichtsergebnissen zu überzeugen haben. Bei Abweichungen und sonstigen Unregelmäßigkeiten wird er die hierfür maßgebenden Gründe prüfen und durch Besprechung mit dem Amtsvorstand oder seinem Stellvertreter die etwa bestehenden Schwierigkeiten zu überwinden suchen. Auch sie wird er bei seinen Unterrichtsbesuchen hinzuziehen und ihre Mitarbeit bei allen für die Durchführung des Unterrichts erforderlichen Fragen in Anspruch nehmen, besonders dann, wenn von dieser Seite gleichfalls Bestrebungen zu einem Ausbau und zu einer Verbesserung der Unterrichtsergebnisse vorhanden sind und nach dieser Richtung hin auch gleichzeitig praktische Vorschläge gemacht werden. Als Vertreter der Direktion übt er die verantwortliche Aufsicht über alle in dem Bezirke bestehenden Unterrichtseinrichtungen aus; den Leitern und Lehrern ist er daher als Aufsichtsbeamter übergeordnet und berechtigt, Anordnungen, die im Interesse des Unterrichts und seiner richtigen Durchführung liegen, im Rahmen der Geschäftsordnung zu treffen.

3. Tätigkeit als Schulaufsichtsbeamter.

Neben einer unentbehrlichen Verwaltungstätigkeit in der Direktion haben die Unterrichts- und Bildungsdezernenten auch noch Aufgaben, wie sie für jedes öffentliche Schulwesen bestehen, als Schulaufsichtsbeamte im Auftrage der Direktion auszuüben. Hierdurch unterscheidet sich ihre Tätigkeit wesentlich von der der übrigen Sachdezernenten. Eine besondere Dienstanweisung für ihre Arbeit als Schulaufsichtsbeamte, die ihre Tätigkeit regelt und das Verhältnis zu den übrigen Sachdezernenten, den Leitern und Lehrern der Schulen klar bestimmt, besteht zurzeit noch nicht. Ob und in welchem Umfange derartige Bestimmungen, wie sie im öffentlichen allgemeinen und im Fachschulwesen von anderen Behörden erlassen worden sind, auch hier notwendig sind, kann heute noch nicht übersehen werden. Hier wird erst die Zeit ihren Einfluß geltend machen und eine Entscheidung bringen. Wünschenswert aber ist es, die einzelnen Gesichtspunkte, die für eine derartige amtliche Tätigkeit von besonderer Wichtigkeit sind, hervorzuheben und hier zur Besprechung zu stellen.

Zu einer erfolgreichen Tätigkeit als Schulaufsichtsbeamter gehören in erster Reihe längere und vielseitige Erfahrungen im Unterrichtsbetrieb sowie Sicherheit im Auftreten, die jeder Bildungsdezernent nicht ohne weiteres mitbringt, weil diese Tätigkeit doch zu sehr in das Gebiet des eigentlichen beruflichen Schulwesens eingreift. Von dem Inhaber eines Schulaufsichtsamtes werden aber diese Eigenschaften vorausgesetzt, sofern seine Tätigkeit von dem gewünschten Erfolge begleitet sein und er in ihr auch Befriedigung finden soll. In den Geist des Unterrichts einzudringen vermag er aber nur durch häufige persönliche Wahrnehmung und Beobachtungen im Unterricht selbst, durch Vergleiche der Erfahrungen, die er in einer möglichst vorausgegangenen Tätigkeit als Lehrer in einzelnen Dienstzweigen selbst gesammelt hat, mit denen, die er nun zu beobachten in der Lage ist. Seine Überlegenheit gegenüber den auf einen engen Wirkungskreis angewiesenen Lehrkräften beruht ja auf diesen vielseitigen Eindrücken, durch die er seinen Gesichtskreis so erweitert hat, daß er von allen Kleinlichkeiten und aller Engherzigkeit in der Beurteilung der Unterrichtsleistungen befreit bleibt. Auch ein gewisses Maß von eigener Unterrichtserfahrung wird er sich daher anzueignen haben, um bei seinen Besuchen beurteilen zu können, ob der Lehrer anregend zu unterrichten und die Unterrichtsteilnehmer auch geistig zu beeinflussen und beruflich zu fördern vermag, ob ferner der Unterricht auch wertvolle Erfolge erzielt. Nur der Besitz aller dieser Erfahrungen wird es ihm ermöglichen, so zu wirken, daß der Unterricht auch stets lebendig bleibt und die Ziele der mannigfaltigen Lehraufgaben, die in der Vielseitigkeit der Dienstzweige begründet liegen, in ihrem vollen Umfange auch erreicht werden. Hierdurch wird auch seine Tätigkeit, was dringend erwünscht ist, von einschneidender wirtschaftlicher Bedeutung für das gesamte Reichseisenbahngebiet, indem durch seine ständige Einwirkung die einzelnen Stellen vor unfruchtbarer Arbeit bewahrt bleiben, indem ferner die Unterrichtswirkung sich möglichst schnell in sichtbaren Erfolgen äußert. Er wird, soweit es seine Zeit gestattet, auch an den Schul- und Fachprüfungen der Anwärter teilnehmen; geben ihm diese doch ein zusammenfassendes Bild von der Arbeitsleistung der Lehrer, dem geistigen Standpunkte der Schüler und ihrer Eigenart. Auf Grund der hier gesammelten Erfahrungen wird er dann in der Lage sein, Maßnahmen zur besseren Ausgestaltung und zu einer erhöhten Wirksamkeit des Unterrichts zu treffen. Sie werden ihm außerdem auch reichlich Anregung geben für Besprechungen in den mit den Lehrern abzuhaltenden Konferenzen.

Die große Schwierigkeit besteht darin, daß es sich bei den Unterrichtseinrichtungen der Reichsbahn nicht nur um Teilnehmer der verschiedenen Dienstzweige, sondern auch um solche eines jeden Lebensalters (von 14—55 Jahren) handelt; um Lehrlinge, für die in den Werkschulen ihre gesetzliche Schulpflicht durchzuführen ist, um Dienstanfänger, die in besonderen Dienstanfängerschulen als Ergänzung ihrer praktischen Ausbildung einen hierauf zugeschnittenen Unterricht erhalten müssen, und um recht zahlreiche diensterfahrene Beamte im reifen Lebensalter, die durch laufende Dienstvorträge über die Alltäglichkeit ihres Dienstes in Form von ständigen Anregungen hinweggesetzt, über die wichtigsten Vorkommnisse und deren regelrechte Erledigung belehrt werden sollen. Jede Unterrichtsart stellt hierbei ihre eigenen Anforderungen an die Lehrform und die geistige Einstellung ihrer Hörer.

Den ihm unterstellten Lehrern wird er nicht nur Vorgesetzter, sondern vielmehr ihr Führer, Berater und Mitarbeiter sein, bei dem sie für ihre berechtigten Wünsche und ihre unterrichtlichen Sorgen jederzeit ein offenes Ohr und verständnisvolle Teilnahme finden sollen. Den treuen, geschickten und fleißigen Lehrern gewähre er im Unterricht Selbständigkeit und Freiheit, er schaffe ihnen Raum zur Entfaltung ihrer Fähigkeit; die unfertigen und weniger geschickten Lehrer leite er mit Geduld und Beharrlichkeit zu besseren Leistungen an. Unzuverlässigen und unfleißigen Lehrern aber trete er streng entgegen, nötigenfalls suche er sie durch andere zu ersetzen. Auch sein Auftreten ist von nicht zu unterschätzender Bedeutung; so soll z. B. seine Anwesenheit im Unterricht bei Lehrern und Schülern nicht das Gefühl der Unsicherheit, des Gedrücktseins, hervorrufen, sondern sie heben und zur lebendigen Arbeit anregen. Gute Leistungen wird er freudig anerkennen. Je häufiger er den Unterricht besucht, desto weniger wird es notwendig sein, bei seinen mündlichen Besprechungen das Verhältnis des Aufsichtsbeamten zu betonen; desto mehr wird er als Berater die Lehrer für ihre Aufgabe der Erziehung und Charakterbildung durch den Unterricht erwärmen und ihre Unterrichtsform fördernd beeinflussen, ohne dabei die Eigenart des Unterrichtenden zu unterschätzen oder ihm Fesseln in seiner Methode anzulegen.

Im eigentlichen Unterrichtsbetrieb wird er dafür sorgen, daß bei der Auswahl und Behandlung des Wissensstoffes auch das richtige Maß beachtet wird, damit die dem Unterricht gestellten erziehlichen und unterrichtlichen Aufgaben auch sicher und in Ruhe erreicht werden können. Die erziehlichen Aufgaben, besonders die Charakterbildung, sind ja das Hauptziel eines jeden vollwertigen Unterrichts; die Sorge dafür, daß die Lehrer aller Unterrichtseinrichtungen dieses Ziel auch fest im Auge behalten, ist demnach seine vornehme Pflicht.

Eine wichtige Aufgabe für den Bildungsdezernenten als Schulaufsichtsbeamter besteht ferner in der strengen Durchführung aller zur Sicherung eines guten Unterrichtserfolges erforderlichen Maßnahmen. Sie hängen in erster Reihe ab von der Persönlichkeit des Lehrers und seiner Unterrichtsart. Hier hat er dafür zu sorgen, daß der richtige Mann an der richtigen Stelle steht und daß er das für jede Schulform und die ihr gesteckten Ziele richtige Lehrverfahren anwendet, und insbesondere auch alle zur Erreichung dieser Ziele notwendigen Unterrichtshilfsmittel in ausgiebiger Weise ausnützt.

Von großer Wichtigkeit hierbei ist es, daß er selbst mit dem Lehrer Einzelfälle genau durchnimmt und bespricht und sich nach einiger Zeit persönlich davon überzeugt, ob eine Besserung der Verhältnisse auch tatsächlich eingetreten ist und welchen Gang die Entwicklung des Lehrers genommen hat.

Eine sehr wichtige Aufgabe ist auch die berufliche, schulmäßig-praktische Aus- und Fortbildung aller neu eintretenden Lehrer. Er wird außerdem sein Augenmerk darauf zu richten haben, daß nicht nur ein Stamm gut vorgebildeter Lehrkräfte, sondern auch stets ausreichender Ersatz vorhanden ist.

Wissen allein macht aber nicht den gewissenhaften Beamten und Facharbeiter aus; es kommt vielmehr auf den Geist an, in dem sie ihre Arbeit ausüben. Hier soll der Unterricht erzieherisch wirken; hier müssen die in jedem Unterrichtsstoff liegenden erziehlichen Werte voll ausgenutzt und zur Charakterbildung verwendet werden. Ein besonders wichtiges Ziel ist dabei die Erziehung zur eigenen Weiterbildung, zur selbständigen Arbeit unter eigener Verantwortung aller Handlungen. Hierin liegt die hohe wirtschaftliche Bedeutung eines jeden Unterrichts, für die der Bildungsdezernent seine ganze Persönlichkeit einsetzen soll.

Von großer Wichtigkeit für eine geordnete Sammlung aller Erfahrungen ist die Führung eines Tagebuches, in das er nach jeder Besichtigung das Ergebnis aller Beobachtungen für seinen späteren persönlichen Gebrauch in aller Kürze eintragen wird. Auf Grund der zahlreichen Betrachtungen wird er dann in der Lage sein, etwa von ihm geforderte Berichte, die von dem Zustande der Unterrichtseinrichtungen (Schulen) und von der Wirksamkeit der Lehrer Kenntnis geben sollen, in treffender Weise zu erstatten. Alle zwei bis drei Jahre verfasse er dann zur Beurteilung seiner bisherigen Tätigkeit einen ausführlichen Verwaltungsbericht.

4. Stellung gegenüber den Schülern und in der Öffentlichkeit.

Auch den Schülern gegenüber wird er sich als ihr Berater zeigen, der es sich angelegen sein läßt, sie in ihrer Ausbildung soweit als möglich zu fördern und ihnen ihre Arbeit zu erleichtern. Meinungsverschiedenheiten zwischen ihnen und der Lehrerschaft, den Unterricht und seine Durchführung betreffend, die bei den örtlichen Stellen keine Unterstützung gefunden, wird er prüfen und hierüber eine gerechte Entscheidung treffen. Die Bestrebungen der Schülervereinigungen, soweit sie als Ziele einer beruflichen Ausbildung und Pflege körperlicher und geistiger Tüchtigkeit zutage treten, wird er unterstützen und mit seinen Erfahrungen auch zu fördern suchen. Auch auf die älteren Schüler wird er nach dieser Richtung hin anregend einzuwirken versuchen und sich besonders der Förderung ihrer wirtschaftlichen Interessen durch Einrichtung von Vorträgen, Besichtigungen usw. annehmen. Wege der Weiterbildung auf Grund eigenen Willens und Strebens sind notwendig, da die amtlich geschaffenen Ausbildungseinrichtungen bei weitem nicht ausreichen, um die Ausbildung zu übermitteln, die für die höchste Leistungsfähigkeit und die Charakterbildung des einzelnen erforderlich ist. Der Dezernent wird daher auch die Bestrebungen der Beamten- und Arbeiterorganisationen in bezug auf ihre Weiterbildung durch eigene Einrichtungen mit Interesse zu verfolgen haben und hier mitzuwirken suchen, um auch über die Schule hinaus zu ihrer Erziehung im Geiste eines bewußten Beamten- und Arbeiterstandes möglichst viel beizutragen. Hier bietet sich ihm auch Gelegenheit, als Mitarbeiter an Fachorganen und Fachzeitschriften, die ebenfalls im Sinne einer dauernden Weiterbildung mehr als bisher ausgenutzt werden müßten, tätig zu sein. Durch eine derartige Mitarbeit wird er eine dauernde Wirkung seiner Amtstätigkeit herbeiführen und sie damit zu einer hohen Leistung bringen. Wünschenswert ist es ferner, wenn er in ähnlicher Weise auch die Öffentlichkeit durch die Tageszeitungen über Bildungsbestrebungen, Erziehungs- und Bildungsmaßnahmen aufklärt und damit die Arbeit der Eisenbahn durch ein besseres allgemeines Verständnis erleichtert.

Wirtschaftlichkeit und Ersparnis sind jetzt die Schlagworte, die man heute beständig hört und die für alle wirtschaftlichen Einrichtungen, vom Familien- bis zum Staatshaushalt, vom Klein- bis zum Großbetriebe, im Handel, Verkehr und Gewerbe gefordert werden. Das ist selbstverständlich; denn die Not ist groß, und die Lasten, die das deutsche Volk zu tragen hat, sind recht schwer. Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit haben daher auch nicht vor Kulturaufgaben, den Bildungseinrichtungen, Halt gemacht; sie drohen sogar hier die Grundfesten zu erschüttern. So natürlich und berechtigt eine gesunde Sparsamkeit ist, darf sie jedoch nur dort gefordert werden, wo bisher ein Überfluß bestand. Im Unterrichts- und Bildungswesen, besonders bei den Reichsbahnen, konnte man aber bisher von

einem Übermaß, einer Überbildung, nicht sprechen. Aus diesem Grunde ist es auch sehr bedenklich, hier Ersparnisse erzielen zu wollen, wo bis jetzt nur das wirklich Notwendigste geleistet worden ist. Dennoch fallen auch nach dieser Richtung hin den Bildungsdezernenten große Aufgaben zu. Sie werden z. B. dafür zu sorgen haben, daß zu schwach besetzte Unterrichtsgruppen in zweckmäßiger Weise zusammengelegt werden, daß für die Teilnehmer weite Wege, die mit großen Zeitverlusten verbunden sind, vermieden werden, daß überhaupt alle erforderlichen Ausgaben auf das notwendigste Maß beschränkt werden, ohne daß dabei der Unterrichtserfolg leidet.

Auch in der Durchführung aller amtlichen Unterrichtseinrichtungen wird daher in Zukunft der Grundsatz jeder allgemeinen Wirtschaftlichkeit Geltung erhalten: „Mit den geringsten Mitteln an Zeit und Geld, auf dem einfachsten und schnellsten Wege zu den besten Unterrichtsergebnissen."

Wenn die Bildungsdezernenten ihre Aufgabe unter diesem Leitgedanken auffassen und durchführen, dann wird ihre Arbeit nicht nur in kultureller, sondern auch in wirtschaftlicher Beziehung von dem Erfolge begleitet sein, der bei ihrer Einsetzung durch das Reichsverkehrsministerium erwartet worden ist.

Die Benutzung der Rangierbahnhöfe.

Vom Reichsbahnpräsidenten Dr.-Ing. **Heinrich**, Halle a. d. Saale.

Einleitung.

Die Aufgabe der Rangierbahnhöfe besteht in der Auflösung, Neubildung oder Umbildung von Güterzügen und daneben in der Bedienung der Verkehrsstellen, die mit den Rangierbahnhöfen verbunden sind. Die Aufgabe wird sowohl vom Standpunkte der Eisenbahnverwaltung als auch vom Standpunkte der Verkehrtreibenden als am besten gelöst angesehen werden können, wenn die Rangierbahnhöfe den Wagenumschlag mit einem Mindestmaß an Betriebskosten, Wagenstillständen und Wagenbeschädigungen vermitteln. Die Erreichung dieses Zustandes wird man als Ziel der betrieblichen Benutzung der Rangierbahnhöfe bezeichnen müssen[1]).

Die geschilderten Aufgaben werden in hervorragender Weise durch die bauliche Ausgestaltung der Bahnhöfe beeinflußt, doch sollen diese baulichen Grundlagen im nachstehenden nicht kritisch betrachtet werden; sie sind vielmehr für die vorliegende Abhandlung als gegeben anzusehen. In ihr soll gezeigt werden, wie das zu erstrebende Ziel durch die zweckmäßige Ausgestaltung des Betriebsdienstes erreicht werden kann.

Auch die beste bauliche Ausbildung der Gleisanlagen eines Verschiebebahnhofs kann für die betrieblichen Aufgaben nicht voll wirksam werden, wenn sie nicht ihre Ergänzung in dem richtigen betrieblichen Arbeiten des Bahnhofes findet. Vor allem kommen hier in Frage die Besetzung des Bahnhofes mit dem erforderlichen geeigneten Betriebspersonal und den nötigen Zugkräften sowie die zweckentsprechenden Vorbereitungen für die Wahrnehmung des Betriebsdienstes und die gewissenhafte und praktische Ausübung des Betriebsdienstes selbst.

A. Vorbedingungen.

1. Betriebspersonal.

a) Allgemeine Gesichtspunkte[2]). Das Personal des Rangierbahnhofes muß zwecks Erzielung voller Leistungsfähigkeit in allen Sparten ausreichend bemessen sein; es darf aber auch nicht zu reichlich sein, weil sonst nach vielfach gemachten Erfahrungen die Gefahr vorliegt, daß die nicht ausgenutzten Kräfte Nebenbeschäftigungen vornehmen und sich dann dem Dienste nicht voll widmen, wodurch leicht Unfälle hervorgerufen werden können. Der Betriebssicherheit wird am besten gedient, wenn das Personal voll ausgenutzt wird. Das stationäre Personal muß wie das des Zugbegleitdienstes, soweit angängig, dem Verkehr entsprechend, in wechselnder Stärke angesetzt werden können. Ein mit dem nötigen betrieblichen Verständnis arbeitender Entwurfsarbeiter wird diesem Gesichtspunkte bei der Anlage des Bahnhofes auch stets Rechnung tragen, denn er weiß, daß die Betriebskosten ungünstig beeinflußt werden, wenn die Gestaltung des Gleisplanes auch bei geringem Verkehr die gleiche Besetzung mit Personal wie bei starkem erfordert.

Da die Leistungen eines Rangierbahnhofes in hohem Maße durch die Art des Personals mit bestimmt werden, so müssen die leitenden Betriebsbeamten dauernd darauf bedacht sein, soweit irgend angängig[3]), den Rangierbahnhöfen nur tüchtiges Personal zu überweisen und das weniger geeignete Personal nach Stellen zu bringen, wo es für die Gesamtleistungen des Eisenbahnunternehmens weniger schadet als auf einem Rangierbahnhofe.

Ein drittes Erfordernis ist noch zu erfüllen, wenn die Personalgebarung nicht die Leistungsfähigkeit, die Wirtschaftlichkeit und die Betriebssicherheit eines Rangierbahnhofes beeinträchtigen soll: das Personal muß die richtige Schulung besitzen, es muß die allgemeinen Betriebsvorschriften und die besonderen Anordnungen für den Bahnhof dauernd gegenwärtig haben und auch danach arbeiten. Hierzu müssen richtige Anleitung, erfolgversprechender Unterricht und sachgemäße Dienstzucht verhelfen.

b) Anleitung zur Bemessung der Kopfzahl. Im nachstehenden sollen Anleitungen für die Bemessung der Kopfstärken der wichtigsten Bedienstetenklassen für neue Rangierbahnhöfe gegeben werden; daneben sollen einige nicht überall bekannte Einzelheiten über den Personaldienst der Rangierbahnhöfe mitgeteilt werden.

Für den Weichenstellerdienst kommen außer den Bediensteten für die Stellwerke und Handweichenposten auch die sogenannten Zurufer in Frage, die trotz aller gut ausgebildeten mechanischen und elektrischen Einrichtungen auf einzelnen Bahnhöfen zur Übermittlung der Aufträge des Rangierpersonals an den Weichensteller sich als vorteilhaft ergeben haben. Ferner die Außenweichensteller, in einzelnen Gegenden Bodenwärter genannt, die in den Stellwerksbezirken, in denen die Weichenwärter wegen starken Verkehrs das Stellwerk nicht verlassen können, die Außenarbeiten (Reinigen, Schmieren, Beleuchten der Weichen und Signale usw.) auszuführen haben. Falls diesen Außenwärtern nicht besondere Aufgaben bei der Leitung der Rangier- und Zuglokomotiven, beim Prüfen des Freiseins der Gleise usw. zugewiesen sind, wird es meist genügen, je nach der Zahl der Weichen und Signale für mehrere Stellwerksbezirke einen Außenwärter anzusetzen; bei durchgehendem Dienst wird man auch häufig nicht alle drei Schichten zu besetzen brauchen.

Die Stärke der fast immer in Kolonnen zusammen arbeitenden Rangierbediensteten (Rangiermeister, Rangierführer, beamtete Rangierer und Rangierarbeiter) ist naturgemäß je nach der Bahnhofsgestaltung und nach der in der Stunde zu bewältigenden Verkehrsgröße (Wagenzahl) sehr verschieden. Eine gewisse Gleichmäßigkeit zeigen die auf den Hauptablaufbergen großer Rangierbahnhöfe tätigen Kolonnen. An der Spitze der Kolonnen steht der Rangiermeister, der bei großen Verhältnissen ausschließlich mit der Leitung der Bewegungen betraut ist und keine Einzelgeschäfte ausführt; sein ständiger Vertreter ist der Rangierführer, der da, wo das Zettelverfahren nicht besteht, meist den Gleisanzeiger bedient, beim Zettelverfahren aber häufig die Rangierzettel ausfertigt. Ein zweiter Mann besorgt das Loshängen der Kuppelungen mit Hilfe der Rangiergabel oder anderer Hilfsmittel, ein dritter Mann ist als „Langmacher" mit der Beseitigung der Notkuppelung und dem Losdrehen der Hauptkuppelung beschäftigt, damit das Arbeiten mit der Gabel schnell vor sich geht. Der sogenannte Packwagenbegleiter, der auf einzelnen Bahnhöfen mit der Zuglokomotive mitfährt, um den Packwagen abzusetzen, wird meist entbehrlich sein, da diese Arbeiten bequem von einem Mann des Zugpersonals im Abschlußdienst ausgeführt werden können. Auch der Rangierlokomotivbegleiter erscheint bei der sogenannten Bergmaschine meist unbegründet, da das Kuppeln der Rangierlokomotiven, da wo es nötig ist, wohl vielfach der Heizer vornehmen kann. Die Verbindung zwischen den Bergrangierern und den Hemmschuhlegern stellt der Gleisbremser dar, dessen Posten wegen der Wichtigkeit für das ganze Arbeiten der Kolonne auf verschiedenen Bahnhöfen von einem

[1]) Es wird am Schluß gezeigt werden, daß unter gewissen Umständen die Betriebskosten zurücktreten müssen, wenn es darauf ankommt, die Leistungen des Bahnhofes auf die größtmögliche Höhe zu steigern.

[2]) Die Versorgung der Rangierbahnhöfe mit gutem Personal wird zurzeit durch die Wohnungsfrage stark erschwert.

[3]) Eine genauere Darstellung der allgemeinen Erfordernisse für alle im Betriebsdienst tätigen Bediensteten findet sich in dem Aufsatz „Das Eisenbahnbetriebspersonal und seine Erziehung" in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1921.

beamteten Rangierer und zuweilen dem Rangierführer wahrgenommen wird. Die Zahl der Hemmschuhleger richtet sich nach der Schnelligkeit des ganzen Arbeitens am Ablaufberg. Da, wo mit dauerndem Ablaufen zu rechnen ist (etwa 2 Züge im stündlichen Durchschnitt) darf man von den Gleisen, nach denen viele Wagen ablaufen, einem Auffänger nur zwei zuteilen, denn sonst liegt die Gefahr vor, daß zuviele Lücken in den Richtungsgleisen entstehen, weil bei 3 und mehr Gleisen der Auffänger trotz guten Willens es nicht immer fertig bekommen wird, die Wagen bis dicht an die stehende Gruppe rollen zu lassen, besonders wenn das mittlere Gleis schneller volläuft als die seitlichen ihm zugewiesenen Gleise. Er wird dann geneigt sein, die letzten Wagen in den 3 Gleisen in einer Höhe zu halten, um keine Beschädigungen zu verursachen. Das ist aber nicht vorteilhaft, denn viele Lücken erfordern häufig ein Zusammendrücken, wodurch die Leistungsfähigkeit des Ablaufberges vermindert wird.

Für Kolonnen, die nicht am Berge arbeiten (zur Bedienung der Umladehallen, Wagenwäsche, Werkstätten usw.) ist die Zusammensetzung: 1 Rangiermeister, 1 Rangierführer und 2 Rangierer oder Rangierarbeiter sehr beliebt, weil sie bequem eine Teilung der Kolonnen gestatten in der Weise, daß ein Teil (Meister oder Führer mit je einem Rangierer) z. B. die Wagenwäsche bedient, während gleichzeitig der andere Teil mit der Zuglokomotive z. B. Arbeiten an einem Zuge ausführt, der nicht aufgelöst wird oder Überführungen von Viehwagen oder Wagen mit Seeausfuhrgut von einem Zuge zum anderen bewerkstelligt.

Das Wagenmeisterpersonal, bestehend aus Wagenmeister, Wagenaufseher und Schlossern, hat die sogenannte technische Untersuchung der Wagen in den eingehenden und ausgehenden Zügen auszuführen und soll dadurch die rechtzeitige Entdeckung von Schäden an Wagen oder Ladungen, die zu Unfällen im Bahnhof selbst oder auf der Strecke führen können, gewährleisten. Bei gewissenhafter Ausführung dieser technischen Untersuchung wird in hohem Grade der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Betriebes gedient. Zur wirksamen Erfüllung dieser Aufgaben muß das Personal in der Stärke vorhanden sein, daß tatsächlich jeder ankommende und abgehende Zug, ohne daß Aufenthalte für die übrigen Arbeiten des Rangierbahnhofes entstehen, auch eingehend nachgesehen werden kann. Bei einem zweiseitigen Bahnhof und etwa zwei Zügen in der Stunde würde man wohl für jede Seite 2 Wagenmeister und gegebenenfalls einen Schlosser zu rechnen haben. Wegen des vor dem Kriege verhältnismäßig befriedigenden Zustandes des Wagenparks hatte die frühere preußische Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1911 aus Ersparnisrücksichten die Untersuchung bei Eingang der Züge grundsätzlich abgeschafft, allerdings kurze Zeit nachher sich wieder veranlaßt gesehen, an verschiedenen Stellen Ausnahmen von dieser Regel zu gestatten. Als während des Krieges die Untersuchungen auf Grund der Bau- und Betriebsordnung eingeschränkt und nur noch die nötigsten Reparaturen ausgeführt wurden, verschlechterte sich der Zustand der Güterwagen sehr, und es entstanden durch zu späte Entdeckung oder das Übersehen von Schäden sehr viele Verspätungen, sonstige Unregelmäßigkeiten und Unfälle. Man sah sich daher bei den ehemals preußischen Bahnen gezwungen, im Jahre 1917 die Untersuchung auch beim Eingang der Züge an allen Stellen wieder grundsätzlich anzuordnen. Sie ist jetzt tatsächlich überall wieder durchgeführt. Nur bei den 7 Berliner Rangierbahnhöfen, die gewissermaßen als ein Bahnhof betrachtet werden, besteht nur die Untersuchung beim Ausgange, aber auch hier haben sich durch dieses Fehlen der Eingangsuntersuchung verschiedentlich Mängel ergeben.

Von großer Bedeutung für das einwandfreie Arbeiten der Rangierbahnhöfe sind die Zugabfertiger, die im wesentlichen die Frachtbriefe der beladenen und die Begleitscheine der leeren Wagen vom Zugführer der ankommenden Züge in Empfang zu nehmen und die Papiere richtig geordnet für die Zugführer der abgehenden Züge bereit zu stellen haben, daneben die Bleiverschlüsse des Zolles und der Eisenbahn auf Unversehrtheit zu prüfen, unleserliche oder unvollständige Beklebezettel ergänzen und Kreideanschriften an den Wagen für die Verkehrsstellen des Bahnhofs, ferner Bezeichnungen der Gleisnummer an den Wagen des Durchgangsverkehrs anbringen, sowie ungültige Anschriften und Zettel beseitigen. Während die übrigen Betriebspersonale in den Bahnhofsgleisen die Wagen nach den Vorschriften rangieren, haben die Zugabfertiger die zugehörigen Begleitpapiere in den Zugabfertigungsräumen zu rangieren. Der Name Zugabfertiger ist nicht vorteilhaft gewählt, die Bediensteten sollten einfach Frachtbriefverteiler oder „Papierrangierer" heißen. Die Zusammenfassung aller Zugabfertigungsgeschäfte auch bei neuzeitlichen Rangierbahnhöfen in einer zentralen Zugabfertigung ist zwar möglich, hätte auch für die beste Ausnutzung aller Kräfte gewisse Vorteile, trotzdem hat man sich aber zur Beschleunigung des Umlaufs der Frachtbriefe bei den meisten Bahnhöfen entschlossen, die Geschäfte in Teilabfertigungen ausführen zu lassen. Als Regel kann man für zweiseitige Bahnhöfe 4 Abfertigungsstellen bezeichnen (auf jeder Seite eine für die ankommenden Züge am Hauptablaufberge und eine in der Nähe des Standortes der Lokomotiven für die abgehenden Züge). Da wo die Güterzüge zum Teil aus den Richtungsgleisen, zum Teil aus besonderen Ausfahrgleisen abfahren, hat man auch vielfach 2 Abfertigungen für den Ausgang angeordnet. Bei einseitigen Rangierbahnhöfen kommt man in der Regel mit 2 Abfertigungen (je einer für Ein- und Ausgang) aus. Wegen des engen Zusammenliegens aller Gleisanlagen bei den älteren Rangierbahnhöfen hat sich bei ihnen häufiger eine einzige Zugabfertigung als vorteilhaft erwiesen. Die Besetzung der einzelnen Teilabfertigungen richtet sich nach der Zugfolge. Bei nicht zu dichter Lage der Züge genügt bei vielen Teilabfertigungen ein Zugabfertiger. Für die Verbringung der Frachtbriefe von einer zur anderen Teilabfertigung und nach den in Frage kommenden sonstigen Abfertigungen sind besondere Boten erforderlich, deren Zahl sich nach der Zugfolge richtet.

Um an Zugabfertigungspersonal zu sparen, hat man früher verschiedene Versuche angestellt. Man hat z. B. die Frachtbriefe nicht am Packwagen der ankommenden Züge von einem Zugabfertiger übernehmen lassen, sondern hat sie durch die Zugführer oder durch die nach dem Schuppen (Heizhaus) fahrenden Lokomotiven oder durch anderes Gelegenheitspersonal nach den Zugabfertigungsräumen bringen lassen; man hat an anderen Stellen die Frachtbriefe auch in Kästen legen lassen, aus denen sie von den Zugabfertigern bzw. den Zugführern entnommen wurden. Doch hat man alle diese Versuche wieder aufgeben müssen, weil es zu häufig vorkam, daß Beschädigungen der Ladungen zu spät entdeckt wurden und die Papiere nicht rechtzeitig zur Stelle waren, so daß viele unnütze Schreibereien entstanden und viele Unregelmäßigkeiten in der Abfertigung der Züge und damit Verringerungen der Leistungsfähigkeit eintraten.

Zur Gewährleistung des guten reibungslosen Zusammenarbeitens der verschiedenen an der Zugbildung und -abfertigung beteiligten Personalgruppen (Weichensteller, Rangierkolonnen, Lokomotivpersonal usw.) sind für gewisse Teile der Rangierbahnhöfe Aufsichtsbeamte tätig (bei zweiseitigen in der Regel mindestens 4, bei einseitigen mindestens 2), die teilweise auch mit gewissen fahrdienstlichen Aufgaben betraut sind (Freimelden der Gleise an den Hauptfahrdienstleiter, Meldung der Abfahrbereitschaft fertiggestellter Züge). Soweit letzteres nicht der Fall ist, und soweit die dem Aufsichtsbeamten obliegenden Pflichten nicht die ständige Anwesenheit in dem engeren Bezirk erfordern, muß jedenfalls geprüft werden, ob nicht unter Hebung der Verantwortlichkeit der Rangiermeister eine Einschränkung der Zahl der Aufsichtsbeamten an verschiedenen Stellen ratsam ist. Niemals sollte man dagegen versäumen, bei größeren Rangierbahnhöfen, besonders bei gespannter Betriebslage, eine den Bereich des ganzen Bahnhofs umfassende Oberaufsicht einzurichten, denn der Leiter eines großen Rangierbahnhofes hat so vielfältige Geschäfte, daß er sich der unbedingt erforderlichen ständigen Beaufsichtigung des gesamten Außendienstes nicht in genügender Weise unterziehen kann.

Über die Zahl der Fahrdienstleiter brauchen hier keine weiteren Angaben gemacht zu werden, da sie durch die als gegeben anzusehenden Sicherungseinrichtungen bedingt werden. So erwünscht auch eine zentrale Fahrdienstleitung für die Vereinfachung der Abhängigkeiten der Sicherungsanlagen und wegen der Erleichterung des gesamten Nachrichtendienstes ist, so wird man doch wegen der Menge der zusammenlaufenden Geschäfte bei ganz großen Verhältnissen der Zentralisierung widerraten müssen.

Die Zahl der Zugbegleitbediensteten richtet sich nach der Zahl der von dem Personal des Rangierbahnhofes zu fahrenden Züge. Für die Bedarfszüge muß eine genügende Zahl von Bereitschaftspersonalen vorgesehen werden (siehe auch unter Punkt 2). Man wird im allgemeinen zufrieden sein müssen, wenn die Bereitschaften etwa an 50—60 % aller Tage benutzt werden. In betriebsschwieriger Zeit und bei Wagenmangel, wo es nicht angängig ist, Bedarfszüge längere Zeit auf Bespannung warten zu lassen, wird man sich auch mit einer geringeren Durchschnittsbenutzung zufriedengeben müssen. Außer den geschlossenen Bereitschaftspersonalen sind noch eine Anzahl Einzelbereitschaften als Ersatz für Erkrankte (im Herbst und Winter beim Zugbegleitpersonal bis 8 %, beim übrigen Personal 5 %, im Sommer durchweg 2 bis 3 %) Beurlaubte (8 %) und Auszubildende (etwa 2 %) vorzusehen (sogenannte Prozentleute). Aus diesen Einzelbereitschaften sind auch die in anderen Sparten erforderlichen Ergänzungen zu decken. Die Ausführung der für genannte Zwecke erforderlichen Kommandierungen beim Zugbegleitpersonal und auf vielen Bahnhöfen auch für die anderen Personale hat man in den letzten Jahren auf größeren Bahnhöfen einem meist der Zugführerklasse entnommenen sogenannten Fahrmeister übertragen, dessen Posten auf großen Bahnhöfen vielfach in zwei Schichten besetzt ist, da der Fahrmeister außer der Kommandierung häufig noch andere Geschäfte des Bürodienstes ausübt. Die an einzelnen Stellen eingerichtete dritte Schicht muß als entbehrlich bezeichnet werden, denn die

bei Nacht vorkommenden Geschäfte, die im allgemeinen nur in der Bestellung der Bereitschaftspersonale bestehen, können von einem Aufsichtsbeamten wahrgenommen werden.

Für die Bürogeschäfte (Lohnrechnungen, Vernehmungen, Geräteverwaltung usw.) kommt auf den Rangierbahnhöfen nur besonders gutes, nicht zu knapp bemessenes Personal in Frage, damit der Oberbahnhofsvorsteher und seine Vertreter für den Außendienst (Oberaufsicht s. o.) der sehr notwendigen Beaufsichtigung des Außendienstes täglich nicht zu lange Zeit durch Büroarbeiten entzogen werden. Bei den jetzigen schwierigen Verhältnissen wird man im allgemeinen auf 100 Köpfe Gesamtpersonal des Bahnhofes einen Kopf Büropersonal rechnen können, und außerdem für je etwa 75 Lohnempfänger noch einen Kopf für die jetzt sehr zeitraubende Bearbeitung der Lohnrechnungen. Die im Fahrmeisterdienst beschäftigten Personen sind in diese Zahlen nicht eingeschlossen, ebenso nicht die Bediensteten, die die Disposition des Wagenbüros über die Wagenverteilung auszuführen haben. Für letztere Geschäfte wird man auf mittleren Rangierbahnhöfen ein bis zwei Köpfe anzusetzen haben. In betriebsruhiger Zeit (vom April bis September) werden die Vertreter des Vorstehers (Oberaufsicht) zu Bürogeschäften herangezogen werden können.

Das Telegraphen- und Fernsprechpersonal richtet sich nach den vorhandenen Einrichtungen und der Zahl und dem Umfange der erforderlichen Telegramme und Gespräche. Für den telegraphischen Zugmeldedienst ist bei größeren Verhältnissen zur Unterstützung des Fahrdienstleiters meist ein Telegraphist erforderlich. Die Versuche, im telegraphischen Nachrichten-Dienst Regelzahlen für die Zahl der Telegraphisten nach der Zahl der Telegramme aufzustellen, haben bisher zu keinem Ergebnis geführt. Die Aufgabe der Fernsprechschaltstellen kann an vielen Stellen bei Nacht, wo erfahrungsgemäß viele bei Tage geführte Gespräche fortfallen, von einem der Telegraphisten wahrgenommen werden.

2. Lokomotiven und Personal für den Lokomotivdienst.

Neben der Versorgung des Rangierbahnhofs mit dem nötigen Betriebspersonal spielt die Beschaffung einer genügenden Zahl leistungsfähiger Lokomotiven für Zug- und Rangierdienst die wichtigste Rolle. Die Untersuchung der Betriebsschwierigkeiten der letzten Jahre, die, vielfach von einem Rangierbahnhofe ausgehend, weite Bezirke in Unordnung brachten, hat immer wieder von neuem die ausschlaggebende Wichtigkeit dieses Zweiges betrieblicher Tätigkeit gezeigt. Vor allem kommt es auf Bereitstellung der Lokomotiven von genügender Schwere für die Abfuhr der fertiggestellten Züge an, denn anderenfalls muß der Rangierbahnhof wegen stockender Vorflut nach einiger Zeit in Schwierigkeiten kommen, da die Gleise für die Aufspeicherung fertiger Züge nur kurze Zeit ausreichen. Überaus wichtig ist auch die Versorgung der einzelnen Bahnhofsbezirke mit leistungsfähigen Rangierlokomotiven, besonders an den Hauptablaufbergen. Auf verschiedenen Bahnhöfen treten immer wieder Störungen und damit Behinderungen der Leistungsfähigkeit ein, wenn die Rangierlokomotiven nicht schwer genug sind, um Rangierabteilungen in voller Stärke auf die Ablaufberge zu ziehen oder die Abteilungen über die Berge zu drücken. Bei der Bemessung des Lokomotivbedarfs für einen Bahnhof muß selbstverständlich auf die Zahl der im allgemeinen zu fahrenden Bedarfszüge Rücksicht genommen werden, ferner bei den Rangierlokomotiven an den Mehrbedarf bei schlechtem Wetter (Spitzendrückerlokomotiven bei Gegenwind, Frost usw.) gedacht werden. Bei gewöhnlichen Verkehrsverhältnissen (etwa abgesehen von der Zeit der Ernte) wird man in vielen Fällen für die Bestimmung der Zahl der erforderlichen Lokomotiven eine Bedarfszugzahl von etwa 10—15 % der planmäßigen Zugzahl auf wichtigeren Strecken annehmen können[4]). Will man die Zahl der Lokomotiven für Bedarfszüge in einem ganzen Direktionsbezirk ermitteln, so darf man nicht allein von der Zahl der Bedarfszüge ausgehen, sondern man muß die Länge der Strecken, auf denen sie verkehren, in Betracht ziehen; neben der Zugzahl muß man dann die „Bespannungslänge“ berücksichtigen.

Die Zahl der Lokomotivpersonale ist aus der Zahl der zu fahrenden planmäßigen und Bedarfszüge abzuleiten, dazu sind die Zuschläge für Erkrankte (im Sommer etwa 2—3, im Winter bis 8 %), für Beurlaubte (8 %) und für Auszubildende (2 %) zu machen. Für die „Aufbereitung“ der Lokomotiven, die an vielen Stellen noch immer Restaurierung genannt wird (Putzen, Ausschlacken, Auswaschen, Ausblasen) kann man etwa rechnen 2 bis 2,4 Köpfe bei den schwersten Lokomotiven etwa von der Gattung der Preußischen G 12, G 10, G 8^2, G 8^3, S 10 und 1,8 bis 2,0 Köpfe bei den übrigen Gattungen, und zwar für jede dienstplanmäßig zugeteilte Lokomotive. In den obigen Zahlen wird auch die Bedienung der Drehscheibe und Schiebebühnen einzuschließen sein, dagegen nicht das Aufladen der Schlacken.

Für das Büro der Betriebswerke wird man für je 100 Mann der Gesamtkopfzahl etwa 2 Bürokräfte zu rechnen haben außer dem Vorsteher und seinen 2 (oder 3) Vertretern.

Bei allen obigen Zahlen sind die durch Handwerker vorzunehmenden Instandsetzungsarbeiten nicht berücksichtigt.

Sowohl beim Lokomotiv- als auch beim Bahnhofspersonal sind bei allen Kopfzahlermittelungen die dem Personal zustehenden Ruhetage zu berücksichtigen. Falls es sich um Dienstposten handelt, die an Sonn- und Feiertagen ebenso besetzt sein müssen wie an Werktagen, sind für diese Ruhetagsablösungen Zuschläge von etwa 16 % zu machen.

(Fortsetzung folgt.)

Sind die privatrechtlichen Zahlungsverbindlichkeiten der Eisenbahnkassen noch Holschulden?

Vom Gerichtsassessor **Mantey** in Erfurt.

Ist für die Leistung aus einer bürgerlich-rechtlichen Verpflichtung ein Ort weder von den Parteien bestimmt worden, noch aus den Umständen, insbesondere aus der Natur des Schuldverhältnisses zu entnehmen, so hat die Leistung an dem Orte zu erfolgen, an dem der Schuldner zur Zeit der Entstehung des Schuldverhältnisses seinen Wohnsitz (die juristische Person ihren Sitz) hatte (§ 269 BGB.). Der Gläubiger muß sich also die Schuldnerleistung holen (sog. Holschuld).

Eine Ausnahme tritt bei Geldschulden ein: der Schuldner muß Geld auf seine Kosten und Gefahr dem Gläubiger an dessen Wohnsitz zur Zeit der Leistung übermitteln — sofern nicht der Parteiwille ein anderes ergibt — (§ 270 BGB.; sog. Bringschuld).

Dieser Grundsatz „Geldschulden sind Bringschulden“ gilt, da er in dem die Privatrechtsverhältnisse innerhalb des Deutschen Reichs regelnden Bürgerlichen Gesetzbuche enthalten ist, für die Geldschulden aller Personen, natürlicher wie juristischer (z. B. des Fiskus aus privatrechtlicher Verpflichtungen).

Infolge Vorbehalte des Art. 92 E.G.B.G.B. sind jedoch frühere landesgesetzliche Vorschriften, nach denen Zahlungen aus öffentlichen Kassen an der Kasse selbst in Empfang zu nehmen waren, unberührt geblieben.

Auf Grund dieses Vorbehalts bestimmt das Preuß. Ausführungsgesetz zum BGB. in Art. 11: „Zahlungen aus öffentlichen Kassen sind, wenn nicht ein Anderes bestimmt ist, an der Kasse in Empfang zu nehmen.“ Eine entsprechende Bestimmung besteht in allen übrigen ehemaligen Bundesstaaten.

Damit haben die Landesfisci das Vorrecht erhalten, daß ihre Geldschulden Holschulden sind. Den Grund für diese Ausnahme geben die Motive des Preuß. Ausführungsgesetzes zum BGB. in Art. 11 dahin an: „Die Beibehaltung dieses Vorrechts der öffentlichen Kassen ist durch das öffentliche Interesse an einer geordneten Kassenführung geboten.“

Obgleich dieser Grund nicht nur für die öffentlichen Kassen der Länder zutrifft, sondern namentlich bei der heute überwiegenden Zahl der Kassen des Reichsfiskus auch für diese, hat der Gesetzgeber dem Reichsfiskus jenes Vorrecht absichtlich nicht beigelegt, wie die Protokolle zum BGB. (Bd. 1 S. 307 unter XI) ergeben. Danach lag u. a. ein Antrag 1 vor, als § 270b zu bestimmen: „Zahlungen aus öffentlichen Kassen sind an der Kasse in Empfang zu nehmen“. Diesen Antrag lehnte die Kommission ab aus folgender Erwägung: die Entwicklung der Gesetzgebung gehe in Deutschland auf Beseitigung der auf privatrechtlichem Gebiete bestehenden Privilegien des Fiskus. Zur Aufstellung eines solchen bisher in einem großen Teile des Reichs nicht anerkannten Vorrechts durch die Reichsgesetzgebung werde man sich daher nur entschließen können, wenn ein dringendes Bedürfnis dazu nötige. Ein solches liege aber nicht vor. Größere Bundesstaaten (Baden, Württemberg) hätten vielmehr geradezu erklärt, keine Veranlassung zu haben, die Einführung des Privilegs zu wünschen. Wenn mehrere große Bundesstaaten (Preußen, Bayern, Sachsen) im Interesse einer geordneten Kassenführung auf die im Antrag 1 vorgeschlagene

[4]) An Fahrplänen für Bedarfszüge müssen selbstverständlich mehr vorgesehen werden. Es empfiehlt sich, auf wichtigeren Strecken alle Lücken zwischen den fahrplanmäßigen Zügen mit Bedarfszügen auszufüllen, damit bei schwieriger Betriebslage jederzeit Fahrpläne zur Abbeförderung von Zügen zur Verfügung stehen.

Sondervorschrift Gewicht legten, so geschehe ihrem allerdings nicht von der Hand zu weisenden Wunsche durch Aufnahme des Vorbehalts in das Einführungsgesetz Genüge.

Ob angesichts der heutigen Not des Reichsfiskus de lege ferenda die Tendenz, fiskalische Vorrechte auf privatrechtlichem Gebiet zu beseitigen, noch verfolgt werden würde, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls besteht für die Reichsbahnkassen das alte Vorrecht der landesfiskalischen Kassen, das sie vor der Verreichlichung als Kassen der Staatsbahnen genossen, weiter. Denn nach dem Gesetz betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatsbahnen auf das Reich vom 1. April 1920 § 1 Abs. 2 hat das Reich das Eisenbahnunternehmen jedes Landes als Ganzes mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten übernommen. Damit sind die zur Zeit des Übergangs der Staatsbahnen auf das Reich bestehenden Zahlungsverpflichtungen der Eisenbahnkassen mit dem bisherigen Zahlungsmodus auf das Reich übergegangen; die nach dem Übergang aufgekommenen Verbindlichkeiten entstanden und entstehen mit dem Vorrecht der ehemaligen Länderkassen.

Die Bestimmung des § 1 Abs. 2 im Staatsvertrage hat also den sonst für die privatrechtlichen Zahlungsverpflichtungen der Reichskassen maßgebenden § 270 BGB. zugunsten des Reichsbahnfiskus abgeändert, dessen Gläubiger (z. B. Empfänger von Haftpflicht- und sonstigen Entschädigungen oder von Vergütungen für Leistungen und Lieferungen) nach wie vor ihre Geldforderungen im Kassenraum in Empfang zu nehmen oder aber bei Übersendung deren Kosten und Gefahr zu tragen haben, sofern nicht vertraglich ein Anderes bestimmt worden ist.

Großgüterwagen der Deutschen Reichsbahn.

Über die Bauart dieser Wagen sprach als Fortsetzung seines Vortrages vom 17. Oktober v. J., über den wir in Nr. 49 S. 942 des Jahrgangs 1922 dieser Zeitung berichteten, Regierungs- und Baurat Laubenheimer, Mitglied des Eisenbahn-Zentralamtes, in der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft. Er zeigte zunächst, bis zu welchen Leistungen die Amerikaner ihre Eisenbahnfahrzeuge, mit denen die großen Massentransporte bewältigt werden, gesteigert haben, und führte in Lichtbildern den größten amerikanischen Güterwagen von 108,9 t Ladegewicht und die zu diesen Wagen gebaute größte Güterzuglokomotive der Welt (1 D + D + D 2) von 75,4 t Zugkraft vor, die beide bei der Virginian-Eisenbahn-Gesellschaft sich im Betriebe befinden.

Der Redner ging alsdann auf die Konstruktionsgrundlagen für die neuen Großgüterwagen der Deutschen Reichsbahn ein, die größere spezifische Belastungen nötig machen, als es bisher in Deutschland üblich war. Mit dem bisherigen 7,5 t Raddruck und 3,6 t Belastung für das laufende Meter läßt sich überhaupt kein für die praktische Verwendung brauchbarer Großgüterwagen bauen. Ein 50-t-Wagen würde dabei rd. 20 m lang werden. Bei den neuen Entwürfen wurde deshalb ein Raddruck bis zu 10 t und eine Längenbelastung von 6,5 t/m zugelassen, die später gemäß dem Lastenschema der für die zukünftigen Brückenberechnungen gültigen Lastenzüge N und E auf 8 t/m erhöht werden soll. Unter diesen Voraussetzungen ließ sich ein 50-t-Großgüterwagen von nur 12 m Gesamtlänge entwerfen, wobei ein Kasteninhalt von 64 cbm erreicht wurde. Die Wagenverkürzung konnte durch die größere Profilausnutzung erreicht werden, weil sämtliche Großgüterwagen im Interesse der Vermeidung der unproduktiven Selbstkosten ihrer Benutzer als Selbstentlader gebaut sind, wodurch die bisherige Abhängigkeit von den niedrigen Wagenborden für die Randentladung fallen konnte. Hierdurch entfiel zugleich auch die Forderung der Kippfähigkeit der Wagen, die für Drehgestellwagen beim Kippen über Kopf starke konstruktive Schwierigkeiten verursacht hätte.

Die zulässige Umgrenzungslinie der Wagen (Transitprofil), wurde in Anbetracht der vielen noch bestehenden unzureichenden Profile der Privatanschlüsse zunächst noch nicht voll ausgenutzt; die größte Konstruktionshöhe über Schienenoberkante wurde bei den ersten Entwürfen zunächst auf 3,75 m über Schienenoberkante beschränkt. Die Unabhängigkeit in der Bemessung der Kastenwandhöhe gab die konstruktiv sehr erwünschte Möglichkeit, auch bei den Flachbodenselbstentladern trotz der Türen den Obergurt durchziehen zu können, der bekanntlich bei 20-t-Wagen durch die Tür unterbrochen wird, wodurch der bisherige 20-t-Wagen starke Einbuße an Festigkeit, die bei den künftigen Wagen durch besondere konstruktive Maßnahmen behoben werden soll, erlitt. Trotzdem macht die Forderung einer guten Kastensteifigkeit bei dem großen Todgewicht und bei der hohen Schwerpunktlage Schwierigkeiten, weil eine gute Selbstentladung die teilweise Öffnung der Seitenwände erforderlich macht, wodurch der Wagenkasten an Längsversteifung bedeutende Einbuße erfährt. Trotzdem ist es gelungen, auch diese Frage auf verschiedene konstruktive Weise zu lösen. Zur Versteifung der Wagenkasten ist eine Mittelwand eingezogen, wodurch gleichzeitig die Möglichkeit geschaffen wurde, bestehende Bunkeranlagen, die vielfach nur eine Länge von 6 m besitzen, auch ohne Vergrößerung bei den 50-t-Wagen benutzen zu können, in dem man zwei Teilentladungen vornimmt.

Dem endgültigen Verwendungszweck der Großgüterwagen entsprechend werden künftig zwei Bauarten der Großgüterwagen erforderlich werden: 1. reine Selbstentlader mit feststehendem Sattel für die Pendelzüge des Großmassenverkehrs und 2. Flachbodenselbstentlader für die freizügige allgemeine Verwendung.

Von den zunächst zur Ausführung kommenden 200 Großgüterwagen, die für 10 Züge von je 20 Wagen mit 1000 t Nutzlast gedacht sind, werden zwei Züge mit reinen Selbstentladern und acht Züge mit Flachbodenselbstentladern, jeder Zug mit einer eigenen Wagenbauart, gebildet, um aus den Betriebserfahrungen mit diesen verschiedenen Bauarten die Konstruktionsunterlagen für die künftigen beiden Einheitsbauarten zu gewinnen.

Von den reinen Selbstentladern werden zur Zeit zwei Arten, Bauart Talbot, Aachen, mit feststehendem Sattel von 45° und Bauart Waggonfabrik Uerdingen, die einen gebrochenen Sattel von 60° und 45° Neigung hat, gebaut. Während der Talbotwagen ein Drehgestellwagen mit dem bekannten Fachwerk-(Diamond)-Drehgestell ist, das sich besonders gut zur Erprobung des Kugellagers von Fichtel und Sachs in Schweinfurt und des sphärischen Rollenlagers der S. K. F.-Norma, Berlin, eignet, stellt der Uerdinger Wagen in seiner Achsenanordnung eine ganz neue Bauart dar. Er ist der erste für den öffentlichen Verkehr bestimmte vierachsige Güterwagen ohne Drehgestell. Er besitzt freie Lenkachsen, deren Federanordnung durch ein System von Längsausgleichhebeln und einem Querausgleichhebel ausgebildet wurde, und hierdurch eine theoretische Auflagerung des Wagens auf drei Punkten erzielt, wodurch eine wesentliche Gewichtsersparnis und billige Unterhaltung gegenüber der Drehgestellbauart erreicht wird, während die Standsicherheit des Wagens in Gleiskrümmungen mit Kurvenüberhöhungen gewahrt bleibt und die Entgleisungsgefahr ausgeschlossen wird. Die bisherigen Versuche mit dem Münchener Ausstellungswagen, Flachbodenselbstentlader der Waggonfabrik Uerdingen, der dieselbe Anordnung hat, hatten keine Anstände ergeben.

Bei den Flachbodenselbstentladern, die wahlweise als gewöhnliche Güterwagen mit flachem Boden oder als Selbstentlader für Schüttgüter verwendet werden können, sind zwei Abarten zu unterscheiden. Bei der ersten muß der Sattel (Eselsrücken) vor der Beladung aufgerichtet werden, während er bei der zweiten Art sich erst im Augenblick der Entladung selbsttätig bildet. Nach der ersteren Art sind die Flachbodenselbstentlader, Bauart Uerdingen, Bauart Malcher der Oberschlesischen Eisenbahn-Bedarfs A.-G. in Gleiwitz und Bauart Waggonfabrik Steinfurt in Königsberg entworfen worden. Während der Malcher-Wagen auch ohne Drehgestell nur mit Lenkachsen gebaut wird, hat der Steinfurt-Wagen eine Achsenanordnung in einem Lenkgestell, das gewissermaßen ein Mittelding zwischen freien Lenkachsen und einem gewöhnlichen Drehgestell darstellt. Nach der zweiten Art sind die Flachbodenselbstentlader der Bauarten Linke-Hoffmann-Werke, Breslau, Fried. Krupp A.-G., Lowa, Essen-Ruhr, Orenstein & Koppel A.-G., Berlin, und Rheinmetall Düsseldorf entworfen worden.

Sämtliche vorstehenden Wagen sind in ihren Entwürfen rein deutscher Natur ohne fremde Vorbilder im Gegensatz zu den neuen englischen Großgüterwagen, die nur amerikanische Nachbildungen darstellen. Nur eine Art der deutschen Entwürfe, der Flachbodenselbstentlader Bauart Talbot, ist einer in Amerika weit verbreiteten Bauart nachgebildet worden.

Sämtliche Großgüterwagen, die nur in luftgebremsten Zügen fahren werden, erhalten je zwei normale Bremszylinder der Kunze-Knorr-Güterzugbremse, die so geschaltet sind, daß beim leeren Wagen nur ein Bremszylinder (bei einem Eigengewicht des Wagens über 23 t) bzw. nur die C-Kammer eines Zylinders (bei einem Eigengewicht unter 23 t) auf alle vier Achsen wirken, während beim beladenen Wagen alle vier Kammern beider Zylinder bremsen, wodurch es ermöglicht wurde, beim leeren und beladenen Wagen annähernd den gleichen Bremsprozentsatz

zu erreichen. Im übrigen ist jeder Wagen mit einer Handbremse versehen, die nur auf zwei Achsen wirkt und nach amerikanischem Vorbild nur als Verschiebebremse zu benutzen ist.

Der Umstand, daß die Großgüterwagen zunächst nur in geschlossenen Pendelzügen, losgelöst von dem übrigen Verkehr, laufen werden, gibt die erwünschte Gelegenheit, zwei wichtige wagentechnische Neuerungen zu erproben, die selbsttätige Mittelkupplung und die Kugel- bzw. Rollenlager.

Die jetzige Schraubenkupplung, die nur eine zulässige Belastung von 14 t hat und schon bei den heutigen Zugbelastungen vielfach ein Strecken der Spindel und eine dadurch herbeigeführte Ungangbarkeit der Kupplung erleidet, würde bei einer Vollauslastung des Großgüterwagenzuges gänzlich versagen, zumal sie heute schon außerordentliche Unterhaltungskosten, die für das laufende Jahr zu mindestens 12 Milliarden Mark veranschlagt werden können, erfordert. Versuchsweise werden deshalb bei 100 Großgüterwagen die bekannte Scharfenberg-Kupplung der Scharfenbergkupplung A.-G., Berlin W 15, und die amerikanische Willisonkupplung, welche von der Kunze-Knorr-Bremse A.-G., Berlin-Lichtenberg, gebaut wurden, zugleich mit der neuen Uerdinger Ringfeder von 28 bzw. 50 t Belastungsfähigkeit erprobt werden. Die Möglichkeit zum Kuppeln der Wagen mit der gewöhnlichen Schraubenkupplung ist bei beiden Bauarten vorhanden.

Die versuchsweise Einführung von Kugel- und Rollenlagern hat neben dem hierdurch erzielten geringeren Zugwiderstande hauptsächlich den Zweck, ein Heißlaufen und dadurch bedingtes längeres Ausfallen dieser hochwertigen Wagen zu vermeiden. Zurzeit betragen die Heißläufer der Deutschen Reichsbahn jährlich rund 250 000 Stück, was eine jährliche Unterhaltung von rund 15 Milliarden Mark verursacht, ohne daß hiervon sämtliche Verluste infolge der hierdurch verursachten Betriebsstörungen erfaßt sind. Von den ersten Großgüterwagenzügen sollen zwei mit Gleitlagern, einer mit Kugel- und sieben mit Rollenlagern ausgestattet werden, um mit den verschiedenen Bauarten eingehende Vergleichsversuche anstellen zu können.

Zum Schluß knüpfte der Redner an ein Wort Dr. Walter Rathenaus an, der in seinem Vorwort zu den „Massengüterbahnen" sagte: „daß das Prinzip der Staatsbahnen mit seinen großen und anerkannten Vorzügen nicht die Eigenschaften verbindet, die den frei-konkurrierenden Industrien anerzogen sind — Lust zur Initiative und automatischen Anpassung an die Bedürfnisse der Gesamtheit — ist evident." Diese Bemerkung ist nicht zutreffend. Wer die Fülle der Probleme überblickt, die die Deutsche Reichsbahn beschäftigt, muß wohl zugeben, daß hier eine Lust zur technischen und wirtschaftlichen Initiative vorhanden ist, wie sie kaum bei einer anderen Eisenbahnverwaltung, auch bei keiner privaten Gesellschaft, zurzeit angetroffen wird. Auch diese Tatsache ist ein Beweis dafür, daß das ernste Streben nach produktivem Schaffen und der feste Wille zum Wiederaufbau nicht gebrochen sind. und auch trotz aller Gegenmaßnahmen unserer Feinde auf die Dauer nicht gebrochen werden können.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Eisenbahn-Verkehrsordnung. Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 23. v. M. eine Verlängerung der Frist für die Verwendung der jetzt gültigen Frachtbriefe bis zum 31. Dezember 1923 verfügt (s. Nr. 10, Teil II des Reichsgesetzblattes vom . März 1923).

— Beschlüsse des Reichseisenbahnrats. Wie bereits in den Beratungen des Ausschusses des Reichseisenbahnrats am 10. März (vergl. Nr. 12 S. 204 d. Ztg.) stimmte auch die Vollversammlung am 21. d. M. mit überwiegender Mehrheit gegen eine Frachtermäßigung für Schnittholz von Ostpreußen und Oberschlesien.

Die Einführung eines Wasserumschlagtarifes für Kohle im Rheinstromgebiet zu gegebener Zeit wurde befürwortet, wobei eine Nachprüfung der Gestaltung des Tarifs für die Häfen Frankfurt-Offenbach vom Reichsverkehrsministerium zugesagt wurde. Der Tarif soll an die Bedingung des doppelten Umschlags gebunden sein. Wegen der Einführung von Umschlagtarifen für Güter aller Art im Bereich der deutschen Stromgebiete werden von der Reichsbahnverwaltung nach vorgenommener näherer Prüfung des Bedürfnisses Vorlagen erwartet.

Bei der allgemeinen Aussprache wurde bekanntgegeben, daß eine Erhöhung der Personen- und Gütertarife zurzeit nicht beabsichtigt sei.

— Aufhebung des Frachturkundenstempels. Der Frachturkundenstempel (Tarifnummer 6 des bisherigen Reichsstempelgesetzes) wird aufgehoben, und zwar mit Wirkung vom 1. April 1923 ab. Für die vor diesem Zeitpunkt ausgestellten Frachturkunden bleibt es insoweit bei den bisherigen Vorschriften, als die Abgaben vorher fällig geworden sind. Es ist ferner eine Erstattung des Steuerwerts für die in den Händen der Steuerpflichtigen befindlichen ungebrauchten Frachturkundenstempelmarken und gestempelten Frachturkundenvordrucke vorgesehen; nähere Bestimmung hierüber wird noch ergehen.

— Die französisch-belgische Eisenbahnregie und die deutschen Eisenbahner. Aus Düsseldorf wird der DAZ. vom 24. d. M. berichtet: Unter dem 20. März erläßt von hier aus die neueingerichtete „französisch-belgische Eisenbahnregie" für das gesamte besetzte Gebiet einen Aufruf an die deutschen Eisenbahner, in dem es u. a. heißt: Die deutsche Reichsregierung habe alles ins Werk gesetzt, um den Verkehr im besetzten Gebiet lahmzulegen und dadurch die Eisenbahnbediensteten von ihren Arbeitsstätten fernzuhalten. Die Alliierten hätten nun selbst die Regie des Eisenbahnwesens in technischer, kommerzieller und verwaltungstechnischer Beziehung übernommen. Von jetzt ab hätten die deutschen Eisenbahner allein dieser Regie zu gehorchen und unterständen nicht mehr der deutschen Reichsregierung, von der sie keine Befehle mehr zu erhalten hätten. Die Regie fordere infolgedessen alle deutschen Eisenbahner des besetzten Gebietes auf, sich an ihre alten Posten zu begeben. Zuwiderhandlungen würden sehr streng bestraft. Die Regie sichere allen Eisenbahnern die früheren Gehälter, Zulagen und sonstigen Vergünstigungen, die ärztliche Hilfe, Krankenkassen und dergleichen zu. Sie sorge dafür, daß die Reichsregierung die Eisenbahner, die in den Regiedienst übertreten, weder maßregele noch bestrafe, noch daß sie Vergeltungsmaßregeln an ihnen treffe. Wenn die Regie, so heißt es am Schluß des langen Aufrufs, solche Maßnahmen treffe, so geschehe das im Interesse des wirtschaftlichen Lebens des besetzten Gebietes und liege durchaus im Sinne der deutschen Bevölkerung.

Gegen die Befolgung dieses Aufrufs hat der Reichsverkehrsminister das folgende Verbot an die Eisenbahner erlassen.

— Verbot der Befolgung von Anordnungen der Regie an die Eisenbahner der besetzten Gebiete. Der Reichsverkehrsminister hat unterm 24. März d. J. folgenden Erlaß an alle Eisenbahnbeamten, Angestellten und Arbeiter der Deutschen Reichsbahn gerichtet:

Die Franzosen und Belgier haben eine Regie für die Eisenbahnen der besetzten Gebiete eingerichtet, die an Stelle der deutschen Verwaltung treten soll. Diese Maßnahme ist völkerrechtswidrig und verletzt den Vertrag von Versailles. Alle Weisungen und Anordnungen der Regie sind ungültig. Das deutsche Reichsbahnpersonal untersteht nach wie vor allein der deutschen Regierung und der Reichsbahnverwaltung und hat nur den deutschen Anordnungen zu gehorchen.

Die deutsche Regierung befiehlt daher allen Beamten, Angestellten und Arbeitern der Deutschen Reichsbahn:

1. Keiner Weisung der Regie ist Folge zu leisten.
2. Jedes Zusammenarbeiten mit der Regie wird untersagt.
3. Der Aufforderung der Regie, unverzüglich zu dem früheren Posten zurückzukehren und den Dienst wieder aufzunehmen, ist unter keinen Umständen und an keiner Stelle nachzukommen.

   Zu den von den Franzosen und Belgiern besetzten Stellen kehrt deutsches Personal nur dann zurück, wenn die betreffende Dienststelle zuvor von dem französischen oder belgischen technischen Eisenbahnpersonal geräumt ist.

   Auf den von den Franzosen und Belgiern nicht besetzten Stellen arbeitet das Personal nach der Weisung seiner deutschen Vorgesetzten weiter.
4. Verstöße gegen vorstehende Weisungen ziehen schwerste Disziplinarbestrafung, insbesondere Dienstentlassung sowie strafrechtliche Verfolgung nach sich.

Die Anordnung der Regie zeigt, daß Frankreich und Belgien ohne die deutschen Eisenbahner den Eisenbahnbetrieb nicht in Gang setzen kann. Deshalb kommt alles darauf an, daß jeder auch der neuen Verlockung gegenüber Stand hält. Für die Störung der deutschen Wirtschaft tragen ausschließlich Frankreich

und Belgien die Verantwortung und nicht die deutschen Eisenbahner, die durch die fremde Militärmacht von ihrem Posten vertrieben worden sind und niemals unter fremdem Kommando arbeiten werden.

Voller Schadensersatz wird allen durch die Maßnahmen der Franzosen und Belgier betroffenen Eisenbahnern und ihren Familien zugesichert.

Haltet fest aus wie bisher.

* * *

In einem Rundschreiben vom gleichen Tage an alle Eisenbahner des von Franzosen und Belgiern besetzten Gebiets stellen sich die Großorganisationen der Eisenbahner in Gemeinschaft mit den Personalvertretungen (Deutscher Eisenbahnerverband, Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamter, Gewerkschaft deutscher Eisenbahner, Allgemeiner Eisenbahnerverband, Gewerkschaft deutscher Reichsbahnbeamter, Gewerkschaft der technischen Beamten, Hauptbeamtenrat und Hauptbetriebsrat) vollinhaltlich hinter das vorstehende Verbot des Reichsverkehrsministers gegen die Befolgung von 8 Anordnungen der Regie und fordern alle Eisenbahner auf, nur den Anordnungen der deutschen Behörden Folge zu leisten.

— Liebesgaben für die Ruhrhilfe und für die besetzten Gebiete. Das Personal der staatlichen und privaten Eisenbahnen in Schweden veranstaltet eine Sammlung zum Besten besonders hilfsbedürftiger Eisenbahner und deren Familien in den besetzten Gebieten. Die hochherzige Spende soll unter Mitwirkung des Schwedischen und des Deutschen Roten Kreuzes in folgender Weise verteilt werden: Das Deutsche Rote Kreuz ermittelt unter Mitwirkung der Reichsbahndirektionen die Adressen der infolge der Besetzung deutscher Landesteile besonders hilfsbedürftigen Eisenbahnbediensteten. Auf Grund der hiernach aufgestellten Listen werden in Hamburg Liebesgabenpakete mit hochwertigen Nahrungsmitteln (Zucker, Reis, Kakao, Fett und Milch) zusammengestellt, in Wagenladungen in das besetzte Gebiet befördert und durch die Hilfszentralen und die örtlichen Organe des Roten Kreuzes verteilt. Diese Sendungen werden frachtfrei befördert. — Die Frachtfreiheit für Liebesgaben, die ursprünglich nur bis 31. März d. J. zugestanden war, ist jetzt bis 30. Juni d. J. verlängert worden.

— Umleitung des badischen Eisenbahnverkehrs über Württemberg. Auf Veranlassung des Badischen Landesverkehrsverbands fand, wie die Schwäb. Kronik mitteilt, am 19. d. M. in Donaueschingen eine sehr zahlreich besuchte Versammlung statt, um über die Frage eines Notverkehrs zwischen den durch die Besetzung von Offenburg auseinandergerissenen badischen Landesteilen zu beraten. Das vor 3 Wochen neu eingelegte Eilzugpaar 386—387 Karlsruhe-Basel über Pforzheim-Horb-Villingen-Freiburg i. Br. genügt jetzt schon kaum dem starken Reisebedürfnis, insbesondere auf der Strecke über das Höllental, wo die Züge nur mit einer gewissen Höchstbelastung gefahren werden dürfen. Setzt der starke Reiseverkehr im Sommer ein, so wird sich die Überfüllung dieser Züge bis zur Unerträglichkeit steigern. Außerdem ist den zwischen Villingen und Hausach gelegenen Verkehrsplätzen, insbesondere Triberg, mit diesen Eilzügen so gut wie gar nicht gedient; es wird darum die Einführung weiterer rascher Verbindungen über Pforzheim-Hochdorf-Hausach angestrebt. Von den beiden anwesenden Vertretern der Reichsbahndirektionen Karlsruhe und Stuttgart wurde auf die besonderen Schwierigkeiten hingewiesen, die der Umstellung des Betriebs während der Fahrplanperiode die größtenteils eingleisigen Umleitungsstrecken entgegenstellen. Sollte jedoch die Verkehrssperre auf der Rheintallinie noch längere Zeit andauern, so sollen dem Verkehr zwischen Nordbaden und dem mittleren und südlichen Schwarzwald im Sommerfahrplan noch weitere Verbesserungen und Erleichterungen gewährt werden, soweit es die allgemeine Verkehrslage und insbesondere die Kohlenbelieferung gestattet.

— Das Reisegepäck am Grenzzollamt. Beim Reisen ins Ausland über die deutsche Zollgrenze müssen sich die Reisenden auch beim deutschen Grenzzollamt zur zollamtlichen Behandlung ihres Gepäcks einfinden, und zwar auch dann, wenn das Gepäck bereits vorabgefertigt ist. Die Bescheinigung des Zollamtes über die Vorabfertigung enthält den Vermerk: „Diese Bescheinigung ist beim Grenzzollamt vorzulegen.“ — Eine Nachprüfung des vorabgefertigten Gepäcks findet nur in Ausnahmefällen statt.

— Schülermonatskarten auch für Lehrlinge. Der Deutsche Industrie- und Handelstag teilt mit, daß nunmehr die Schülermonatskarten allen Lehrlingen unter den gleichen Voraussetzungen wie den Handwerkslehrlingen zugänglich gemacht werden. Neben einer Bescheinigung des Lehrherrn darüber, welchen Beruf der Lehrling erlernt und daß ein schriftlicher Lehrvertrag geschlossen ist, muß noch eine Bescheinigung der Handels-, Handwerks- oder Landwirtschaftskammer oder der in den einzelnen Ländern ihre Obliegenheiten versehenden Berufsvertretung darüber vorgelegt werden, daß die Angaben richtig sind und daß ihr der Lehrvertrag vorgelegen hat. Von solchen Lehrlingen, deren Lehrherren derartigen Berufsvertretungen nicht angehören, sind die Bescheinigungen der unteren Verwaltungsbehörden (Landratsämter, Kreisdirektionen usw.) einzuholen.

— Beschleunigte Beförderung der Eilgüter zwischen Berlin und Süddeutschland. Die Eilgutbeförderung zwischen Berlin und Süddeutschland, insbesondere Bayern, ist durch Einrichtung direkter Eilgüterzüge Berlin Anhalter Güterbahnhof—München und umgekehrt seit dem 1. Februar d. J. wesentlich beschleunigt worden. Während vor diesem Zeitpunkt die Beförderungsdauer für Eilgut (Stückgut und Ladungen) zwischen Berlin und München rund 47 Stunden, zwischen Berlin Anhalter Güterbahnhof und Nürnberg rund 35 Stunden betrug, ist sie nach Einlegung der neuen Züge auf 36 und 25 Stunden verkürzt worden. Hierdurch wird es möglich, die in Berlin Anhalter Güterbahnhof sowohl wie in München aufgegebenen Güter schon am zweiten Tage nach der Aufgabe den Empfängern auszuhändigen.

Der neue Zug Berlin Anhalter Güterbahnhof—München verläßt Berlin in der Nacht zwischen 3 und 4 Uhr und trifft am Abend desselben Tages in Nürnberg und am darauffolgenden Tage gegen 6 Uhr früh in München ein. Der Zug München—Berlin verläßt München abends gegen 11 Uhr, Nürnberg am nächsten Tage gegen 6 Uhr vormittags und trifft an demselben Tage gegen 12 Uhr nachts in Berlin Anhalter Güterbahnhof ein.

Österreich.

— Österreichs Verkehrsbeziehungen zu Rumänien. Der Bundesminister für Verkehrswesen äußerte sich über die Verkehrsbeziehungen Österreichs zu Rumänien in der Hermannstädter „Deutschen Tagespost“ wie folgt: Die Regelung der österreichisch-rumänischen Verkehrsbeziehungen erlitt durch den Eintritt des Kriegszustandes zwischen Rumänien und Österreich-Ungarn eine Unterbrechung, so daß bei Wiedereintreten des Friedenszustandes vorerst ein geregelter Verkehr zwischen Rumänien und Österreich überhaupt nicht möglich war. Dieser Umstand machte sich für Österreich um so mehr fühlbar, als nach Beendigung des Krieges einerseits in Österreich ein großer Bedarf an Lebens- und Futtermitteln bestand, zu dessen Deckung Österreich insbesondere auf Rumänien angewiesen war, während anderseits sich in Rumänien ein lebhaftes Interesse nach österreichischen Industrieartikeln zeigte. Die österreichische Eisenbahnverwaltung war daher mit allen Mitteln bestrebt, die Lücke, die durch den Krieg in den Verkehrsbeziehungen zwischen Rumänien und Österreich verursacht worden war, auszufüllen. Da die allgemeine Verkehrsregelung zwischen Rumänien und Österreich vorerst wegen verschiedener Schwierigkeiten und Widerstände in den am Durchgang beteiligten Nachbarländern sowie wegen der durch den Krieg verursachten ungünstigen Eisenbahnverhältnisse in Rumänien Schwierigkeiten begegnete, wurde der Güteraustausch zwischen den beiden Ländern zunächst in der Weise ermöglicht, daß für einzelne oder Gruppentransporte mit den beteiligten Eisenbahnverwaltungen besondere Vereinbarungen abgeschlossen wurden, wobei den Interessenten wegen des Wagenmangels auf den rumänischen Eisenbahnen zur Abholung der Waren österreichische Leerwagen zur Verfügung gestellt wurden. In späterer Zeit wurde die regelmäßige wöchentliche Führung mehrerer geschlossener Züge vereinbart. Durch diese Regelung wurde es den Parteien möglich, Sendungen mit direkten Frachtbriefen zwischen den beiden Ländern zur Versendung zu bringen. Hierdurch wurde die kostspielige Inanspruchnahme von Mittelspersonen ausgeschaltet und die Frachtzahlung trotz der in Betracht kommenden verschiedenen Tarifwährungen weitgehend erleichtert. Die gleichzeitig weitergeführten Verhandlungen mit den beteiligten ausländischen Verwaltungen zur Wiedereinführung des allgemeinen Güterverkehrs zwischen Rumänien und Österreich sind inzwischen zu einem erfolgreichen Ende geführt worden. Es ist demnach damit zu rechnen, daß in allernächster Zeit der allgemeine direkte Güterverkehr zwischen den beiden Staaten auf den in dieser Verkehrsbeziehung hauptsächlich in Betracht kommenden Wegen auf Grundlage des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtenverkehr allerdings mit gewissen durch die gegenwärtigen Verhältnisse gebotenen Einschränkungen, wird aufgenommen werden können.

Auf dem Gebiete des Tarifwesens ist es den österreichischen Bundesbahnen gelungen, im Wege einer Vereinbarung mit den tschechoslowakischen, polnischen und rumänischen Eisenbahnverwaltungen die Einführung eines direkten Gütertarifs für den Verkehr zwischen Rumänien und Österreich im Durchzuge über Galizien sicherzustellen. Die bezüglichen Verhandlungen hatten

sich wegen der überaus verwickelten Währungs- und Abrechnungsfragen — es kommen 4 Staaten in Betracht — äußerst schwierig gestaltet, doch ist es gelungen, nunmehr die Zustimmung der in Betracht kommenden ausländischen Eisenbahnverwaltungen zu erlangen, und es dürfte der neue Tarif voraussichtlich mit 1. April l. J. in Kraft treten. Dieser Tarif wird insbesondere die direkte Abfertigung auch von den außerhalb Wiens gelegenen österreichischen Erzeugungsstätten und Handelsplätzen ab im Verkehre mit der Bukowina ermöglichen, wodurch einem wiederholt geäußerten Wunsch von Industrie und Handel, die gerade mit diesem Teile des heutigen Rumäniens besonders rege Beziehungen unterhalten, Rechnung getragen erscheint.

Was den übrigen Verkehr Österreichs mit Rumänien anbelangt, so soll demnächst auch ein Stückgutverkehr zugelassen werden, soweit die Grenzbahnhöfe für die Übergabe von Stückgütern eingerichtet sind.

Was den Personenverkehr mit Rumänien betrifft, so bestanden vor dem Kriege wegen der Vorliebe der Reisenden aus den Balkanstaaten für den Weg über Wien, vor allem noch wegen der vielfachen geschäftlichen Beziehungen, die sich aus der Wertschätzung ergaben, deren sich die österreichischen und insbesondere die Wiener Industrieerzeugnisse in Rumänien erfreuten, äußerst rege Wechselbeziehungen; hierfür standen außer dem dreimal wöchentlich verkehrenden Orientexpreßzug (Prag-Wien-Bukarest-Konstanza) noch täglich drei Schnellzugsverbindungen Wien-Bukarest zur Verfügung. Nach dem Kriege wurde der direkte Verkehr mit Rumänien zuerst mit dem dreimal wöchentlich verkehrenden Orientexpreß wieder aufgenommen. Im weiteren Verlaufe hat sich mit dem zunehmenden Reisebedürfnis eine weitere Ausgestaltung dieses Verkehrs als dringlich erwiesen, so daß heute außer dem Orientexpreß schon wieder täglich zwei Schnellzugsverbindungen zwischen Wien und Bukarest bestehen.

— **Der Verkehr über den Arlberg.** Die Besetzung des Ruhrgebietes durch die Franzosen hat die Stillegung des Güterverkehrs auf großen Teilen der westlichen Linien der deutschen Reichsbahn zur Folge. Von der holländischen bis an die Schweizer Grenze sind die Übergänge für den Eisenbahnverkehr zurzeit gesperrt. Es ist naheliegend, daß sich der Handel andere Wege zur Ermöglichung des Güteraustausches sucht. Der nächstliegende Weg ist der über Innsbruck-Buchs, das ist über die Arlbergstrecke. Auf dieser eingleisigen Gebirgsstrecke mit Steigungen bis zu 31 ‰ kann die Beförderung der Frachten nur in leichten Zügen zu ungefähr 20 Wagen mit zwei bis drei besonders starken Lokomotiven bei Verwendung nur sehr guter Kohle und teuren Heizöls erfolgen. Eine Erweiterung der vorhandenen Anlagen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit dieser Strecke ist angesichts des schwierigen Geländes zum Teil überhaupt ausgeschlossen, zum Teil nur mit ungeheuren Kosten möglich. Trotz der schwierigen Verhältnisse ist es der österreichischen Bundesbahnverwaltung gelungen, die Leistungsfähigkeit der Arlbergstrecke gegenüber dem Friedensverkehr um etwa % zu erhöhen. Gleichwohl kann diese Strecke alle jene Frachten, die früher über Deutschland gerollt sind und jetzt nach der Sperre der deutschen Verkehrswege auf dem Weg über Tirol nach dem Westen zu gelangen suchen, zu den bisher über diesen Weg geleiteten Frachten unmöglich vollständig aufnehmen. Da die Höchstgrenze der Leistungsfähigkeit dieser Gebirgsstrecke bereits erreicht ist, wird die Abwicklung des Güterverkehrs in der nächsten Zeit nur mit großen Einschränkungen möglich sein.

— **Bahnbaupläne im Burgenlande.** Wegen finanzieller Sicherstellung des ersten und dringendsten neuen Bahnweges in das südliche Burgenland wurden auf Anregung der Landeshauptmänner des Burgenlandes und der Steiermark am 14. und 15. März in Oberwarth, Pinkafeld und Friedberg Interessentenversammlungen abgehalten. Bei den Verhandlungen wurde neuerlich dargetan, daß die baldigste Ausführung des technisch ausgereiften Bahnbauplanes Friedberg-Pinkafeld für die wirtschaftliche Erschließung des südlichen Burgenlandes und für die Belebung des Verkehrs des steirischen Nachbargebietes unbedingt notwendig ist, unbeschadet der späteren Herstellung weiterer Eisenbahnverbindungen mit dem Burgenlande. Nachdem von den Vertretern des Bundesministeriums für Verkehrswesen die gewünschten Auskünfte in finanzieller und bautechnischer Hinsicht erteilt worden waren, erklärten sich die Versammlungsteilnehmer bereit, ihr lebhaftes Interesse an dem schleunigen Ausbau dieser Linie durch Aktienzeichnungen in einem bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit gehenden Ausmaße zu bekunden, und schritten sogleich an die Wahl von Arbeitsausschüssen, die beauftragt wurden, die Einholung der Zeichnungserklärungen auf dem kürzesten Wege zu bewirken.

— **Staatliche Lieferungen zur Behebung der Arbeitslosigkeit.** Eine Abordnung der arbeitslosen Metallarbeiter hat vor einigen Tagen im Parlament vorgesprochen und u. a. die Bitte vorgebracht, daß durch Vergebung staatlicher Lieferungen Arbeitsmöglichkeiten geboten werden. Mit Rücksicht auf die starke Arbeitslosigkeit in der Metallindustrie beschäftigte sich eine interministerielle Konferenz im Bundesministerium für soziale Verwaltung insbesondere mit jenen staatlichen Lieferungen, bei deren Ausführung Metallarbeiter beschäftigt werden können. Die Konferenz hatte nachstehendes Ergebnis:

Im Rahmen des Voranschlages 1923 der Bundesbahnen kommt vor allem der Aufwand für maschinelle Einrichtungen der Werkstätten, Neubeschaffung von Fahrbetriebsmitteln, Herstellung von Sicherungsanlagen, Brückenwagen und Brückenbauten in Betracht. Zur Beschaffung der maschinellen Einrichtungen der Werkstätten werden im Jahre 1923 Aufträge im Gesamtbetrage von 13,6 Milliarden vergeben; die Vergebung ist zum größten Teil erfolgt, ein Rest von rund 2 Milliarden wird schon in den nächsten Wochen zur Vergebung gelangen. Für Fahrbetriebsmittel (Lokomotiven, Tender, Personenwagen, Dienstwagen, Güterwagen) sind im diesjährigen Budget 172 Milliarden eingestellt. Ein Antrag auf Bestellung weiterer Fahrbetriebsmittel in einem Gesamtbetrage von 55 Milliarden Kronen steht in Verhandlung. Für neue Sicherungsanlagen werden 3,2 Milliarden Kronen aufgewendet, überdies werden solche Anlagen auch im Zuge der Umbauarbeiten in einzelnen Stationen ausgeführt. Für die Herstellung von Brückenwagen sind 1,7 Milliarden, für eiserne Brückentragwerke (abgesehen von der Vollendung bereits begonnener Brückenbauten) 13,2 Milliarden Kronen ausgeworfen. Endlich werden im Jahre 1923 für die Bundesbahnen eiserne Oberbaumaterialien (Schienen, Schrauben, Laschen) im Gesamtbetrage von 15,4 Milliarden angeschafft werden. Zur Elektrisierung der österreichischen Bundesbahnen ist im Voranschlag für 1923 ein Betrag von 223 Milliarden Kronen vorgesehen. Für die Beschäftigung von Metallarbeitern kommen die mechanischen und elektrischen Einrichtungen (Bau von Lokomotiven, Transformatoren, Kraftanlagen usw.) in Betracht, auf deren Herstellung der Betrag von 140 Milliarden Kronen entfällt. Der Rest betrifft in überwiegendem Ausmaße Bauarbeiten.

— **Kohlenförderung Österreichs.** Die inländische Kohlenförderung im Januar d. J. betrug 11 851 t Steinkohle und 232 067 t Braunkohle. Hiervon entfallen auf Niederösterreich 27 775, Steiermark 137 608, Kärnten 6188, Oberösterreich 29 911, Tirol 3640, das Burgenland 38 796 t. Gegenüber der Dezemberförderung vom Jahre 1922 ist bei der Steinkohle ein Rückgang um 699 t zu verzeichnen, während die Braunkohlenförderung um 14 479 t zugenommen hat, so daß sich gegenüber dem Monat Dezember mit einer Förderung von 230 138 t eine Steigerung um 13 780 t, also um rund 6 % ergibt.

Übrige europäische Länder.

— **Einziehung planmäßiger Stellen im schwedischen Verkehrswesen.** In Schweden ist man mit besonderer Tatkraft daran, die dort, wie auch anderweitig, in den Krisen- und Kriegsjahren eingetretene Personalüberfüllung zu bekämpfen. Eine im November v. J. an die Verkehrsanstalten ergangene Verfügung hat gewisse Vorschriften über die Wiederbesetzung planmäßiger Stellen erlassen. Die neuen Bestimmungen, die Ersparnisse an Arbeitskraft und Löhnen anstreben, sind am 1. Dezember 1922 in Kraft getreten. Sie bestimmen u. a., daß, wenn eine planmäßige Stelle frei wird, es der Stelle, die die Wiederbesetzung einzuleiten hat, obliegt zu prüfen, inwieweit durch Arbeitsvereinfachungen oder Änderung der Arbeitsverteilung die Aufgaben der frei gewordenen Stelle entweder durch andere vorhandene Arbeitskräfte mitübernommen oder Bediensteten mit geringerem Lohn, als er dem Inhaber der freigewordenen Stelle zukam, übertragen werden können. Bei einer Erledigung einer planmäßigen Stelle zwischen dem 13. und 17. Gehaltsgrad oder bei Stellen, die auf Vorschlag einer Verkehrsanstalt durch die Regierung besetzt werden, soll, sofern die Direktion die Wiederbesetzung für nötig findet, die Frage der Prüfung der Regierung unterstellt werden und die Wiederbesetzung erst nach Genehmigung eintreten dürfen. Eine freigewordene Bedienstung zwischen dem 1. und 12. Gehaltsgrad soll nicht wieder besetzt werden, sofern die oben angeordnete Erhebung ergibt, daß Wegfall oder Besetzung mit geringerer Entlohnung möglich ist oder daß die Besetzung aufgeschoben werden kann. Am Ende eines jeden Vierteljahres soll die Direktion an den Chef des Verkehrsdepartements die Zahl der im abgelaufenen Vierteljahr in den angegebenen Gehaltsgraden erledigten Stellen melden und die Maßnahmen berichten, die bei den betreffenden Stellen ergriffen wurden. Bei Urlaub oder sonstiger Diensteserledigung oder bei Erledigtsein einer planmäßigen Stelle soll Antrag wegen Vertretung nur dann eingebracht werden, wenn dies für den gleichmäßigen Fortgang der Arbeit unumgänglich nötig ist.

Diese Bestimmungen sollen auch für nichtplanmäßige Stellen, deren Gehaltsbezüge die Regierung bestimmt hat, gelten. Außerdem wird es den Direktionen noch besonders eingeschärft, daß sie genau darauf achten, daß planmäßiges Personal nicht in größerem Umfange als unbedingt nötig, eingestellt ist. Dr. S.

— **Verkehrswesen in Sowjetrußland.** Die Beurteilung des Standes des Sowjetverkehrs ist je nach dem Grade des Glaubens, den man den amtlichen Meldungen entgegenbringt, so schwankend, daß Nachrichten, die unter der Hand aus unmittelbaren Quellen geboten werden, erhöhte Aufmerksamkeit verdienen. Ein Mitarbeiter der Warschauer Abteilung Russpress hat von einem aus Sowjetrußland angekommenen Ingenieur folgende Mitteilungen erhalten:

Leider, sagte der Gewährsmann, habe ich keine genauen Zahlen zur Hand, die ein treffendes Bild des Zustandes des Sowjetverkehrswesens geben könnten. Ich kann nur das eine sagen, daß alle in „Ekonomitscheskaja Schisn“ und anderen amtlichen Sowjetveröffentlichungen gedruckten Zahlenangaben sich sehr weit von der Wirklichkeit entfernen und stark von den Zahlen abweichen, mit denen das Volkskommissariat der Verkehrswege bei der Leitung des Verkehrs arbeitet. Entgegen allen Voraussagen von Spezialisten, die immer wieder im Laufe der fünf Jahre der Bolschewistenherrschaft den völligen Stillstand des Eisenbahnwesens voraussagten, arbeiten diese noch immer. Aber den Bolschewisten ist das nur dadurch gelungen, daß sie den Güterverkehr ganz und gar dem Personenverkehr opferten. Der ganze Verkehr auf den Sowjetbahnen trägt ausschließlich den Charakter des Personenverkehrs, zu dem natürlich auch die Heerestransporte einzurechnen sind, an sich. Die reinen Gütertransporte, sogar mit Einschluß der Heizmaterialbeförderung, erreichen nicht 1—2 % aller Eisenbahntransporte in Sowjetrußland. Der Weiterbetrieb der Hauptlinien kam Rußland teuer zu stehen — er gelang den Bolschewisten nur auf Kosten der Nebenstrecken, die einer planmäßigen und völligen Vernachlässigung unterworfen wurden. Im Norden wie im Süden werden alle Einrichtungen von den Seitenlinien allmählich auf die Hauptbahnen übertragen. Dorthin wanderte auch der Bestand an Fahrzeugen und an Personal. Als Ergebnis ist ein großer Teil der Eisenbahnen ausgestorben. Die Bolschewisten gingen so weit, daß sie auf einigen unbedeutenderen Strecken, z. B. Birsula-Pomoschnaja, die Schwellen für Brennzwecke herausnahmen. Durch derartige drakonische Maßnahmen erhielten die Bolschewisten den Verkehr auf den Hauptstrecken aufrecht. Aber die Leistungsfähigkeit dieser Hauptstrecken ging auf ein Mindestmaß zurück. Das beste Beispiel bietet die sibirische Hauptbahn, deren Lage eine besondere Regelwidrigkeit zur Folge hatte. Bei der Eintreibung der Naturalsteuern für 1922 stand das reiche und an Korn fruchtbare Sibirien an vorletzter Stelle, noch hinter dem hungernden Kaukasus. Kunstbauten, Brücken und Stationsgebäude erhielten sich im Norden besser als im Süden, wo der Bürgerkrieg seine Wirkungen äußerte. Die Fahrzeuge — Wagen — litten stark, aber auch so genügen sie noch den schwachen Anforderungen des Sowjetverkehrs. Bei dem Mindestmaß an Verkehr, zu dem das Beförderungswesen in Rußland zusammenschrumpfte, ist von einem Wagenmangel keine Rede. Wenn das Sowjettransportwesen auch mit diesem Mindestmaß nicht fertig zu werden in der Lage ist, so sind hierfür folgende Ursachen anzuführen. Den Sowjetbahnen fehlt es an mineralischem Heizmaterial. Dessen gänzliches Fehlen oder dessen Mangel verzögert die Abwicklung des Verkehrs, ferner mangelt es an Lokomotiven. Die Bolschewisten waren genötigt, Lokomotiven auf Holzfeuerung umzustellen. Dieser Umstand wirkte so unheilvoll auf den Lokomotivpark ein, daß, obwohl in Rußland genügend Wagen vorhanden sind, doch die Lokomotiven selbst nicht zur Bedienung des geringen Verkehrs ausreichen. Im Zustande der russischen Eisenbahnen ist jedoch noch etwas, was die Lage besonders bedrohlich macht, das ist die Abnutzung der Schwellen. In der ganzen Zeit ihrer Herrschaft haben die Bolschewisten keine neuen Schwellen verlegt. Wenn es auch verhältnismäßig ein leichtes sein wird, die Eisenbahnen mit Fahrzeugen, Zubehör usw. auszustatten, den ganzen Oberbau der russischen Eisenbahnen auf neue Schwellen umzulegen, das ist keine Kleinigkeit. Dr. S.

— **Die Verstaatlichung der Buschtiehrader Bahn.** In den zwischen den Vertretern der tschechoslowakischen Regierung und den Vertretern der Buschtiehrader Bahn gepflogenen Verhandlungen wurde ein Einvernehmen über die grundsätzlichen Fragen der Verstaatlichung der Bahn erzielt. Nach diesem Übereinkommen wird die Verstaatlichung mit rückwirkender Kraft vom 1. Januar 1923 durchgeführt werden, wobei der Staat als Gesamtnachfolger der Gesellschaft auftreten wird. Der Staat wird den Aktionären eine zweiprozentige Verzinsung des Aktienkapitals zahlen, das außerdem in voller Höhe für Rechnung des Staates getilgt werden wird. Der Staat übernimmt die bisher nicht voll bezahlten Prioritätsobligationen der Gesellschaft in eigene Zahlung. Die näheren Bedingungen der Verstaatlichung werden durch einen entsprechenden Vertrag geregelt, der mit aller Beschleunigung ausgearbeitet und gemeinsam mit dem Gesetzentwurf über die Verstaatlichung in der Frühjahrstagung zur verfassungsmäßigen Durchberatung vorgelegt werden wird. Die Gesellschaft wird in allerkürzester Zeit gleichzeitig die Schlußabrechnung für das Jahr 1922 durchführen.

— **Vom italienischen Personenverkehr.** Das Bolletino di notizie economiche bringt einige bemerkenswerte Mitteilungen über die Entwicklung des Personenverkehrs auf den italienischen Staatsbahnen im Betriebsjahre 1921/22 und über seine Verteilung auf die verschiedenen Wagenklassen.

	Anzahl (Mill.)	Einnahmen (Mill. Lire)	Insgesamt (Mill.)	Insgesamt (Mill. Lire)
Reisende mit gewöhnlichen Fahrkarten 1. Klasse	1,5	93,9		
Reisende mit gewöhnlichen Fahrkarten 2. Klasse	9,6	229,6		
Reisende mit gewöhnlichen Fahrkarten 3. Klasse	71,9	489,2		
			83,0	812,7
Reisende mit ermäßigten Fahrkarten 1. Klasse	0,4	9,1		
Reisende mit ermäßigten Fahrkarten 2. Klasse	2,2	38,6		
Reisende mit ermäßigten Fahrkarten 3. Klasse	10,3	81,2		
			12,9	128,9
Reisende mit Abonnementskarten 1. Klasse	0,016	26,8		
Reisende mit Abonnementskarten 2. Klasse	0,086	72,5		
Reisende mit Abonnementskarten 3. Klasse	0,3	97,3		
			0,4	196,6
Gesamtergebnis			96,3	1138,2

Durchschnittl. Einnahme für einen Reisenden in Lire:

	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
mit gewöhnlichen Fahrkarten	62,60	23,92	6,80
mit ermäßigten Fahrkarten	22,75	17,55	7,88
mit Abonnementskarten	1675,00	843,00	324,00

Auffallend ist, daß in der 3. Wagenklasse die Einnahmen aus dem Verkehr nach den gewöhnlichen Tarifen geringer sind als die Einnahmen aus ermäßigten Fahrkarten.

Auf ein Bahnkilometer entfielen (in runden Zahlen):

	Reisende	Einnahmen (Lire)
nach gewöhnlichem Tarif	4 988	48 840
„ ermäßigtem Tarif	775	7 746
im Abonnementsverkehr	24	11,815
insgesamt	5 787	68 401

wobei für das Staatsbahnnetz eine mittlere Betriebslänge von 16 640 km angenommen worden ist.

Prozentual zeigt die Verteilung der Reisenden und Einnahmen auf die drei Tarifarten folgendes Bild:

	Reisende	Einnahmen
Gewöhnlicher Tarif	86,3 %	71,4 %
Ermäßigter Tarif	13,3 %	11,3 %
Abonnementsverkehr	0,4 %	17,3 %
	100 %	100 %

Die Bedeutung des Abonnementsverkehrs für die italienischen Fahrgeldeinnahmen trotz der verhältnismäßig geringen Zahl der Reisenden ist aus obigen Zahlen erkennbar.

Auf die einzelnen Wagenklassen verteilen sich die Reisenden prozentual, wie folgt: 1. Klasse 2 %, 2. Klasse 12,3 %, 3. Klasse 85,7 %, zusammen 100 %.

— **Eine Schwebebahn für Paris.** Um den Verkehr zu den Olympischen Spielen zu bewältigen, die im nächsten Jahr in Colombes, einem nördlichen Vorort von Paris, stattfinden sollen, ist der Bau einer einschienigen Schwebebahn nach dem Muster derjenigen von Elberfeld angeregt worden. Die Pläne für den Bau sind den städtischen Behörden von Paris vorgelegt worden. Die Schwebebahn würde 8 km lang werden und für eine Leistung von 100 000 Fahrgästen in jeder Richtung täglich eingerichtet werden.

— **Betriebsergebnisse der belgischen Staatsbahnen.** Auch Belgien hat, obgleich es zu den „Siegerstaaten“ gehört, nach dem Kriege in seinem Staatshaushalt im allgemeinen und in dem der Eisenbahnen im besonderen mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt. Neuerdings haben sich die Verhältnisse etwas gebessert, und die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen in den Jahren 1921 und 1922 berechtigen, wie der Eisenbahnminister im Senat betont hat, zu der Erwartung, daß das Jahr 1923 Überschüsse bringen wird, so daß dadurch der Fehlbetrag von 16 Mill

Franken, den der Staatshaushalt im übrigen aufweist, ausgeglichen wird. Wenn diese Hoffnung sich nicht erfüllt, werden die Belgier sich einen großen Teil der Schuld selbst beimessen müssen; durch ihr gemeinsames Vorgehen mit den blindwütenden Franzosen haben sie die beginnende Beruhigung in Europa unterbrochen und neue Störungen des Wirtschaftslebens verursacht. Es wird Jahre dauern, ehe wieder eine Entwicklung nach aufwärts beginnt.

Die besseren Betriebsergebnisse der belgischen Staatsbahnen sind namentlich durch wirtschaftlichere Gestaltung des Betriebes erreicht worden, die eine Verringerung der Betriebsausgaben zur Folge gehabt hat. Diese betrugen im Jahre 1921 47,8 % der Einnahmen, im Jahre 1922 aber nur 40,5 %. Die Lokomotiven sind besser ausgenutzt worden, indem ihre Tagesleistung von 156,3 km auf 168,5 km im Personenzugdienst gesteigert worden ist. Der Kohlen- und Ölverbrauch, bezogen auf eine Lokomotive, ist erheblich herabgesetzt worden.

Der Werkstättendienst ist vollständig umgearbeitet worden. Lokomotiven werden nur noch in einer beschränkten Zahl von Werkstätten in Stand gesetzt, die für diesen Zweck besonders ausgerüstet sind. Dadurch ist bei verminderter Arbeiterzahl die Leistung erhöht worden. Durch die „Reparationslieferungen" ist ein Überfluß an Betriebsmitteln entstanden, so daß nicht mehr voll betriebsfähige Lokomotiven und Wagen in einem gegen die bisherigen Gepflogenheiten vermehrten Umfang ausgemustert werden können. So sind 1922 12 000 Wagen, 666 Lokomotiven und 924 Tender verkauft worden.

Durch bessere Diensteinteilung sind erhebliche Lohnersparnisse erzielt worden; sie betragen z. B. auf den Bahnhöfen in Antwerpen allein 500 000 Fr. und auf dem Nordbahnhof in Brüssel 125 000 Fr. Auf einer Anzahl von Strecken wird der Zugdienst durch Betriebsleitungen geregelt, und die Zahl dieser Strecken wird noch vermehrt.

Besondere Aufmerksamkeit hat man auch der Statistik zugewendet. Monatliche Aufstellungen über Einnahmen und Ausgaben ermöglichen einen Überblick, und von Ende 1923 an will man imstande sein, nach kaufmännischen Gebräuchen einen Rechnungsabschluß zu machen. In dieser Beziehung scheint es also bisher noch recht gefehlt zu haben.

— **Die Sommerzeit in England.** Einer Londoner Mitteilung zufolge teilt der Sekretär des Innern mit, daß die Sommerzeit, die jetzt durch Parlamentsbeschluß angenommen ist, dieses Jahr am 22. April, 2 Uhr morgens mittlerer Zeit von Greenwich, beginnen und bis 16. September dauern wird.

— **Schadenersatz für Handgepäck in England.** Auf englischen Eisenbahnen wird für Handgepäck, das während der Aufbewahrung durch die Eisenbahn verloren geht, nur eine Entschädigung bis zu 5 £ gewährt, es sei denn, daß bei der Auflieferung die Art und der wahre Wert des Handgepäcks angegeben und ein Betrag von 1 Penny dieses Werts für jeden Tag neben den sonstigen Aufbewahrungsgebühren bezahlt wird.

— **Die Londoner Untergrundgruppe im Jahre 1922.** Die vier Eisenbahnen: Metropolitan District, London Electric, City and South London, Central London, und die Londoner Omnibusgesellschaft stehen bekanntlich in einer Wirtschaftsgemeinschaft, indem sie ihre Einnahmen einer Gemeinschaftskasse zuführen, aus der sie nach einem bestimmten Schlüssel an die einzelnen Mitglieder verteilt werden. Die genannten Eisenbahnen haben im Jahre 1922 325 Millionen Fahrgäste gegen 339 Millionen im Vorjahre, also 14 Millionen weniger, die Omnibusse dagegen 85 Millionen mehr als im Jahre 1921 befördert, so daß der Personenverkehr im ganzen um etwa 70 Millionen gestiegen ist. Die auf Schienen zurückgelegten Wagenkilometer haben um nahezu 1,1 Millionen oder 1.25 %, die Omnibuskilometer um 11,7 Millionen oder 8 % zugenommen. Trotzdem sind die Betriebskosten zurückgegangen, und zwar von 10 426 000 £ im Jahre 1921 auf 9 943 000 £ im Jahre 1922, das sind 483 000 £ oder 4½ %. Die Einnahmen sind ebenfalls zurückgegangen, aber nur um 259 000 £ oder 2 %, nämlich von 12 287 000 £ auf 12 028 000 £, so daß der Überschuß von 1 861 000 £ auf 2 085 000 £ gestiegen ist. Von den Gesamtausgaben entfielen 5 346 000 £ oder 54 % auf Gehälter und Löhne; trotz der verhältnismäßigen Höhe dieser Zahl bedeutet sie gegen das Vorjahr eine Verminderung um 8 % (454 000 £). Bei den Stromkosten wurden 357 000 £ oder 37 % (!) gespart.

Für die Dividenden blieben 902 983 £ verfügbar; es ergab sich eine Verzinsung des Aktienkapitals mit 4,69 %; das sind 1,77 % mehr als im Vorjahre; die Untergrundgruppe hat damit das beste bisher erzielte Betriebsjahr aufzuweisen.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnen von Irac (Mesopotamien).** Nach lebhaften Erörterungen sind vom englischen Parlament 813 000 £ für Verkehrszwecke im „mittleren Osten" bewilligt worden, wovon etwa die Hälfte auf die Eisenbahnen von Mesopotamien entfällt. Hier sind heute noch drei Eisenbahnstrecken im Betrieb, die bis zur Beendigung des Krieges im wesentlichen Heereszwecken gedient haben: die Strecke Basra-Hilla-Bagdad, die zum Teil am Euphrat hinführt, die Strecke Bagdad-Mosul, ein Teil der Bagdadbahn, und die Strecke Bagdad-Kanakin, von der die Strecke Bagdad-Kut-el-Amara abgebrochen werden soll, weil der Verkehr auf ihr besser durch die Schiffahrt auf dem Tigris besorgt werden kann und die Eisenbahn daher entbehrlich ist. Die Eisenbahnen sind seinerzeit in großer Eile, aus Gründen und für die Zwecke der Kriegführung gebaut worden und daher für Friedenszwecke in manchen Beziehungen wenig geeignet. Sie sollen nunmehr von der Irac-Regierung übernommen werden, aber es bedarf erheblicher Aufwendungen, um sie in solchen Stand zu setzen, daß diese sich dazu bereit finden läßt. Zurzeit bringt ihr Betrieb keinen Überschuß ein, man hält aber aus politischen Gründen und wegen der Sicherheit der englischen Truppen in Mesopotamien, auch zur Sicherheit des Weges nach Indien die Aufrechterhaltung des Betriebes für erforderlich. Da an eine Schiffbarmachung des Euphrat nicht zu denken ist, sein Tal aber die fruchtbarste Gegend von Mesopotamien ist, ist auch deshalb die Erhaltung einer Eisenbahn erforderlich, weil auf ihr die Bodenerzeugnisse jener Gegend ausgeführt werden können und es nur Sinn hat, die landwirtschaftliche Nutzung zu steigern, wenn die Erzeugnisse auch abgefördert werden können. Der Wert der Eisenbahnen wird auf 3 500 000 £ geschätzt. Die Übernahme des Betriebes durch die Irac-Regierung bedeutet noch nicht den Erwerb des Eigentums, so daß die englische Regierung auf eine Verzinsung dieses Betrags sehen mußte, für die aber wenig Aussicht ist.

— **Fernverkehr in Siam.** Seit Januar 1922 verkehrt zwischen Bangkok und Penang wöchentlich ein Schnellzugpaar, das mit Schlafwagen ausgestattet, die Fahrt ohne Unterbrechung in 36 Stunden zurücklegt. Zwei andere ebenfalls je einmal in der Woche verkehrende Schnellzüge ohne Schlafeinrichtung brauchen drei und vier Tage für die Reise, weil die Fahrt in der Nacht unterbrochen wird, um den Reisenden Gelegenheit zu geben, in den von der Eisenbahn bereitgestellten Ruhehäusern zu übernachten. Neuerdings soll auch ein Schnellzugverkehr mit Schlafwagen zwischen Bangkok und Chiengmai an der Nordstrecke der Staatsbahnen eingerichtet werden, wobei die Fahrzeit 26 Stunden dauern soll.

— **Lieferungen für die Siamesischen Staatsbahnen.** Das Nord- und das Südnetz der Siamesischen Staatsbahnen sollen durch eine Brücke, die kurz oberhalb Bangkok über den Menam gebaut wird, miteinander in Verbindung gebracht werden. Die Arbeiten sind einer französischen Unternehmung übertragen worden. Der Bau soll bis Ende November 1924 beendet sein. Auch sonst sind kleinere Brückenbauten im Gang; die Lieferung von 860 t Eisen für diesen Zweck ist bereits vergeben, wegen weiteren 2176 t schweben die Verhandlungen noch. Überdies sind Verträge über die Lieferung von 11 168 t Oberbau und einer Anzahl Wagen und Wagenteile abgeschlossen worden.

— **Untergrundbahnbau in Tokio.** Das erste Los der Bauarbeiten für die Herstellung der drei geplanten Untergrundbahnen in Tokio ist auf Grund eines Selbstkostenvertrags an eine amerikanische Unternehmung vergeben worden. Die Gesamtarbeiten sind mit 40 Mill. Dollar veranschlagt; der jetzt abgeschlossene Vertrag umfaßt Arbeiten im Betrage von 15 Millionen. Die zur Durchführung nötigen Mittel sollen in New York, möglicherweise auch in London aufgebracht werden. Zunächst sollen etwa 6,5 km Untergrundbahn im verkehrsdichtesten Teil von Tokio gebaut und mit dem etwa 25 km langen Straßenbahnnetz in Verbindung gebracht werden.

— **Verpflegung bei den Eisenbahnen Südafrikas.** Bei den Eisenbahnen von Südafrika werden seit einiger Zeit Gutscheinhefte ausgegeben, deren einzelne Abschnitte für das Frühstück, die Mittagsmahlzeit und die Hauptmahlzeit am Abend gelten. Die drei Mahlzeiten kosten zusammen 8 Sh. 6 P., das sind 2 Shilling weniger als bei Einzelbezahlung. Die Gutscheine können in allen Speisewagen und Bahnhofswirtschaften in Zahlung gegeben werden. Ihre Gültigkeitsdauer ist unbegrenzt. Sie erfreuen sich großer Beliebtheit, wie daraus hervorgeht, daß in der Zeit von Anfang Dezember 1921 bis Ende 1922 fast 70 000 Mahlzeiten mit solchen Gutscheinen bezahlt worden sind.

— **Güterwagengemeinschaft in Amerika.** In den Vereinigten Staaten war der Vorschlag gemacht worden, daß die Eisenbahnen ihre Güterwagen gemeinschaftlich beschaffen und unterhalten und auf die einzelnen Gesellschaften verteilen sollten. Ein Ausschuß, der diesen Vorschlag beraten sollte, hat ihn jedoch zurückgewiesen.

Allgemeines.

— **Schraubenförmige Rauchrohre.** In Schweden hat man angefangen, schraubenförmige Rauchrohre für Lokomotiven anzuwenden. Die Vorsprünge für Rohrwandung nach dem Rohrinnern bewirken, daß die Verbrennungsgase neben ihrer Längsbewegung noch eine kreisende Bewegung machen und daß dadurch alle Teilchen der Gase mit der Rohrwandung in Berührung kommen. Nach Versuchen der schwedischen Firma Huddeholm erreicht man bei Lokomotiven den besten Wirkungsgrad mit 3 Schraubenwindungen von 5 mm Höhe und 200 mm Steighöhe. Unter diesen Bedingungen erhöht sich die Heizfläche auf 1,02, der Strömungswiderstand auf 1,91, der lichte Querschnitt auf 0,9, der Temperaturabfall beträgt etwa 50°. Bei 1500° Verbrennungstemperatur und 250—300° in der Rauchkammer erhält man eine Kesselwirkung von 0,80—0,83. Diese Ergebnisse stammen von einem fest eingebauten Kessel. Auf zwei Versuchslokomotiven erreichte man 14—18 % Kohlenersparnis. Solche schraubenförmige Rohre sind auch als Überhitzerrohre angewendet worden. Sie besaßen 4 Schraubenlinien und 2 bis 3 Windungen auf die ganze Länge. Die Kohlenersparnis betrug bei denselben Lokomotiven wie oben 10—17 %. (Revue générale des Chemins de fer 1922, Nr. 1.)

Rechtspflege.

— **Keine Verpflichtung zur Fortzahlung des Gehalts beim Teilstreik.** (Entscheidung des Reichsgerichts vom 6. Februar 1923, Aktenzeichen III. 93/22.) Das Reichsgericht hat kürzlich eine Frage entschieden, die für alle Arbeitgeberverbände sowohl wie für die Arbeitnehmerorganisationen von allergrößter Bedeutung ist.

In Verbindung mit den Transportarbeitern waren Straßenbahner (Schaffner und Wagenführer) und andere Straßenbahnangestellte der Allgemeinen Lokal- und Straßenbahn in Kiel in einen Streik um Lohnerhöhungen eingetreten. Ein Teil der Angestellten kehrte jedoch mit der Bekundung zur Arbeitsstätte zurück, weiterarbeiten zu wollen. Die Bahn verweigerte di[e] Beschäftigung und die Fortzahlung des Lohnes mit der Be[-]gründung, daß es ihr nicht möglich sei, die Arbeitswilligen allei[n] zu beschäftigen. Da die letzteren jedoch auf Fortzahlung ihre[s] Gehalts bestanden, erhob die Straßenbahn Klage auf Fest[-]stellung, daß sie nicht verpflichtet sei, den Arbeitswillige[n] das Gehalt zu zahlen. Landgericht und Oberlandesgericht Ki[el] wiesen die Klage ab. Auf die beim Reichsgericht eingelegt[e] Revision der Straßenbahn hat der höchste Gerichtshof das Urte[il] des Oberlandesgerichts Kiel aufgehoben und der Klage de[r] Bahn stattgegeben. Damit ist durch Spruch des höchsten Ge[-]richtshofes anerkannt, daß bei einem Teilstreik der Arbeitgebe[r] nicht verpflichtet ist, den etwaigen Arbeitswilligen das Gehal[t] fortzuzahlen.

Bücherschau.

— **Die Umgestaltung der Leipziger Bahnanlagen.** Die in de[n] Jahrgängen 1921/22 der Zeitschrift für Bauwesen erschienen[e,] nach wiederholten Unterbrechungen während des Krieges und i[n] seiner Folgezeit im Jahre 1922 abgeschlossene Veröffentlichun[g] über die Umgestaltung der Leipziger Bahnanlagen durch di[e] preußische und sächsische Staatseisenbahnverwaltung liegt nu[n]mehr in einem Sonderabdruck vor, der im Verlage von Wilhel[m] Ernst & Sohn in Berlin erschienen ist und durch den Buc[h]handel zurzeit zum Preise von 36 000 ℳ (Grundzahl 18) b[e]zogen werden kann.

Die Veröffentlichung enthält eine genaue Beschreibung de[r] Gründe, welche für die Zusammenziehung der Bahnhöfe i[n] Leipzig maßgebend gewesen sind, sowie eine Schilderung d[er] einzelnen Bauabschnitte und Bauvorgänge bis zur Fertigstellun[g] der Gesamtanlagen. Die Beschreibung ist durch 18 Tafeln un[d] 221 Textabbildungen erläutert. Auch die Vereinszeitung ha[t] die ursprünglichen Pläne, ihre Ausführung und die Eröffnun[g] der Gesamtanlage durch Berichte zur Kenntnis ihrer Les[er] gebracht. (vgl. Jahrgang 1904, S. 93, Jahrg. 1909, S. 333, Jahr[g.] 1911, S. 587, Jahrg. 1915, S. 1135).

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Anderweitige Abgrenzung von Direktionsbezirken.

Die Grenze zwischen den Bezirken der Reichsbahndirektionen in Berlin und Halle (Saale) auf der Strecke Berlin-Halle (Saale) wird vom 1. April d. J. von km 15,3 nach km 23,5 verlegt. Es geht infolgedessen der Bahnhof 3. Klasse Großbeeren mit diesem Tage aus dem Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale) in den Reichsbahndirektionsbezirk Berlin über.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Vom 1. April 1923 ab werden nachfolgende Stationsbezeichnungen geändert: Arnstadt in „Arnstadt Hbf.“, Ballstädt (S.-Gotha) in „Ballstädt (Kr. Gotha)“, Berka (Schw.-Sond.) in „Berka (Wipper)“, Buttstädt in „Buttstädt Reichsb.“, Creuschwitz (S.-Mein.) in „Creuschwitz (Thür.)“, Dorndorf in „Dorndorf (Rhön)“, Eberstädt (S.-Gotha) in „Eberstädt (Kr. Gotha)“, Eichicht (Schw.-Rud.) in „Eichicht (Saale)“, Eisenberg (S.-Altenb.) in „Eisenberg (Thür.)“, Fischbach (S.-Mein.) in „Fischbach (Rhön)“, Gera (S.-Gotha) in „Gera (Kr. Arnstadt)“, Goldbach (S.-Gotha) in „Goldbach (Kr. Gotha)“, Göllingen in „Göllingen (Kyffh.)“, Greussen in „Greussen Reichsb.“, Heinersdorf (Reuß) in „Heinersdorf (Kr. Schleiz)“, Kahla (S.-Altenb.) in „Kahla (Thür.)“, Krölpa (S.-Weim.) in „Krölpa (Kr. Greiz)“, Langenberg (Reuß) in „Langenberg (Thür.)“, Lauscha (S.-Mein.) in „Lauscha (Thür.)“, Lobenstein (Reuß) in „Lobenstein (Thür.)“, Motzlar in „Motzlar (Rhön)“, Neuhaus (Kr. Sonneberg) in „Neuhaus b. Sonneberg“, Papiermühle (S.-Altenb.) in „Papiermühle (Kr. Roda)“, Roda (S.-Altenb.) in „Roda b. Jena“, Roda (S.-Weim.) in „Roda b. Ilmenau“, Rothenstein (S.-Weim.) in „Rothenstein (Saale)“, Schwarza (Schw.-Rud.) in „Schwarza (Saale)“, Steinach (S.-Mein.) in „Steinach (Thür.)“.

Die Bezeichnungen sind einheitlich für Stationsanschriften sowohl als auch für die Gütertarife durchzuführen.

Der Bahnhof Weimar bleibt ohne Zusatzbezeichnung, dagege[n] ist auf den Fahrkarten und in den Tarifen die Bezeichnun[g] „Weimar (Thür.) Reichsb.“ zu gebrauchen.

Eröffnung von Stationen.

Südbahn-Gesellschaft Betriebsdir. Budapes[t]. Am 1. April 1923 wird auf der Linie Budapest-Murakereszt[úr] zwischen der Ausweiche Sávoly und der Station Komárvár[os] mit der Benennung „Sávoly-Tözegtelep P. H.“ eine, d[em] Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck u[nd] Hunden vermittelnde Haltestelle eröffnet werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind [er]lassen worden:

Nr. IV 77 vom 16. März 1923 an sämtliche Reichsbahndire[k]tionen und das Reklamationsamt München, betreffend Ausglei[ch] von Entschädigungszahlungen aus dem Verkehr mit der Farg[e-] Vegesacker Eisenbahn.

Nr. IV 80 vom 19. März 1923 an sämtliche an der Verein[s]abrechnung beteiligten Vereinsverwaltungen, betreffend Ve[r]einsabrechnung in niederländischen Gulden und itali[e]nischen Lire.

Nr. III 52 vom 22. März 1923 an sämtliche Vereinsverwaltu[n]gen, betreffend Erlöschen der Vereinsmitgliedschaft der S[a]mostalbahn Aktien Gesellschaft.

Nr. IV 81 vom 24. März 1923 an sämtliche Vereinsmitglie[der,] betreffend die Beschlüsse des gemischten Ausschusses für A[n]gelegenheiten des technischen Vereinsorgans.

Nr. IV 90 vom 22. März 1923 an die Mitglieder des Satzungsau[s]schusses, betreffend den neuen Schriftleiter der Vereinszeitun[g.] Zum Beschluß des Satzungsausschusses, München, den 9./10. Mä[rz] 1923, Ziffer I der Tagesordnung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. April 1923 ab werden nachfolgende Stationsbezeichnungen geändert:
Arnstadt in „Arnstadt Hbf.“,
Ballstädt (S.-Gotha) in „Ballstädt (Kr. Gotha)“,
Berka (Schw.-Sond.) in „Berka (Wipper)“,
Buttstädt in „Buttstädt Reichsb.“,
Creuschwitz (S.-Mein.) in „Creuschwitz (Thür.)“,
Dorndorf in „Dorndorf (Rhön)“,
Eberstädt (S.-Gotha) in „Eberstädt (Kr. Gotha)“,
Eichicht (Schw.-Rud.) in „Eichicht (Saale)“,
Eisenberg (S.-Altenb.) in „Eisenberg (Thür.)“,
Fischbach (S.-Mein.) in „Fischbach (Rhön)“,
Gera (S.-Gotha) in „Gera (Kr. Arnstadt)“,

Goldbach (S.-Gotha) in „Goldbach (Kr. Gotha)“,
Göllingen in „Göllingen (Kyffh.)“,
Greussen in „Greussen Reichsb.“,
Heinersdorf (Reuß) in „Heinersdorf (Kr. Schleiz)“,
Kahla (S.-Altenb.) in „Kahla (Thür.)“,
Krölpa (S.-Weim.) in „Krölpa (Kr. Greiz)“,
Langenberg (Reuß) in „Langenberg (Thür.)“,
Lauscha (S.-Mein.) in „Lauscha (Thür.)“,
Lobenstein (Reuß) in „Lobenstein (Thür)“,
Motzlar in „Motzlar (Röhn)“,
Neuhaus (Kr. Sonneberg) in „Neuhaus b. Sonneberg“,
Papiermühle (S.-Altenb.) in „Papiermühle (Kr. Roda)“,
Roda (S.-Altenb.) in „Roda b. Jena“,
Roda (S.-Weim.) in „Roda b. Ilmenau“,
Rothenstein (S.-Weim.) in „Rothenstein (Saale)“.
Schwarza (Schw.-Rud.) in „Schwarza (Saale)“,
Steinach (S.-Mein.) in „Steinach (Thür.)“.

Die Bezeichnungen sind einheitlich für Stationsanschriften sowohl als auch für die Gütertarife durchzuführen.

Der Bahnhof Weimar bleibt ohne Zusatzbezeichnung, dagegen ist auf den Fahrkarten und in den Tarifen die Bezeichnung „Weimar (Thür.) Reichsb.“ zu gebrauchen.

Erfurt, den 22. März 1923.
Reichsbahndirektion. (479)

2. Gebühren.

Erhöhung der Lagergeldsätze auf Bahnhof Hohenlimburg.

Mit Gültigkeit vom 26. März wird auf Grund des § 80 (8) E.V.O. mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde bis auf weiteres das Lagergeld (Abschnitt VII 1 des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B) auf Bahnhof Hohenlimburg auf das Doppelte der jeweiligen tarifmäßigen Sätze erhöht.

Die Genehmigung der verkürzten Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (R.G.Bl. 1914, Seite 455) ist erteilt.

Elberfeld, den 20. März 1923. (466)
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Tschechoslowakisch-Österreichischer Güter- und Kohlenverkehr über Deutschland.

Am 1. April 1923 wird der direkte Güter- und Kohlenverkehr zwischen Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der österreichischen Eisenbahnen anderseits im Durchgang durch Deutschland aufgenommen.

Für diesen Verkehr werden ausgegeben:

a) ein Eisenbahngütertarif (Tfv. 377), der in der Hauptsache nur reglementarische und besondere Bestimmungen, sowie als Anlage das Verzeichnis der Grenzübergangsstationen enthält;
b) eine Dienstanweisung für die Abfertigung.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Stationen. Der Tarif ist zum Preise von 400 *M* bei der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München erhältlich. (485)

München, den 26. März 1923.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (pfälz. Netz), -Baden und -Württemberg.

Am 1. April 1923 werden unsere Stationen Leipzig Großmarkthalle und Pfaffenhain in die Tarifhefte 8 B, 9 B und 11 B aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 23. März 1923. (476)
Reichsbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarif).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 treten dem Ausnahmetarif 18 für Baumschulenerzeugnisse eine Anzahl deutscher Privatbahnen bei. Das Nähere enthält der nächste Tarif-Anzeiger. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 26. März 1923. (483)
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrh. Netz).

Am 1. April 1923 werden unsere Stationen Leipzig Großmarkthalle und Pfaffenhain in das Tarifheft 7 B aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 23. März 1923. (477)
Reichsbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Ehemaliger Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923, soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden folgende Nachträge herausgegeben:

1. Zu Heft B I (Teilhefte B 1, 2, 4, 5, 7, 9, 10, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21 und 23) Nachtrag 21.
2. Zu Heft B II (Teilhefte B II 1—64) Nachtrag 21.

Die Nachträge enthalten neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen:

a) Änderungen und Ergänzungen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Celle-Braunschweig mit Abzweigung nach Peine.
b) Ergänzungen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Delmenhorst - Lemwerder.
c) Entfernungsänderungen der Stationen der Brohltal-Eisenbahn.
d) Entfernungsänderungen der Stationen der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn.
e) Neue Stationen.
f) Änderungen und Ergänzungen gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Maltsch-Wohlau.
g) Sonstige Änderungen.

Ferner wird das Teilheft B I 8 mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 neu herausgegeben. — Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. März 1923. (486)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A. Tfv. 2.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Abschnitt B I unter 10 II 5 auf Seite 27 die Badische Landwirtschaftskammer in Karlsruhe (Abstempelung von Frachtbriefen für Saatkartoffeln) nachgetragen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. März 1923. (473)
Reichsbahndirektion.

Gemeinsamer Binnentarif der Deutschen Eisenbahn - Betriebs - Gesellschaft (Bad. Nebenbahnen) Tfv. 1014 (79). Nebenbahn-Badischer Gütertarif Tfv. 303 (alt). Badisch-Württembergischer Güterverkehr Tarifheft 20 B Tfv. 200 (alt). Badisch-Pfälzischer Güterverkehr Tarifheft 16 B Tfv. 200 (alt). Güterverkehr deutsche Reichsbahn-Saarbahnen Tarifheft 3 Tfv. 206 c (alt). Westdeutsch - Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 1 Tfv. 234a (alt). Reichsbahntiertarif Tfv. 1504 (alt). Reichsbahngütertarif Heft C I b Tfv. 4 a. Badisch-Bayerischer Güterverkehr Tarifheft 13 B Tfv. 77.

Die Station Hasbachthal der Nebenbahn Mosbach-Mudau wird mit Wirkung vom 1. April d. J. ab für den Güter- und Tierverkehr geschlossen.

Berlin, den 24. März 1923. (484)
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft Aktienges.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 werden in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 11 Gips, Kalkschlamm, Kreide, Kreidegrund, kohlensaurer Kalk, Kalkasche und Staubkalk aus den Abteilungen 3 A und 3 C gestrichen und in die Abteilung 3 D (Mergel usw.) versetzt. Das Nähere enthält der nächste Tarif-Anzeiger.

Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 27. März 1923. (487)
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. Juni d. Js. erscheint an Stelle der z. Zt. gültigen 3 Tarifhefte Nr. 1, 2 u. 4 vom 1. Februar 1908 ein neuer Tarif. Einteilung wie bisher.

Der Tarif bringt Entfernungsänderungen und Neuaufnahme von Stationen, letztere besonders in den Gebieten der R.B.D. Schwerin (Meckl.), Karlsruhe und Stuttgart. Von den Stationen der badischen Lokal-Eisenbahnen A.-G. verbleiben nur Ettlingen, Holzhof und Wiesloch Stadt im Tarif. Er wird etwa vom 22. Mai ab bei den beteiligten Stellen käuflich zu haben sein. Bis dahin Auskünfte beim Verkehrsbüro R.B.D. Erfurt.

Erfurt, den 26. März 1923. (488)
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayrischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird Auers-Riedhirsch (Reichsbahn, rechtsrh. bayrisches Netz) einbezogen.

Näheres durch die beteiligten Abfertigungen. (489)

Erfurt, den 26. März 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5; Heft C I b (Stationsfrachtsätze usw.) Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 treten dem Ausnahmetarif 10 die Meppen-Haselünner E. und die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, dem Ausnahmetarif 13 die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn bei. Bei der Meppen-Haselünner Eisenbahn werden gleichzeitig Ausgleichszuschläge im Heft C I b eingeführt. Näheres enthält der nächste Tarif-Anzeiger. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 22. März 1923. (472)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 wird die Station Reichenbach (Oberlaus.) als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. März 1923. (471)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Rumänischer Gütertarif.

Am 1. April 1923 tritt ein direkter Gütertarif für den Verkehr zwischen Deutschland und Rumänien in Kraft. Er enthält keine direkten Frachtsätze zwischen deutschen und rumänischen Stationen, sondern außer einem Vorwort und der Angabe über seinen Geltungsbereich nur reglementarische und besondere Bestimmungen für die Beförderung der Sendungen. Als reglementarische Bestimmungen gelten diejenigen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Berner Übereinkommen) vom 14. Oktober 1890. Die besonderen Vorschriften des Tarifs handeln von Gegenständen, die von der Beförderung ausgeschlossen sind, von der Transportpflicht der Eisenbahnen, vom Inhalt des Frachtbriefes, von der Haftung für die Angaben im Frachtbriefe, bahnseitigen Ermittelungen und Frachtzuschlägen, von Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften, von der Berechnung und Erhebung der Fracht, von Nachnahmen und Lieferfristen, vom Verfügungsrecht des Absenders, von der Interessedeklaration und von Privatwagen. Außerdem ist dem Tarif in einer Anlage ein Verzeichnis der Grenzübergangsstationen mit einer Übersichtskarte beigefügt. Die direkte Beförderung der Sendungen auf Grund durchlaufender internationaler Frachtbriefe ist nur auf den Wegen durch folgende Staaten zugelassen, zwischen denen der Versender die Wahl hat:

1. durch Polen allein;
2. durch Polnischoberschlesien und Polen oder umgekehrt;
3. durch die Tschechoslowakei und Polen oder umgekehrt;
4. durch die Tschechoslowakei allein;
5. durch die Tschechoslowakei und Ungarn oder umgekehrt;
6. durch Österreich und Ungarn oder umgekehrt.

Den gewählten Weg muß der Absender durch Bezeichnung der Grenzübergangsstationen von Staat zu Staat im Frachtbriefe vorschreiben. Andere Durchfuhrwege, insbesondere solche durch mehr Länder (z. B. durch die Tschechoslowakei, Österreich und Ungarn) dürfen zunächst nicht gewählt werden.

Die Frachten und sonstigen Gebühren müssen zum Teil als Frankatur von den Versendern in den Versandstationen entrichtet werden, zum anderen Teil werden sie auf die Empfänger in den Bestimmungsstationen der Sendungen überwiesen und von diesen eingezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen und die Güterauskunftsstellen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn in Berlin, Alexanderplatz. Bei dieser und den Reichsbahndirektionen ist der neue Tarif vom 1. April d. J. ab zum Preise von 380 Mark erhältlich.

Breslau, den 22. März 1923. (478)
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahngütertarif, Heft C I c.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 werden die in den Tarifen für die Überführung von Wagenladungen und Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen zwischen den Bahnhöfen Münster (Westf.) und Münster W.L.E. einerseits und dem Kanalhafen Münster (Westf.) andererseits vorgesehenen Gebühren auf 10 000 ℳ bei Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art, auf 10 700 ℳ bei allen übrigen Gütern für den Wagen erhöht. (467)

Münster (Westf.), den 20. März 1923.
Reichsbahndirektion Münster (Westf.)
namens der beteiligten Direktionen.

Güterverkehr Deutschland und Saargebiet-Südslavien.

Am 1. April 1923 wird der direkte Güterverkehr zwischen Deutschland und dem Königreiche der Serben, Kroaten und Slovenen (Südslavien) eröffnet und zu diesem Zwecke ein Eisenbahn-Gütertarif ausgegeben, enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für den Güter- und Kohlenverkehr zwischen Stationen der deutschen Eisenbahnen sowie der Saarbahnen und Stationen der südslavischen Eisenbahnen im Durchgang

a) durch Österreich allein,
b) durch die Tschechoslowakei und Österreich,
c) durch Österreich und Ungarn,
d) durch die Tschechoslowakei und Ungarn.

Mit dem Tarif erscheint eine Übersichtskarte des südöstlichen Verkehrsgebietes mit Angabe der Grenzübergangsstationen von Staat zu Staat, die auch für sich allein bezogen werden kann. (480)

Preis des Tarifs mit Karte 320 ℳ, ohne Karte 120 ℳ, der Karte allein 200 ℳ.

München, den 22. März 1923.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium
Zweigstelle Bayern in München.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Infolge der Verschmelzung der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn mit der Ruppiner Eisenbahn wird am 1. April 1923 der Bahnhof Neuruppin P.N.E. als Tarifstation für den Güterverkehr aufgehoben. Gleichzeitig erhält die bisherige Tarifstation Neuruppin K.W.E. die Bezeichnung „Neuruppin“. Hierdurch treten im Verkehr mit den Stationen der Ruppiner Eisenbahn teilweise Entfernungserhöhungen bis zu 2 km ein.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist aufsichtsbehördlich genehmigt.

Neuruppin, den 21. März 1923. (475)
Direktion der Ruppiner Eisenbahn.

Ruppiner Eisenbahn.

Infolge Überganges der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn auf die Ruppiner Eisenbahn wird vom 1. April 1923 ab der Bahnhof Neuruppin PNE der jetzigen Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn als Gütertarifstation aufgehoben und der Gesamtgüterverkehr auf den Bahnhof Neuruppin KWE der Ruppiner Eisenbahn, der vom gleichen Tage ab die Bezeichnung „Neuruppin“ erhält, verwiesen. Hierdurch treten im Verkehr mit unseren Stationen einschließlich derjenigen der Strecke Neuruppin-Paulinenaue teilweise Entfernungserhöhungen bis zu 2 km ein.

Die Änderungen sind aufsichtsbehördlich genehmigt.

Neuruppin, den 21. März 1923.
Die Direktion. (470)

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C I b — Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 26. März 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nebenbahnen Meckenbeuren-Tettnang und Niederbiegen-Baienfurt-Weingarten (Württ.) für Sendungen der Ausnahmetarife 10b (Zeitungsdruckpapier), 11 (Düngemittel), 13 (Frische Kartoffeln) und 14 (frisches Obst) zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 26. März 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn. Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. März 1923. (474)
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (pfälz. Netz).

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Tarifheft 8 B für den Verkehr zwischen Ludwigshafen (Rhein) Hbf. Umschlag und Franzensbad eine besondere Entfernung eingeführt, die nur für Sendungen gilt, die in Ludwigshafen (Rhein) Hbf auf dem Rheine stromaufwärts angekommen sind oder stromabwärts weitergehen.

Dresden, am 20. März 1923. (465
Reichsbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Die in Nr. 7 der Vereinszeitung vom 15. Februar 1923 bekanntgegebenen Änderungen wegen des Verkehrs mit Neuruppin und der Aufhebung des Bahnhof Neuruppin PNE als Tarifstation für den Güterverkehr sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt.

Neuruppin, den 21. März 1923. (469
Direktion der Ruppiner Eisenbahn.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-Tschechoslowakischer Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1923 werden die Fahrpreis für Arbeiter-Rückfahrkarten und Wochenkarten im Verkehr mit dem Hultschiner Ländchen erhöht. Die Karten werden nur noch auf einigen tschechoslowakischen Stationen des Hultschiner Ländchens und nur für den Verkehr mit Stationen des Reichsbahndirektionsbezirkes Oppeln verkauft. Für die Benutzungsberechtigung und die Geltungsdauer gelten die Bestimmungen des tchechoslowakischen Personen- und Gepäcktarifs, Teil II, Heft auch auf der deutschen Strecke. Nähere Auskunft erteilen das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Oppeln und die Verkehrskontrolle I in Dresden-Altst Strehlener Straße 1.

Dresden, am 24. März 1923.
Die Reichsbahndirektion. (482

---

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Zu kaufen gesucht:

3/3 oder 3/4 gekuppelte Tenderlokomotive in gutem betriebsfähigen Zustand mit kupferner Feuerbuchse.

Den Angeboten ist genaue Beschreibung der Lokomotive beizufügen.

Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn
in Perleberg. (468

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 14. Berlin, den 5. April 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Kündigung des Beamtenverhältnisses.

Vom Gerichtsassessor **Mantey** in Erfurt.

Im täglichen Leben pflegt man zu sagen: ich kündige meinem Hausmädchen oder meine Wohnung (richtig: das Mietverhältnis) zum 1. April. Man meint damit, das Rechtsverhältnis solle am 1. April nicht mehr bestehen, also bereits mit Ablauf des 31. März beendet sein. Dieser Sprachgebrauch deckt sich nicht mit der Ausdrucksweise des Gesetzes und hat die Gefahr, daß die Kündigungsfrist, d. h. der zwischen Vornahme der Kündigung und dem dadurch zu bewirkenden Ende des Rechtsverhältnisses liegende Zeitraum, unrichtig berechnet wird und eine wirksame Kündigung — wenigstens für den in Aussicht genommenen Zeitpunkt — nicht erfolgt.

Das B. G. B. gebraucht bei der Kündigung z. B. von Grundstücken (§ 565) oder von Dienstverträgen (§ 621) die Wendung „die Kündigung ist für den Schluß des Vierteljahrs, für den Schluß eines Monats usw. zulässig". Im Abs. 3 des § 621 heißt es: „Ist die Vergütung nach Monaten bemessen, so ist die Kündigung nur für den Schluß eines Kalendermonats zulässig; sie hat spätestens am fünfzehnten des Monats zu erfolgen" (oder wenn der 15. ein Sonn- oder Feiertag ist, am folgenden Werktag; vgl. § 193). Hier kann, weil das Gesetz den Tag, an dem die Kündigung spätestens zu erfolgen hat, zahlenmäßig festlegt, so daß eine Fristberechnung nicht erforderlich wird, eine falsche Veranschlagung des letzten Tages für die Kündigungserklärung nicht eintreten.

Irrtümer in der Berechnung der Kündigungsfrist können aber entstehen, wenn in einem Dienstverhältnis, abweichend vom Gesetz, einmonatige Kündigung vertraglich ausgemacht ist. Hier kann die Ziffer des Tages, an dem die Kündigung dem andern Teil spätestens zugegangen sein muß, infolge der verschiedenen Längen der Monate wechseln, sie ist nicht wie der 15. des Monats im Abs. 3 des § 621 ein fester Tag. Wird das Dienstverhältnis in der nichtgesetzlichen Ausdrucksweise „zum 1. April 1924" gekündigt, so kann dieses Datum dazu verleiten, den letzten Kündigungstag um einen Tag zu spät zu veranschlagen, nämlich auf den 1. März 1924, statt richtig auf den 29. Februar 1924, der sich unter Berücksichtigung des § 188 Abs. 2 in Verb. m. § 187 Abs. 1 B. G. B. ergibt. Darin heißt es: „Eine Frist, die nach . . . Monaten . . . bestimmt ist, endigt . . . mit dem Ablauf desjenigen Tages . . . des letzten Monats, welcher durch seine . . . Zahl dem Tage entspricht, in den das (in § 187 genannte) Ereignis (hier die Kündigungserklärung) . . . fällt." An Stelle der im Monat Februar nicht vorhandenen (dem 31. März entsprechenden) Zahl 31 kommt der 29. Februar in Betracht gemäß der Bestimmung des Abs. 3 § 188: „Fehlt bei einer nach Monaten bestimmten Frist in dem letzten Monat der für ihren Ablauf maßgebende Tag, so endigt die Frist mit dem Ablauf des letzten Tages dieses Monats."

Rechtzeitig würde die Kündigung „für den 31. März („zum 1. April") am 1. März nur dann noch sein, wenn der 29. Februar ein Sonn- oder Feiertag wäre (vgl. § 193 B. G. B.).

Vorstehende Erörterungen kommen auch in Betracht bei der Kündigung des Dienstverhältnisses der „Kündigungsbeamten", die in der Regel mit dem Vorbehalt einmonatiger Kündigung angestellt werden.

Die Verwaltung kündigt selbstverständlich schriftlich, was an sich nicht Erfordernis der Kündigung ist, dabei pflegt sie die Wendung, „Kündigung für den Monatsschluß" nicht zu gebrauchen, sondern weitschweifiger zu sagen: „Wir kündigen Ihnen das Dienstverhältnis derart, daß es mit Ablauf des Monatsschlusses endet." Offenbar soll die zu falscher Fristberechnung verleitende „Kündigung zum ersten des Monats" als vulgär und die „Kündigung für den Monatsschluß" als weniger „gängig" ver-

mieden werden. Immerhin ist der Gesetzesausdruck als solcher vorzuziehen, zumal er den Vorteil der Kürze mit der Klarheit verbindet.

Geht die Kündigungserklärung dem Kündigungsbeamten nicht rechtzeitig zu, sei es infolge falscher Berechnung der Frist oder infolge Verzögerung in der Übermittelung — maßgebend ist bei der Kündigung als empfangsbedürftiger Willenserklärung bekanntlich nicht der Zeitpunkt ihrer Verfügung, sondern ihres Zugehens —, so ist sie an sich unwirksam. Sie kann aber für den nächsten zulässigen Termin wirksam werden, wenn eine hierauf gerichtete Absicht des Erklärenden aus den Umständen entnommen werden kann; bei einer von einer Behörde ausgehenden verspäteten Kündigung wird ohne weiteres eine Vermutung für jene Absicht, d. h. für ein Festhalten an dem einmal bekundeten Willen zur Lösung des Dienstverhältnisses sprechen, ein wiederholte Kündigung also nicht erforderlich sein.

Als der vorerwähnte nächste zulässige Termin kommt de Schluß des auf das ursprünglich durch die Kündigung beabsich tigte Dienstende folgenden Monats in Betracht, nicht der den Tage des verspäteten Zugangs der Kündigung ziffernmäßig ent sprechende, von ihm um den Zeitraum eines Monats entfernte Tag. Man muß das aus der Analogie des bürgerlichrechtliche Dienstvertrages schließen, bei dem (nach dem oben angezogene Abs. 3 des § 621 B. G. B.) im Falle der Bemessung der Ver gütung nach Monaten die Kündigung stets nur für den Monats *schluß* zulässig ist, gleichviel ob der Dienstantritt am 15 eines Monats stattfand, gleichviel auch ob die Lohnzahlung imme am 15. eines Monats erfolgte.

Die Benutzung der Rangierbahnhöfe.

Vom Reichsbahnpräsidenten Dr.-Ing. **Heinrich**, Halle a. d. Saale.

(Fortsetzung.)

B. Vorbereitungen.

Die allgemeinen betrieblichen Gesetze und Vorschriften enthalten nur die Grundsätze, nach denen der Betriebsdienst ausgeführt werden soll. Auf Grund dieser allgemeinen Vorschriften müssen die für jeden Rangierbahnhof[5]) notwendigen, den örtlichen Einrichtungen Rechnung tragenden besonderen Dienstvorschriften aufgestellt und sonstige Vorbereitungen getroffen werden, die für die Dienstausübung der einzelnen Beamtenklassen maßgebend sein sollen. Dabei ist hervorzuheben, daß das Maß der Vorbereitungen bei deutschen Eisenbahnen im Gegensatz zu ausländischen (z. B. amerikanischen) ein ziemlich hohes ist.

Man kann drei Arten derartiger vorbereitender Arbeiten unterscheiden:

für längere Zeiträume geltende,
für jede Fahrplanperiode wechselnde,
für Einzelfälle erforderliche.

Im nachstehenden sollen die wichtigsten dieser vorbereitenden Arbeiten kurz aufgeführt werden.

1. *Vorbereitungen für längere Zeiträume.*

In erster Linie müssen hier die *Bahnhofsdienstanweisungen* genannt werden, die eine kurzgefaßte, übersichtliche, durch verzerrte Pläne erläuterte Darstellung der Regelung des Gesamtdienstes des Bahnhofes darstellen, zur Unterrichtung für neueintretende, zum Nachschlagen für eingearbeitete Bedienstete vom Standpunkte der Betriebssicherheit, der Leistungsfähigkeit und der Wirtschaftlichkeit. Hinsichtlich der Einzelheiten über die Einrichtung solcher Bahnhofsdienstanweisungen wird auf die Vorschriften der ehemals preußischen Bahnen im Eisenbahn-Nachrichtenblatt 1920 verwiesen.

In zweiter Linie muß der *Anhang zum Fahrplanbuch* (in Bayern Belastungsvorschriften) genannt werden, der hauptsächlich Einzelheiten über die Durchführung des Zugdienstes auf der Strecke enthält, der aber wegen der Angaben über die Leistungen der Lokomotiven und über die Anzahl der erforderlichen Bremsachsen für die Zugbildungsarbeiten der Rangierbahnhöfe von besonderer Wichtigkeit ist.

Weiterhin kommen die ergänzenden *Ausführungsanweisungen* zu den Fahrdienstvorschriften und dem Signalbuch in Frage, die teilweise von den Betriebsämtern, teilweise von den Eisenbahndirektionen herausgegeben werden.

2. *Vorbereitungen für die Fahrplanperioden.*

Alle hier in Frage kommenden Vorbereitungen beruhen auf dem *Fahrplan*, der die Grundlage jeder betrieblichen Tätigkeit bildet. Im Rahmen dieser Abhandlung können nicht die allgemeinen Leitsätze für die Fahrplanbildung entwickelt werden, es soll nur hervorgehoben werden, daß die zweckmäßige Verteilung der Züge auf die 24 Tagesstunden für die Arbeiten der Rangierbahnhöfe von großer Wichtigkeit ist. Wiederholt sind die Leistungen großer Rangierbahnhöfe durch Verschiebung einzelner Züge um einige Stunden erheblich verbessert worden. Wegen der Ausgestaltung des Bedarfszugfahrplans wird auf die Fußnote zu Abschnitt A 2 verwiesen.

Auf Grund der rechtzeitig fertig zu stellenden Fahrpläne müssen die *Bahnhofsfahrordnungen*, die die Ein- und Ausfahrwege der Güterzüge festsetzen, ferner die *Lokomotivfahrordnungen*, die die Benutzung der Wege zwischen den Zügen und den Lokomotivbehandlungsanlage regeln, bearbeitet werden. Von dem Fahrplan sind di *Diensteinteilungen* für das Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal sowie das Stationspersonal abhängig, ferner de *Packwagenumlaufsplan*.

Von größter Wichtigkeit für das einwandfreie Arbeiten de Rangierbahnhöfe sind ferner die Bestimmungen über die Zusammensetzung der Güterzüge, die zu jedem Fahrplanwechse von den am Zuglauf beteiligten Reichsbahndirektionen verein bart werden und die, für den Bereich des Deutschen Eisenbahn verkehrsverbandes im *Heft 4 der Güterbeförderungsvorschriften* (Rangiervorschriften) in übersicht licher Weise für jeden einzelnen Zug zusammengestellt, an all Beteiligten herausgegeben werden. Wegen der ausschlaggeben den Bedeutung der Rangiervorschriften der Güterzüge für di Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Bahnnetze solle in Abschnitt C die allgemeinen Leitsätze für die Zugbildun und die besonderen praktischen Hilfsmittel für die Aufstellun der Rangiervorschriften erörtert werden.

Der Fahrplan und die Rangiervorschriften bilden die Unter lagen für die Ausarbeitung der *Wagenübergangspläne*, aus denen in übersichtlicher Weise zu ersehen is nach welchen Zeiträumen spätestens die aus den verschiedene Richtungen eingegangenen Wagen den Bahnhof nach andere Richtungen verlassen haben müssen. Für die Rangierbahnhöf mit denen Verkehrsstellen verbunden sind, müssen ferne *Bahnhofsbedienungspläne* ausgearbeitet werde die die Zeiten enthalten, zu denen der Wagenumschlag zwische den Ladestellen und den Bahnhofsgleisen bewerkstelligt werde soll.

Die *Sonntagsruhevorschriften* lassen erkenne in welchem Umfange der Güterzugverkehr Sonn- und Feie tage abgewickelt werden soll und in welchem Maße daher d Dienst auf den Rangierbahnhöfen gegenüber den Wochentage eingeschränkt werden kann. Die *Umleitungszugverbindungen* geben an, welche Sonderaufgaben den Rangie bahnhöfen bei Betriebsstörungen gegenüber dem Normalzusta zugewiesen werden, bzw. welche Aufgaben ihnen zur En lastung erspart werden sollen.

3. *Vorbereitungen für besondere Fälle.*

Hier kommen in Frage Anordnungen über die Betriebsreg lung bei Umbauten, Unfällen, besonders starkem Verkehr andrange und dergleichen[6]).

C. Die Zugbildungsaufgaben der Rangierbahnhöfe.

Vor Betrachtung der Grundsätze der Zugbildung sollen eini wichtige Grundbegriffe erläutert werden, die seit 1905 im B reich des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes üblich sin

1. *Erläuterung einiger Grundbegriffe.*

Bei den mit Güterzügen beförderten Gütern unterscheid man im wesentlichen zwischen Frachtgut-, Eilgut- und Tie sendungen.

---

[5]) Die nachstehenden Ausführungen gelten sinngemäß auch für andere Bahnhöfe.

[6]) Vgl. Anleitung zur Bearbeitung von Betriebsdienstanwe sungen, Zentralblatt der Bauverwaltung 1914.

Das Eilgut, das im allgemeinen schneller als Frachtgut und zu erhöhten Sätzen befördert wird, spielt auf den Verschiebebahnhöfen eine verhältnismäßig geringe Rolle, da die Eilgutanlagen in der Regel mit den Personenbahnhofsanlagen vereinigt sind. Die Beförderung der Eilgüter erfolgt entweder in einzelnen den Personenzügen beigegebenen Wagen oder in besonderen Eilgüterzügen, die auf den Rangierbahnhöfen nicht behandelt werden, sondern nur zuweilen die Bespannung wechseln. Die beiden ersten Güterarten werden entweder in einzelnen Stücken verpackt aufgeliefert oder, falls der Versender einen ganzen Wagenraum ausfüllen kann, in Ladungen aufgegeben. Man unterscheidet danach Stückgut und Wagenladungsgut. Die von den Versendern aufgelieferten Stückgüter werden von der Eisenbahn an geeigneten Stellen zu Wagenladungen zusammengeladen. Auf großen Bahnhöfen kommen genug Stückgüter für einen Ort oder ein größeres Verkehrsgebiet auf, so daß man geschlossene Stückgutwagen für eine Empfangsstation bilden kann (Ortswagen oder Umladewagen). Für die vielen kleineren und mittleren Stationen ist die Bildung von Ortswagen nicht möglich. Die dort aufkommenden Stückgüter werden in Kurswagen befördert. Stückgutkurswagen sind also Wagen, die auf bestimmten Strecken in bestimmten Zügen zur Sammlung und Verteilung der Stückgüter dienen. Auf großen Güterbahnhöfen, besonders Rangierbahnhöfen, wo mehrere Strecken zusammenlaufen, werden die Stückgüter an besonderen Umladehallen behandelt. In ihnen werden durch Zusammenladen neue Ortswagen oder Kurswagen gebildet. Die Umladehalle hat also für die Stückgüter die gleiche Bedeutung wie der Rangierbahnhof für die Wagenladungen. Sie bildet entweder geschlossene Stückgutwagen oder Kurswagen. Dementsprechend bildet der Rangierbahnhof erstens geschlossene Züge (meist, wenn auch nicht ganz zutreffend, Ferngüterzüge[7]) genannt), die von der Zuganfang- bis zur Zugendstation ohne Behandlung durchlaufen, zweitens aus verschiedenen Abteilungen (Gruppen) bestehende Züge, die meist als Durchgangs- bzw. Nahgüterzüge bezeichnet werden. Diese beiden letzteren Arten halten entweder auf allen Bahnhöfen und bestehen daher aus sehr vielen meist kleineren Abteilungen (Stationsordnungszüge, Ortsgüterzüge oder Unterwegsgüterzüge, im allgemeinen Nahgüterzüge genannt), oder sie werden nur auf den größeren Knotenpunktstationen behandelt und enthalten meist nur einzelne wenige größere Gruppen (Gruppengüterzüge, in Deutschland bisher Durchgangsgüterzüge genannt). Ein zwischen den großen Rangierbahnhöfen A und D verkehrender Gruppenzug würde jedenfalls die Gruppen B, C und D führen. Unter der Gruppe C versteht man erstens

die für Ladestraßen, Schuppen und Gleisanschlüsse des Bahnhofs selbst bestimmten Wagen, ferner die nach den Seitenlinien F und G übergehenden Ladungen, schließlich die für die Stationen der Strecke C bis D (ausschließlich) in Frage kommenden Wagen. Der von A ausgehende Zug wird in B die Gruppe B absetzen und dort die Gruppe C und D aufnehmen. Die Einstellung der neuen Wagen in B kann entweder bunt erfolgen, d. h. an beliebiger Stelle, wenn z. B. der Zug in C sowieso nachrangiert wird, oder kursmäßig, d. h. die Wagen für C müssen zur Gruppe C, die für D müssen zur Gruppe D gestellt werden.

Das den Rangierbahnhöfen zulaufende Wagenmaterial setzt sich aus beladenen Wagen — Frachten — und leeren Wagen zusammen. Die beladenen Wagen machen ihren Lauf gemäß den zwischen den beteiligten Reichsbahndirektionen zu vereinbarenden Leitungsvorschriften, die leeren Wagen müssen auf Grund eines sorgfältig ausgearbeiteten Meldesystems täglich nach den neuen Verwendungsstellen verfügt werden, soweit sie nicht, wie die offenen Wagen, ein für allemal bestimmten Gebieten (Ruhr, Oberschlesien) zulaufen. Die verfügten Wagen werden bei den deutschen Bahnen vielfach immer noch mit dem alten Namen Dispositionswagen bezeichnet. Die verfügten und die frei laufenden offenen Wagen erreichen ihre neuen Verwendungsstellen ebenfalls nach Maßgabe der Leitungsvorschriften.

2. Leitsätze für die Zugbildung.

Bei der Bildung der Güterzüge müssen wie bei allen Betriebshandlungen drei Gesichtspunkte berücksichtigt werden: die Betriebssicherheit, die Wirtschaftlichkeit und die Leistungsfähigkeit. Da die bei der Zugbildung zu beachtenden Fragen der Betriebssicherheit in den Fahrdienstvorschriften genügende Berücksichtigung gefunden haben, so sollen diese Angelegenheiten hier ausgeschaltet werden.

Nach den Erläuterungen zu Punkt 1 besteht das Material für die Bildung der Güterzüge aus beladenen und leeren Wagen, die nach den Leitungsvorschriften durch das Bahnnetz geführt werden. Bei stark verzweigten Eisenbahnnetzen gibt es bei entfernten Punkten häufig verschiedene, hinsichtlich der Zugwiderstände annähernd gleichlange Wege zwischen Versand- und Empfangsstation. Hieraus folgt, daß das Maß der von einem Rangierbahnhof zu bewältigenden Leistungen und damit die von ihm zu bewerkstelligende Zugbildungsarbeit von der Gestaltung der Leitungsvorschriften nicht unwesentlich beeinflußt werden wird[8]). Da der Verkehr dauernd mehr oder weniger große Änderungen zeigt, so ist es daher erforderlich, daß von Zeit zu Zeit die Leitungsvorschriften unter dem Gesichtspunkte der günstigsten Zugbildung im Sinne der folgenden Darlegungen nachgeprüft werden. Man könnte wohl daran denken, von Zeit zu Zeit für die deutschen Bahnen eine Gesamtverkehrserhebung vorzunehmen, indem man z. B. feststellte, wieviel Wagen aus dem Gebiete jeder der 30 Reichsbahndirektionen nach den Gebieten der übrigen 29 Direktionen im Durchschnitt aufkommen, um dann danach die günstigsten Leitungsvorschriften festzusetzen. Doch würde diese ungeheure Arbeit keinen allzu großen Wert haben, da man dann für gewisse Bahnhöfe und Strecken Belastungen erhielte, die einfach nicht bewältigt werden können, während andere Strecken und Bahnhöfe nur unwesentlichen Verkehr zu verarbeiten hätten. Denn es leuchtet ohne weiteres ein, daß die Zugbildung sich in erster Linie nach den vorhandenen Bahnanlagen richten muß. So erwünscht auch z. B. eine gewisse irgendwie anzunehmende Zugbildung für die schnelle Beförderung auf der Strecke und die vereinfachte Behandlung auf Nachbarrangierbahnhöfen sein mag, so kann sie einem Rangierbahnhof nur zugemutet werden, wenn er sie nach seiner baulichen Ausbildung, selbstverständlich unter Anwendung aller betrieblichen Hilfsmittel, auch tatsächlich ausführen kann, anderenfalls entstehen Verspätungen und sonstige Unregelmäßigkeiten, die die Gesamtleistungsfähigkeit herabsetzen. Im folgenden sollen die einem Rangierbahnhof durch die Leistungsvorschriften zugewiesenen Wagenzahlen als gegeben angenommen werden.

Am vorteilhaftesten wird die Zugbildung sein, bei der die Wagen unter Wahrung der Sicherheit möglichst schnell und billig von der Versand- nach der Empfangsstation gebracht werden können. Bei dem Streben nach Erfüllung dieser Forderungen darf aber nicht vergessen werden, daß Schnelligkeit und Billigkeit der Beförderung nur gesichert sind, wenn die Bahnhöfe den ihnen zulaufenden Verkehr, ohne Reste zu lassen, durch Erzielung von Höchstleistungen bewältigen können. Die Zugbildung muß daher so sein, daß die nach der Ausgestaltung der Rangierbahnhöfe überhaupt denkbaren Höchstleistungen erreicht werden können, wenn der den Bahnhöfen zuströmende Verkehr das erfordert.

Die Schnelligkeit der Beförderung hängt, wenn man von den hier nicht zu betrachtenden Stillständen der Wagen beim Laderechtstellen, beim Be- und Entladen absieht, bei gleicher Geschwindigkeit der Güterzüge auf den Strecken von den Aufenthalten auf den Zugbildungsstationen und den Zwischenstationen ab. Um die Zahl dieser Aufenthalte zu verringern, muß man nach Möglichkeit die Zugbildung so gestalten, daß die Wagen des Fernverkehrs möglichst kurze Zeit in den auf allen Stationen haltenden Unterwegsgüterzügen bleiben und möglichst schnell auf geeigneten Stationen in die Durchgangs- und Ferngüterzüge kommen. Ein sogenanntes Vorschieben der Wagen des Fernverkehrs mit Nahgüterzügen kann nur da gerechtfertigt werden, wo die Bahnhofsverhältnisse dies erfordern oder wo wegen geringer Zahl der Züge die Wagen trotz der vielen Halte am schnellsten zum Ziel kommen.

Da die Kosten der Zugbildung hauptsächlich durch die Aufwendungen für den Rangierdienst bedingt werden und diese im wesentlichen von der Zahl der mit einem Wagen vorzunehmenden Behandlungen (Umstellungen) abhängig sind, so wird die Zugbildung unter sonst gleichen Verhältnissen die billigste sein, bei der die Wagen möglichst weit in geschlossenen Zügen gebracht werden. Hierzu kommt, daß bei jeder Umstellung, ganz gleich, ob sie durch Ablaufen oder in anderer Weise vorgenommen wird, die Gefahr von Beschädigungen der Wagen oder Güter vorhanden ist. Da ferner jede Umstellung Zeit kostet, so wird die Zugbildung, die wenig Umstellungen

[7]) Vgl. „Die Benennung der Güterzüge", Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1921, S. 713.

[8]) Je nach der Führung des Verkehrs von Bremen nach Halle kann man z. B. die Zugbildung der Rangierbahnhöfe Seelze, Braunschweig-Ost und Buckau oder Stendal und Rothensee beeinflussen.

erfordert, auch eine schnelle Beförderung gewährleisten. Vorausgesetzt ist aber dabei, daß die durch Fortfall von Umstellungen gewonnene Zeit nicht durch Stillstehen der Wagen auf den Bahnhöfen — Sammlung der Wagen — verloren geht. Es bedarf keines Beweises, daß die Gesamtleistung eines Rangierbahnhofes durch den Fortfall von Umstellungen günstig beeinflußt wird. Man muß daher dahin streben, die Zugbildung durch Fortfall von Umstellungen möglichst zu vereinfachen. Man darf dabei nicht nur die auf einem Bahnhof zu leistende Rangierarbeit betrachten, sondern muß die mit den Wagen möglichst auf dem ganzen Laufe vorzunehmenden Bewegungen in Betracht ziehen. Zu weit getriebene Vorrangierung für einzelne größere Orte, z. B. Ort und Übergang, Seitenlinien usw., beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit und die Betriebskosten der diese Arbeit auszuführenden Bahnhöfe, ohne an der Empfangsstelle häufig genügend ausgenutzt werden zu können[9]). Solche Verzettelungen des Rangiergeschäfts soll man nach Möglichkeit vermeiden, man soll das Rangieren an einzelnen billig arbeitenden Stellen zusammenfassen. Derartige Vorrangierungen müssen selbstverständlich da stattfinden, wo sie zur Beseitigung oder Verhütung von Betriebsschwierigkeiten erforderlich sind.

Aus Vorstehendem läßt sich erkennen, daß die Art der Zugbildung von erheblichem Einfluß auf den Wagenumlauf ist. Die Zugbildung erhält dadurch eine weit über den Rahmen einer reinen Betriebsangelegenheit hinausgehende Bedeutung, denn der gute Wagenumlauf ist nicht nur für die Verkehrstreibenden, sondern auch für die Rentabilität des ganzen Eisenbahnunternehmens von großer Wichtigkeit, weil der beste Wagenumlauf es ermöglicht, mit der geringsten Zahl von Wagen auszukommen[10]). Da es nicht immer ohne weiteres möglich ist, den Einfluß aller Zugbildungsmaßnahmen auf den Wagenumlauf von vornherein richtig zu erkennen, so wird man in vielen Fällen einen rechnungsmäßigen Nachweis führen müssen. Hierfür sollen zwei Beispiele gegeben werden. Erstens: es wird häufig vorgeschlagen, einzelne Wagen des Fernverkehrs auf Zwischenstationen ohne Inanspruchnahme der Unterwegsgüterzüge unmittelbar in nicht ausgelastete Ferngüterzüge einzustellen. Abgesehen davon, daß jedes Halten eines Güterzuges rund 50 kg an Kohlen erfordert, wird durch das Halten verschiedener Fern- und Durchgangsgüterzüge, wie eine Prüfung des bildlichen Fahrplans zeigt, die Leistungsfähigkeit der Strecke ungünstig beeinflußt. Läßt man z. B. einen Ferngüterzug Hamburg-Ruhrgebiet in Rotenburg zur Aufnahme von 2 Wagen halten (Fahrzeitverlust 15 Minuten), so werden beispielsweise 2 Wagen 5 Stunden früher nach der Ruhr kommen, dafür werden aber z. B. 58 Wagen ¼ Stunde verspätet[11]). Einem Gewinn von 10 Wagenstunden steht also ein Verlust von rund 15 Wagenstunden gegenüber. Der Verlust würde natürlich in dem Falle belanglos sein, wenn die Wagen an der Ankunftsstelle sowieso längeren Aufenthalt haben. Zweitens: kommen in Niederschöneweide täglich 60 Wagen für Brockau auf, so werden durch die 24stündige Sammlung unter der Voraussetzung, daß alle 2 Stunden rund 5 Wagen zulaufen, folgende Stillstände eintreten: bei den ersten 5 Wagen, die mindestens 22 Stunden warten, 110 Stunden, bei den nächsten 5 Wagen mindestens 100 Stunden usw., im ganzen etwa 660 Wagenstunden. Die in Niederschöneweide gesammelten Wagen würden den Bahnhof Cottbus allerdings ohne Behandlung durchlaufen. Für den Fall der Nichtsammlung in ersterem Bahnhof würden die Wagen für Brockau mit verschiedenen Güterzügen unter Aufwendung erheblich geringerer Stillstände nach Cottbus laufen, wo sie wieder rangiert werden. In der Annahme, daß der durchschnittliche Aufenthalt bei Nichtsammlung in Niederschöneweide 2 Stunden beträgt und für die Umrangierung in Cottbus 4 Stunden aufgewendet werden, werden durch die Rangierung in Cottbus und durch die kürzeren Stillstände in Niederschöneweide $60 \times 6 = 360$ Wagenstunden Verlust eintreten. In diesem Falle wäre also, vom Standpunkte des Wagenumlaufs betrachtet, die 24stündige Sammlung unvorteilhaft; die Rechnung stellt sich natürlich anders, wenn statt eines Rangierbahnhofes deren zwei oder mehr umgangen werden. Bei allen derartigen Ermittelungen darf man also nicht nur eine Verkehrsrichtung behandeln, sondern man muß den Verkehr in allen auf der Strecke verkehrenden Durchgangs- und Ferngüterzügen in Rechnung ziehen.

Die in vorstehenden Beispielen erörterten Fälle der Beförderung von Ferngütern stellen Grenzen dar, die in der Praxis nur selten angewendet werden können; in der Regel muß man, um vorteilhafte Zugbildungen zu erzielen, den Verkehr aus den vielen kleinen Verkehrsstellen des wirtschaftlichen Lebens mit Hilfe von Nahgüterzügen auf geeigneten Bahnhöfen sammeln, ihn von dort in Durchgangsgüterzügen nach den größeren Umschlagplätzen für den Fernverkehr bringen, um von diesen eine Reihe von Fernzügen nach den der Empfangsstation nächstgelegenen Rangierbahnhöfen zu fahren, von wo die Verbringung nach den Empfangsstationen mit Hilfe von Durchgangs- und Unterwegsgüterzügen vor sich geht. Ausnahmen von dieser Regel treten naturgemäß da auf, wo es die Menge des aufkommenden Verkehrs gestattet. So wird es oft möglich sein, schon von einer Nebenbahnstation her (z. B. bei Gruben oder im Herbst beim Kartoffeltransport) oder einer Hauptbahnanschlußstation aus geschlossene Züge zu fahren, denn der Verkehr muß, falls es die Bahnanlagen erlauben, betrieblich dort gefaßt werden, wo er aufkommt.

Da für die Bildung von Ferngüterzügen Sammelgleise erforderlich sind, so wird die Bildung solcher Züge an den vorhandenen Gleisanlagen meist ihre Grenze finden, und in vielen Fällen wird man auf die Bildung verzichten müssen, trotzdem sie für den Wagenumlauf und für die ganze Betriebsführung sehr vorteilhaft ist[12]). Im allgemeinen wird man daran festhalten müssen, daß eine Sammlung nur stattfinden soll, wenn mehr als ein Zug am Tage aufkommt und wenn ein besonderes Gleis zur Verfügung gestellt werden kann. In Einzelfällen, wenn es sich darum handelt, einem in Not befindlichen Rangierbahnhof Entlastung zu schaffen, kann es in Frage kommen, um den geschlossenen Zug (unter Umständen auch bei nur einer Zuglast für den Tag) zu ermöglichen, daß man gewisse Gruppen, die nur wenig Wagen enthalten, zusammen laufen — falsch — läßt, um sie nachher durch neue Rangierarbeit wieder zu trennen. Es ist dann stets sorgfältig abzuwägen, welches das kleinere Übel ist. Um ein richtiges Urteil darüber zu haben, welches die zweckmäßigste Benutzung der Gruppengleise ist, muß man den einem Rangierbahnhof zulaufenden Verkehr dauernd beobachten (s. u.).

Wenn auch die Bildung von Ferngüterzügen wegen der erörterten großen betrieblichen Vorteile nach Möglichkeit erstrebt werden muß, so muß man sich doch klar darüber sein, daß die zu weitgehende Bildung von Ferngüterzügen es zur Folge haben kann, daß unausgelastete Züge für den Verkehr auf weitere und mittlere Entfernungen gefahren werden, was aber wegen der hohen Zugförderungskosten unbedingt verhindert werden muß. Die schwache Belastung kann sich entweder auf die Ferngüterzüge selbst beziehen, weil zu wenig Frachten für sie vorhanden sind, oder auf andere Züge, denen sie auf Teilstrecken die Frachten entziehen. Soll das unwirtschaftliche Fahren unausgelasteter Züge vermieden werden, so muß man mit Auslastungsgruppen arbeiten, die den großen Nachteil haben, daß die mit ihrer Behandlung bedachten Bahnhöfe nicht immer mit der Auslastung rechnen können und häufig nicht genug Gut für die weitere Auslastung haben. Die Auslastungsgruppen, die den Ferngüterzügen beigestellt werden, schwächen außerdem wieder die Hauptgruppen anderer Züge. Zur Erzielung einer guten Auslastung der Züge ist es richtig, die Zahl der Fern- und Durchgangsgüterzüge so festzusetzen, daß bei gewöhnlichem Verkehr die vorgesehenen Züge ausgelastet verkehren und die überschießenden Wagen mit Bedarfszügen abgefahren werden müssen. Ausnahmen von der Regel der Auslastung können höchstens da in Frage kommen, wo wegen starken Verkehrs der Gegenrichtung die Lokomotiven sowieso verkehren müßten. Die verständnisvoll arbeitende Zugbildung wird, abgesehen von Zeiten des Wagenmangels, auf die gute Ausnutzung der Bespannung stets genügende Rücksicht nehmen müssen. Im Falle des Fehlens von Frachten muß (als Gegensatz zu dem Bedarfszug) der Ausfall planmäßiger Züge angeordnet werden, doch muß dabei ebenfalls sorgfältig geprüft werden, ob die Züge nicht wegen der vielleicht volle Last führenden Gegenzüge doch befördert werden müssen. Die Versuche, solche Züge und Gegenzüge, die beim Nachlassen des Verkehrs ausfallen können, von vornherein zu bestimmen (Bezeichnung z. B. durch einen Punkt in den Fahrplänen), haben bisher zu keinem Ergebnis geführt.

---

[9]) In früheren Jahren, als die schärfere Trennung nach Fern-, Nah- und Durchgangsgüterzügen noch nicht bestand, wurde auf deutschen Bahnen viele nutzlose Rangierarbeit geleistet, indem auf weite Entfernungen aus vielen Gruppen bestehende Züge gefahren wurden, die fast auf jeder Station auseinandergerissen wurden, um die hinzukommenden Wagen kursmäßig einzustellen.

[10]) Bei einem Stande von 600 000 betriebsfähigen Wagen und bei fünftägigem Umlauf können täglich 120 000 Wagen gestellt werden. Wenn es gelingt, die Umlaufszeit durchschnittlich um ½ Tag zu verbessern, so hat man nur 540 000 Wagen nötig. Man braucht also 60 000 Wagen weniger zu beschaffen und zu unterhalten.

[11]) Wenn auf einem Bahnhofe 120 Wagen im Durchschnitt 3 Stunden nutzlos herumstehen, so werden 360 Wagenstunden für den Wagenumlauf verloren. Diese 360 Wagenstunden entsprechen 15 Wagentagen. Bei Annahme eines fünftägigen durchschnittlichen Umlaufs würde also die Folge sein, daß jeden Tag drei Wagen weniger zur Beladung gestellt werden können.

[12]) Selbstverständlich muß in solchen Fällen der Versuch gemacht werden, wenn irgend angängig die Bahnanlagen dem Wagenaufkommen entsprechend schleunigst umzugestalten.

Bei den Nahgüterzügen wird sich eine gute Auslastung nicht immer erreichen lassen, weil diese Züge wegen der Sammlung und Verteilung der Wagen häufiger verkehren müssen, als es zuweilen der vorhandenen Wagenzahl entspricht, andernfalls würden die Bedürfnisse der Verkehrtreibenden nicht genügend berücksichtigt, und zudem würden die Wagenstillstände auf den Verkehrsstellen zuweilen zu groß werden.

Bei Zusammenstellung der Züge, die verschiedene Gruppen führen, gleichgültig ob es sehr wenige Gruppen wie bei Durchgangsgüterzügen oder viele wie bei Nahgüterzügen sind, muß darauf gesehen werden, daß die Rangierarbeiten, die auf den Zwischenstationen — der Strecke — entstehen, möglichst gering sind. Im allgemeinen werden daher bei diesen Zügen die Gruppen bzw. die Stationen in der entgegengesetzten Reihenfolge erscheinen müssen, in der die zu berührenden Bahnhöfe geographisch aufeinander folgen. Eine zu peinliche Reihenfolge ist bei vielen Nahgüterzügen nicht nötig, da durch die Behandlung der unterwegs einzustellenden und vielfach auch wieder auszusetzenden Wagen, die ursprüngliche Zusammensetzung sowieso zerstört wird, so daß es erforderlich ist, die Nahgüterzüge auf einer geeigneten Zwischenstation nachzuordnen.

Um bei Unterwegsgüterzügen die Gesamtrangierarbeiten und den Gesamtzeitverbrauch auf ein Mindestmaß zu verringern, wird es häufiger in Frage kommen, alle unterwegs einzustellenden und auch wieder auszusetzenden Wagen an die Zugbildungsstation melden zu lassen, damit diese unter Berücksichtigung ihrer eigenen Wagen ein vollständiges Programm für die Bearbeitung des Zuges auf der Strecke aufstellen kann. Auf jeden Fall sind V o r m e l d u n g e n für die einzustellenden Wagen erforderlich, damit für diese im Zuge Plätze frei gelassen werden, sonst kann es vorkommen, daß manche kleine Station ihre Wagen überhaupt nicht vorwärts bringt, weil die in Frage kommenden Züge belastet ankommen. Ähnliche Maßnahmen empfehlen sich auch bei Gruppenzügen; allerdings werden häufig bei stark belegten Strecken die telephonischen Meldungen wegen der Unzulänglichkeit der Fernsprechanlagen zunächst nicht durchführbar sein; die Verbesserung dieser Fernsprechverbindungen würde aber zweifellos eine sehr wirtschaftliche Aufgabe sein.

Wegen der Notwendigkeit des engen Ineinandergreifens einer Menge kleinerer und größerer Handhabungen verschiedener Beamtenklassen bei Abwicklung des Rangier- und Zugdienstes sind gute und wirtschaftliche Leistungen auf Rangierbahnhöfen nur bei gut eingearbeitetem Personal zu erreichen. Diese Übung des Personals ist im allgemeinen nur möglich, wenn alle Handlungen des Betriebsdienstes in gleichmäßiger Stetigkeit sich täglich wiederholen. Es ist daher zwecks Erzielung von Höchstleistungen wünschenswert, daß sich die Zugbildung täglich in denselben Bahnen vollzieht, daß nicht jeden Tag neue Anordnungen getroffen werden. Die festgesetzte Zugbildung muß daher, falls nicht Störungen eintreten, auch innegehalten werden schon deshalb, weil die eine Stelle, die Abweichungen vornimmt, meist nicht übersehen kann, welche Einwirkungen die Abweichung auf anderen Bahnhöfen zur Folge hat. Besonders ist die Stetigkeit für eine Reihe von Zügen erforderlich, die besonderen Zwecken dienen (Stückgutbeförderung, leichtverderbende Güter, Auslandssendungen usw.). Die wahlweise Benutzung von Zügen zur Beförderung einer anderen Frachtengruppe beim Fehlen der eigentlichen Belastung wird nur in Ausnahmefällen auf einzelne Strecken und auf gewisse Züge beschränkt bleiben müssen[13]). Um so notwendiger ist es aber bei Innehaltung der einmal festgesetzten Benutzung, daß man durch sorgfältige Beobachtung der Verkehrsbewegungen allen notwendigen Änderungen der Zugbildung schnell Rechnung trägt. In welcher Weise dies geschehen kann, soll im folgenden Punkt 3 gezeigt werden.

Selbst bei sorgfältigster Beobachtung des Verkehrs wird es wegen der dauernden Schwankungen nicht immer möglich sein, die Zugbildung so zu gestalten, daß die anfallenden Wagen stets mit den vorgesehenen Zügen befördert werden können. Bei Fernzügen wird man sich in vorstehend erläuterter Weise durch Fahren von Bedarfszügen und Ausfall planmäßiger Züge helfen können. Bei Nahgüterzügen und teilweise auch bei Durchgangsgüterzügen ist die Zahl der überschießenden Wagen vielfach so gering, daß ein Bedarfszug nicht gerechtfertigt erscheint. In diesem Falle muß durch die Zugbildungsvorschriften festgesetzt werden, welche Wagen in erster Linie zu befördern sind und welche zurückzubleiben haben.

Aus vorstehenden Entwickelungen ergeben sich folgende L e i t s ä t z e f ü r d i e Z u g b i l d u n g : a) Die Zugbildung hängt von der Zahl der auf einem Rangierbahnhof zu behandelnden Wagen ab. Sie wird durch die Leitungsvorschriften beeinflußt. Die Leitungsvorschriften sind als Faktor der Zugbildung zu bewerten. Von Zeit zu Zeit ist die Nachprüfung dieser Vorschriften im Hinblick auf die günstigste Zugbildung erforderlich.

b) Die Zugbildung hat sich nach den vorhandenen Gleisanlagen zu richten. Was nach diesen nicht durchführbar ist, darf nicht angeordnet werden. Sonst entstehen Verspätungen und andere Unregelmäßigkeiten, die Leistungen und Wirtschaftlichkeit herabsetzen (Ausbau der Bahnanlagen).

c) Die Zugbildung muß so sein, daß die nach der Ausgestaltung des Rangierbahnhofes überhaupt denkbaren Höchstleistungen erreicht werden können, falls der dem Bahnhof zufließende Verkehr dies erfordert.

d) Die Zugbildung muß versuchen, mit möglichst wenig Umstellungen, die gleichbedeutend mit Wagenstillständen und Betriebskosten sind, auszukommen. Möglichste Einfachheit der Zugbildung, möglichste Zusammenfassung der Rangierung auf geeigneten billig arbeitenden Rangierbahnhöfen.

e) Die Zugbildung muß auf die Erzielung des besten Wagenumlaufs Bedacht nehmen. Es ist stets zu prüfen, ob der Gewinn an Wagenstunden an einer Stelle den Verlust an anderen Stellen ausgleicht.

f) Die Zugbildung verbürgt im allgemeinen die schnellste und billigste Beförderung, bei der die Trennung nach Fern-, Durchgangs- und Nahgüterzügen in sachgemäßer Weise vorgenommen wird.

g) Die Zugbildung für Fern- und Durchgangsgüterzüge muß zur Verringerung der Betriebskosten die Beförderung von ausgelasteten Zügen gewährleisten. Ausnutzung der vorhandenen Lokomotivkraft. Fahren von Bedarfszügen für überschießende Fernfrachten. Ausfall planmäßiger Züge bei Fehlen der Frachten.

h) Die Zugbildung muß auf den Zugbildungsstationen zur Ersparung an Zeit und Kosten bei den nach Gruppen und Stationen zu ordnenden Zügen auf möglichste Verringerung der Rangierarbeiten auf der Strecke Bedacht nehmen. Nach Bedarf Vormeldung der unterwegs einzustellenden Wagen. In geeigneten Fällen Aufstellung eines Programms für die Bearbeitung der Nahgüterzüge auf der Strecke.

i) Die Zugbildung muß zur Verhütung der Unordnung auf den Behandlungsstationen des Zuges nach Vorschrift durchgeführt werden. Abweichungen sind nur für gewisse Strecken und gewisse Züge zu gestatten.

k) Die Zugbildung muß den Verkehrsänderungen möglichst angepaßt werden. Zu diesem Zwecke sind die Zugbildungsunterlagen sorgfältig auf dem laufenden zu halten.

l) Die Zugbildung muß auf überschießende Wagen Rücksicht nehmen, sie muß vorschreiben, welche Wagen in erster Linie zu befördern sind und welche zurückzubleiben haben, falls ein Bedarfszug nicht gerechtfertigt ist.

Da die in den Leitsätzen enthaltenen Forderungen sich z. T. widersprechen, so ist zu erkennen, daß die zu wählende beste Zugbildung sehr häufig die Resultante eines Systems von ungleichwertigen Kräften ist, deren Auffindung genaueste Kenntnis der betrieblichen Leistungsfähigkeit der Strecken und Bahnhöfe, der aufkommenden Wagenzahlen und schließlich sehr viel Verständnis und Liebe zur Sache erfordert.

3. Zugbildungsunterlagen.

Will man für einen bestimmten Bahnhof die zweckmäßigste Zugbildung festsetzen, so muß man die Empfangsgebiete der auf dem Bahnhof zu behandelnden beladenen und leeren Wagen genau kennen. Zu diesem Zwecke werden seit 4 Jahren bei den ehemals preußischen Bahnen und seit etwa 2 Jahren bei den übrigen deutschen Bahnen im Jahre zweimal einige Zeit vor der Festsetzung der neuen Güterzugfahrpläne an drei hintereinanderliegenden Tagen zweier aufeinanderfolgender Wochen Zählungen veranstaltet. Wenn die Ergebnisse dieser Zählungen, die man zweckmäßig Z u g b i l d u n g s u n t e r l a g e n nennen könnte, auch eine gewisse Grundlage geben, so berücksichtigen sie doch die während des ganzen Jahres vorhandenen Änderungen des Verkehrs zu wenig, als daß sie schon befriedigen könnten. Um diesen Wechsel des Verkehrs zutreffender zu erfassen, ist es erforderlich, die Unterlagen für die Zugbildung öfter festzustellen, mindestens alle Monate einmal, besser aber alle 14 Tage, möglichst am Mittwoch und Donnerstag einer Woche, weil an diesen Tagen der Verkehr der Woche im allgemeinen am normalsten ist. Am einfachsten scheinen diese Zählungen nach den Güterwagenzetteln zu sein, weil in ihnen auch die leeren Wagen enthalten sind und bei Benutzung dieser Zugzettel die Feststellungen zu jeder Tageszeit gemacht werden können (z. B. in größeren Zugpausen), so daß keine besonderen Kräfte eingestellt zu werden brauchen. An vielen Stellen wird man aber mit den Zugzetteln nicht auskommen, weil sie nicht

[13]) Z. B. ist es vorteilhaft, auf der rechten Rheinlinie je nach dem Aufkommen der Frachten einem bestimmten Zuge an einem Tage die Frachtengruppe Frankfurt, am andern Tage Kornwestheim oder Bischofsheim oder Offenburg zu geben.

immer gut leserlich sind, auch vielfach die für große Orte notwendigen näheren Bestimmungen nicht enthalten. Da man aus diesem Grunde die Frachtbriefe vielfach nicht ganz entbehren kann, so empfiehlt es sich, die Zählungen nicht durch die Aufsichtsbeamten, sondern durch die Bediensteten der Zugabfertigungen ausführen zu lassen, die im allgemeinen die besten geographischen Kenntnisse haben und daher am schnellsten feststellen können, zu welcher Gruppe jeder Wagen gehört.

Wenn man so die Zugabfertigungsbeamten allgemein mehr als bisher zu vorbereitenden Arbeiten für die normale Zugbildung heranzieht, so wird man sie auch für Sonderfälle leichter benutzen können. Die Zugabfertigungsbeamten erkennen aus den Papieren, für welche Richtungen zeitweise besonders viele Wagen aufkommen. Sie müssen daraufhin erzogen werden, sofort in solchen Fällen dem zuständigen Aufsichtsbeamten oder der Oberaufsicht Mitteilung zu machen, damit alsbald günstige Zugbildungen ausgeführt werden können. Wenn z. B. in Schneidemühl, das in normalen Zeiten nur bis auf Wustermark rangieren möge, sehr viele Wagen für Seelze aufkommen, so wird die Zugabfertigung durch aufmerksame Tätigkeit dazu beitragen können, daß in Einzelfällen Sonderzüge mit reinem Seelzer Gut gebildet werden, die dann in Wustermark nicht mehr behandelt zu werden brauchen.

(Schluß folgt.)

Eisenbahnerlöhne in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Zahl und Lohneinkommen der Eisenbahnangestellten in den Vereinigten Staaten haben in den letzten Jahren stark gewechselt. Einesteils war daran die Weltwirtschaftskrisis schuld, die um die Mitte des Jahres 1920 Nordamerika überfiel, andernteils die dadurch notwendig gewordenen Sparmaßnahmen.

Lassen wir zunächst die Zahlen sprechen. Wir entnehmen sie einem der führenden Wirtschaftsblätter Nordamerikas, dem „Wall Street Journal“ vom 17. November 1922. Das Blatt legt die Zahlen für den Juni 1922 zugrunde, die es mit 12 multipliziert, um die Jahreszahl zu erhalten. Es sind daher Schwankungen, wie sie im Eisenbahnbetrieb zum Beispiel durch die Jahreszeiten sich ergeben, nicht berücksichtigt. Trotzdem werden die Zahlen als zutreffend betrachtet werden können. Für die Jahre 1920 und 1917 sind ebenfalls Durchschnittszahlen berechnet. bedeutete. Ebenso erteilte er der Aufhebung der Tarifabkommen seine Genehmigung, die sich auf die Berechnung der Überstunden zu Ausbeutungssätzen bezogen. Immerhin stehen in vielen Landesteilen noch jetzt weit mehr Männer auf den Lohnlisten, als der Arbeitsleistung entspricht. Auch bedeuten die Lohnersparnisse um 375 Millionen für die Eisenbahnen insofern keine genügende Entlastung, als sich die Lohnerhöhungen allein 1920 auf 855 Millionen beliefen. Man mußte deshalb zu weiterer Erhöhung der Beförderungssätze schreiten, falls es nicht gelang, durch Betriebsverbesserungen den Einnahmerückgang auszugleichen. Durch Erhöhung der Fracht- und Personensätze mußten wiederum die Gestehungskosten vieler Waren in die Höhe getrieben werden. In der Durchschnittszahl des ganzen Jahres kommt die Lohnkürzung vom 1. Juli 1921 freilich nicht zur Geltung. Die Bahngesellschaften begründeten

Juni	1922		1920		1917	
	Kopfzahl	Lohnsumme $	Kopfzahl	Lohnsumme $	Kopfzahl	Lohnsumme $
Lokomotivführer	58 904	158 182 896	68 780	216 342 638	66 385	135 610 124
Zugführer	51 932	127 192 956	59 420	166 194 807	56 510	100 962 270
Heizer	70 971	117 526 776	70 892	163 129 989	69 449	86 043 088
Anderes Zugpersonal	121 043	222 403 860	157 431	344 819 347	150 823	180 431 377
Anderes Eisenbahnpersonal	874 627	1 188 540 960	1 085 606	1 177 858 732	880 701	744 344 787
Gesamtzahl in Prozenten	51,9	44,4	53,4	48,1	50,8	42,8
Alle Lohn- und Gehaltempfänger der Eisenbahnen zusammen	1 685 414	2 675 192 268	2 031 927	3 698 216 351	1 732 876	1 739 482 142

Aus der vorstehenden Zusammenstellung ergibt sich nun, daß die Gesamtzahl der Lohn- und Gehaltsempfänger der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten in den drei genannten Jahren von 1 732 876 auf 2 031 927 wuchs, dann aber auf 1 685 414 sank. Trotzdem sind im Jahre 1922 die Personalausgaben sehr bedeutend höher als 1917. Damals bezifferten sie sich auf 1,739 Millionen Dollars, 1920 auf 3,698 Millionen, 1922 auf 2,675 Millionen Dollars. Es sind also zwar Lohnherabsetzungen erfolgt, und sie sind nicht unerheblich, indessen steht das Lohneinkommen der Eisenbahner noch immer weit über dem von 1917.

Es läßt sich einstweilen nicht davon sprechen, daß die grundstürzenden Änderungen, die sich im Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten infolge der Kriegskonjunktur vollzogen, völlig normalen Verhältnissen Platz gemacht hätten. Der entscheidende Wendepunkt lag am 1. Januar 1918. Damals nahm die Bundesregierung sämtliche großen Bahnlinien in ihren Betrieb. Sie verpflichtete sich, den Gesellschaften, in deren Besitz die einzelnen Bahnen sich befanden, eine jährliche Entschädigung in Höhe des durchschnittlichen Reinertrages der drei dem 1. Juni 1917 vorausgegangenen Jahre zu zahlen. Um die Arbeiter und Angestellten bei guter Laune zu halten, bewilligte die Regierung ihre Ansprüche auf Lohnerhöhung nebst Herabsetzung der Arbeitszeit; für Überstunden wurde eine Bezahlung festgesetzt, die eine unverantwortliche Ausbeutung der Unternehmungen bedeutete. Beispielsweise wurde bestimmt, daß für jede Überarbeit über die Achtstundenzeit hinaus eine Vergütung von 5 Arbeitsstunden zu leisten sei — selbst wenn die Überzeit sich auf 5 Minuten beschränkte. Diese Lohn- und Arbeitszeit-Bestimmungen mußten (zum Teil unter mehr oder weniger heftigem Widerstand der Eisenbahner) abgebaut werden, weil sie dazu beitrugen, die Eisenbahnfinanzen zu zerrütten. Der Staatsbetrieb hat das Seinige dazu getan.

Am 1. März 1920 wurden die Bahnen dem Privatbesitz zurückgegeben, am 31. August 1920 erlosch die Regierungsgarantie. Seit der Aufhebung des Staatsbetriebes wurden mancherlei Ersparnisse durchgeführt, darunter ein Lohnabbau, der sich durch den Preissturz für alle Lebenskosten rechtfertigte. Der „Labor Board“ stimmte einer Lohnverminderung von 12 %, gültig ab 1. Juli 1921, zu, die eine Ersparnis von 375 Millionen Dollars

die Notwendigkeit der Kürzung mit ihrer eigenen finanziellen Notlage und mit der Steigerung der Kohlenkosten. Die Löhne waren gewachsen.

1917	um	270 900 000 Dollars
1918	„	874 300 000 „
1919	„	229 300 000 „
1920	„	855 000 000 „
	zusammen um	2 229 600 000 Dollars

Noch 1921 (als ganzes Jahr gerechnet) gingen die durchschnittlichen Eisenbahnerlöhne weiter hinauf. Keine Gruppe von Lohnempfängern in den Vereinigten Staaten hat seit 1913 verhältnismäßig eine gleich große Steigerung erzielt:

	Eisenbahnerlöhne	Gewerkschaftslöhne in 72 Industrien	Landwirtschaftslöhne	Preise für Ernteerzeugnisse und Vieh
1913	100	100	100	100
1914	105	102	99	103
1915	109	103	100	98
1916	113	107	109	119
1917	129	114	137	185
1918	189	133	171	207
1919	227	155	202	213
1920	272	199	235	185
1921	283	175	192	122

Danach sind die Gewerkschaftslöhne in geringerem Maße gestiegen als die Landwirtschaftslöhne, aber das Lohneinkommen der Eisenbahner ist weit stärker erhöht worden als das dieser beiden Berufsgruppen. Alle zusammen sind jedoch 1920 und 1921 auf höherem Stande geblieben als die Preise für Ernteerzeugnisse und Vieh. Die Kaufkraft der Eisenbahnerlöhne ist mithin in den Vereinigten Staaten erheblich gewachsen. Indessen gilt auch für dieses Land, daß das Einkommen der Eisenbahner vor dem Kriege viel zu wünschen übrig ließ, daß einmal eine scharfe Steigerung eintreten mußte. Nur ist sie mit einer solchen

Gewalt erfolgt, daß nun wieder ein empfindlicher Lohnabbau unvermeidlich war, wie er übrigens sämtliche Arbeitergruppen in den Vereinigten Staaten getroffen hat.

Daß die Herabsetzung der Löhne sich in der Arbeiterschaft großer Unbeliebtheit erfreut und Anlaß zu gewaltigen sozialen Kämpfen gegeben hat, ist selbstverständlich. Riesenstreike im Kohlenbergbau, dem Eisenbahnwesen und verschiedenen Industriezweigen erschütterten deshalb 1922 die Volkswirtschaft der Vereinigten Staaten. In anderen Gewerbezweigen (wie der Eisen- und Stahlindustrie) hat man indessen letzthin vorgezogen, Lohnerhöhungen zu bewilligen, um die soeben leise wieder ansteigende Konjunktur nicht im Keim zu vernichten. Ebenso haben die Eisenbahngesellschaften mit der Politik des Lohnabbaus Halt machen müssen.

Der österreichische Verkehrsminister über die Lage der Bundesbahnen.

In einer Sitzung des Verkehrsausschusses des Nationalrates führte der Minister u. a. folgendes aus:

Die Bundesbahnen und insbesondere deren finanzielle Frage bilden seit geraumer Zeit in der breiten Öffentlichkeit den Gegenstand lebhafter Meinungsäußerungen. Nun wäre das große Interesse, das diesem für die Staats- und Volkswirtschaft wichtigsten Zweige des Verkehrswesens allenthalben entgegengebracht wird, an sich nur sehr zu begrüßen; leider läßt jedoch die Kritik mit wenigen Ausnahmen die Objektivität vermissen. Ich will vorweg durchaus nicht behaupten, daß die Zustände auf unseren Bundesbahnen befriedigend sind; ich kann aber nicht darauf verzichten, mich auf die sehr erheblichen Milderungsgründe zu berufen, die uns zumindest ebensosehr entlasten wie die Bahnen der anderen europäischen Länder. Bei den anerkannt wirtschaftlich und kaufmännisch betriebenen, früher sehr erträgnisreichen Schweizer Bundesbahnen, die ebenfalls vornehmlich Gebirgsstrecken aufweisen, vermag der Betriebsüberschuß heute noch nicht den Schuldendienst zu bestreiten. Bei den vereinigten niederländischen Eisenbahnen hat sich die Betriebszahl von 66,13 im Jahre 1913 auf 99,95 im Jahre 1921 verschlechtert, das heißt, die Betriebseinnahmen decken gerade noch die Betriebsausgaben. Die Fehlbeträge der französischen Bahnen im Jahre 1921 werden auf 1,1 Milliarde Franken (gegenwärtig 4675 Milliarden österreichische Papierkronen) geschätzt. Der Fehlbetrag der italienischen Eisenbahnen wird für das Jahr 1920/21 mit rund 2 Milliarden Lire, das sind rund 95 000 Lire (326 Millionen österreichische Papierkronen) für das Kilometer, angegeben. Dabei belaufen sich die Verkehrssteuern für Frachtgut nur auf 3 gegenüber 30 % bei uns. Auch die britischen Privatbahnen, die im Jahre 1913 bei einer Betriebszahl von 64,4 noch einen Betriebsüberschuß von 46,2 Millionen Pfund Sterling aufwiesen, hatten im Jahre 1921 eine Betriebszahl von 103,8 und einen Verlust von 9,5 Millionen Pfund Sterling (gegenwärtig 3182,5 Milliarden österreichische Papierkronen) zu verzeichnen. Der Minister erörtert die Ursachen dieser allgemein unbefriedigenden Finanzlage der Eisenbahnen, die mehr oder weniger, wenn auch im Ausmaße und in der Stärke verschieden, fast überall dieselben sind: Die große Belastung der Eisenbahnen durch die gebotene Wiederherstellung der im Kriege arg mitgenommenen baulichen Anlagen und mechanischen Einrichtungen, ferner durch die Wiederinstandsetzung des Fahrparkes, dann aber hauptsächlich die Rückwirkungen des Krieges auf die Leistungsfähigkeit und das Pflichtgefühl des Personals, weiter der Wirtschaftlichkeit abträgliche Änderungen in den Lohn- und Dienstverhältnissen, so insbesondere die mehr oder weniger schablonenhafte Einführung des Achtstundentages, die Abschaffung des Akkordsystems, eine unzweckmäßige Unterscheidung in der Entlohnung u. dgl., Umstände, die insbesondere zu bedeutenderen Personalvermehrungen geführt haben. Als weitere wichtige Ursache kommt bei einzelnen Bahnen hinzu das Aufhören der Kriegskonjunktur, die dem Kriege nachgefolgte Wirtschaftskrise, insbesondere in Ländern hochwertiger bzw. gleichbleibender Währung. Alle diese Umstände treffen mehr oder minder auch auf die österreichischen Bundesbahnen zu, ganz besonders aber die Schwierigkeiten hinsichtlich des Personals, da doch dessen Entbehrungen größer denn anderswo waren, und die Schrecken eines verlorenen Krieges, des Zerfalles eines Jahrhunderte alten Reiches und des Umsturzes hinzukommen. In der letzten Zeit ist es namentlich aber die letztgenannte Ursache, die schlechte Verkehrskonjunktur im Gefolge der mit der Gesundung des Gesamthaushaltes eingetretenen Wirtschaftskrise, die als Kriegsfolge im weiteren Sinne auch bei uns sich nun geltend macht. Der Minister erwähnt dann die bekannten besonderen Gründe, aus denen die österreichischen Bundesbahnen mehr als andere Bahnen von den Kriegsfolgen und den Erschütterungen der Nachkriegszeit heimgesucht worden sind.

Ganz besonders vernichtend für die Betriebsergebnisse der Bundesbahnverwaltung wurde aber, wie ich noch später ausführen muß, die Notwendigkeit, den Bedarf an Kohle, Erdöl und anderen Betriebsstoffen nahezu ganz aus dem Auslande zu decken. Ich will damit nicht etwa die gegenwärtige Finanzlage unserer Bundesbahnen beschönigen. Doch darf man unter den von mir eben geschilderten Verhältnissen die ungünstige Finanzlage nicht ausschließlich dem System, der Verwaltung, dem Personal anrechnen, wie es in der öffentlichen Kritik der letzten Wochen leider fast ausnahmslos geschehen ist. Insbesondere erscheint mir die Frage, ob eine private Betriebsführung einen so außerordentlichen Fehlbetrag unter den gleichen Verhältnissen decken würde, mehr als zweifelhaft, zumal bezügliche Erfahrungen in der Geschichte der Eisenbahnen zur Vorsicht mahnen und eine Schadloshaltung privater Gesellschaften meist nur auf dem Rücken der Bahninteressenten oder der Steuerträger durchgeführt wird. In dieser Kritik sollte doch auch nicht übersehen werden, wie sehr seit dem Umsturze die Verhältnisse auf den österreichischen Bundesbahnen sich schon gebessert haben, und was insbesondere in dem letzten Halbjahre zur Besserung der Betriebswirtschaftlichkeit und Finanzlage geschehen und in weiterer Durchführung begriffen ist. Allenthalben schreitet die Wiederinstandsetzung der im Kriege herabgewirtschafteten baulichen Anlagen und Fahrbetriebsmittel, die Auswechslung der minderwertigen Ersatzstoffe vom Kriege her ihrem Ende zu, die Personenwagen, insbesondere in den Zügen des zwischenstaatlichen Verkehres, erhalten bei Vermeidung aller kostspieligen Einrichtungen wieder Friedensausstattung, sind ausreichend geheizt und beleuchtet; ja, wir gehen, unterstützt von betriebswirtschaftlichen Erwägungen, daran, eiserne Personenwagen, die größere Sicherheit den Reisenden bieten, herstellen zu lassen. Auch die Reinlichkeit und Ordnung in den Zügen wie Bahnhöfen hat sich bedeutend gebessert. Die Zahl der Diebstähle und damit die Höhe unserer bezüglichen Schadensvergütungen ist merklich zurückgegangen, und ist uns dadurch möglich geworden, die verschiedenartigen kostspieligen Diebstahlsmaßnahmen entsprechend abzubauen; so haben wir seit August 1922 allein über 180 Mann im Wachdienste erspart. Ganz besonders augenfällig auch für Außenstehende ist die Besserung in der Verkehrslage; die seinerzeit drückenden Verkehrsbeschränkungen sind weggefallen, Verkehrseinstellungen infolge Kohlen- oder Wagennot gehören der Vergangenheit an; im Gegenteil zeigte sich infolge der gegenwärtigen Wirtschaftskrise der in Aussicht genommene Fahrplan als zu weitreichend und mußten unter dem Zwange von Ersparungen Züge und Aufenthalte, deren geringe Ausnutzung die Kosten nicht rechtfertigte, eingestellt werden. Dieser ungeheuere Erneuerungsvorgang gleicht einer mehr als halben Neueinrichtung des Gesamtbetriebes; er allein wäre schon ein hinreichender Grund, um einen Fehlbetrag im Betriebe zu rechtfertigen. Der Reparaturstand der Lokomotiven ist von seinem Höchststand (7. Februar 1921) von 44,3 auf 31,6 %, jener der Personenwagen (3. November 1918) von 43,7 auf 25,5 %, jener der Güterwagen (22. Juli 1921) von 29,7 auf 12,4 % gegenwärtig (23. Februar 1923) gesunken.

Mit großer Befriedigung möchte ich feststellen, daß auch die Personalvertreter geneigt sind, zu dem uns allen am Herzen liegenden Gesundungswerke der Bundesbahnen tätig beizutragen. Ich erlaube mir diesfalls nur auf die erfreuliche Zustimmung der Personalvertretung in der jüngst entschiedenen Frage des Abbaues der Fahrbegünstigungen hinzuweisen, wonach sie aktiven Eisenbahnbediensteten, die bisher auf Grund ihres Ausweises beliebig viele Freifahrten ausführen konnten, künftig nur noch sechs Freifahrten im Jahre zugebilligt haben. Die Bundesbahnbediensteten des Ruhestandes erhalten nunmehr im Jahre anstatt drei bloß zwei Freifahrten und die Familienangehörigen der aktiven und pensionierten Bundesbahnbediensteten anstatt bisher drei nur mehr eine freie Fahrt im Jahre. Weiter wurde die Erhebung von die Verwaltungskosten deckenden Ausfertigungsgebühren für die Fahrbegünstigungsausweise und -anweisungen der Bundesbahnbediensteten eingeführt. Schließlich erstreckt sich die Neuregelung der Fahrbegünstigungen auch auf die Benutzung der Wagenklassen, wobei in erster Linie der Zweck erreicht wird, die höheren Wagenklassen für die Benutzung durch vollzahlende Reisende freizumachen. Auch die den Bediensteten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens und deren Familienangehörigen im Jahre 1919 eingeräumten weitgehenden Fahrbegünstigungen sind wieder entsprechend zurückgeführt. Übrigens schreitet auch einer im Vorjahre gefaßten Entschließung des Ausschusses entsprechend der Abbau der Fahrbegünstigungen der sogenannten bahn-

fremden Personen weiter fort, insbesondere wurde die bisher für nichtstaatliche Lehrpersonen bestehende 50prozentige Fahrpreisermäßigung aufgehoben und genießen die Landesbeamten für Privatreisen keine Fahrbegünstigungen mehr. Durch diese Maßnahmen ergeben sich nicht nur in die Milliarden gehende Ersparnisse, sondern auch namhafte Mehreinnahmen für die Bundesbahnverwaltung. Ebenso wurden im Einvernehmen mit den Personalvertretungen die zur Zeit des Krieges und der darauf folgenden Übergangszeit entstandenen Wirtschaftsbetriebe, wie Lebensmittelmagazine, Personalküchen, Kleider- und Schuhwerkstätten, Gutspachtungen u. dgl. liquidiert, und dadurch der Bundesbahnbetrieb von allen jenen Lasten befreit, die dem bisher mit der Führung dieser Betriebe befaßten staatlichen Verwaltungsapparate, insbesondere durch unentgeltliche Beistellung von Personal und Material, erwachsen waren, Ersparnisse, insbesondere an Bahnheizungsmaterial, die in Milliarden gehen. Seit dem 1. Januar 1923 ist auch die Abgabe der Bahnkohle an die Eisenbahnbediensteten zu ermäßigten Preisen eingestellt worden, wodurch der im Voranschlage hierfür vorgesehene Betrag von zuletzt 14,4 Milliarden Kronen erspart werden konnte.

Für die Personalvertretung wurden auch in letzter Zeit neue Vorschriften aufgestellt. Während jetzt jeder der fünf Personalausschüsse aus 60 Mitgliedern und der Zentralausschuß gleichfalls aus 60 Mitgliedern zusammengesetzt sind, die allerdings nur fallweise bei Beratung besonders wichtiger Personalvorschriften einberufen werden, ihre Haupttätigkeit aber in einem engeren Arbeitsausschuß ausüben, wird in Hinkunft jeder Personalausschuß nur aus 12 und der Zentralausschuß aus 18 Mitgliedern bestehen. Der Stand dieser Personalvertretungskörper erfährt somit eine Verringerung auf ungefähr ein Viertel des bisherigen Umfanges. Auch in der Anzahl der bei den Außendienststellen bisher aufgestellten Vertrauensmänner und Ausschüsse sind wesentliche Einschränkungen in Aussicht genommen, und es werden Vertrauensmännerausschüsse grundsätzlich nur am Sitze von Dienststellen mit besonders großem Personalstand gebildet werden. Einvernehmlich mit der Personalvertretung werden auch seit 1. März d. J. die Kosten der Personalvertretung von den Bediensteten selbst getragen, wodurch für die Bundesbahnen eine Ersparnis von rund 2.5 Milliarden Kronen erwächst.

Im Personalabbau haben wir dank der verständnisvollen Mitarbeit des Personals, das sich die Notwendigkeit einschneidender Opfer in dieser Richtung klar vor Augen hält, bisher verhältnismäßig befriedigende Ergebnisse erzielt. In der am 31. Dezember 1922 abgeschlossenen ersten Abbauperiode, die allerdings vorwiegend auf das freiwillige Ausscheiden aus dem Dienst abgestellt war, hat der Abfall die Ziffer von 10 000 Bediensteten, das ist ungefähr 10 % des gesamten Personals, überschritten. Die Ersparnis hieraus ist mit etwa 180 Milliarden Kronen zu beziffern, welcher Zahl jedoch das rechnungsmäßig zunächst noch nicht feststehende Erfordernis für Ruhegenüsse gegenüberzustellen ist. In den ersten Monaten des laufenden Jahres ist in der systematischen Verminderung des Personalstandes wohl eine gewisse Stockung eingetreten, weil wir mit Rücksicht auf die Novellierung des Angestelltenabbaugesetzes, welche für den Bund günstigere Bedingungen des Ausscheidens aus dem aktiven Dienste schaffen sollte, einige Zurückhaltung beobachten mußten. Wir bedurften auch einer kurzen Atempause, um die durch das plötzliche Ausscheiden zahlreicher Beamten an leitenden Stellen entstandenen Lücken durch Verschiebungen auszufüllen, um das Gleichgewicht des Dienstes wieder herzustellen.

Die Vorarbeiten für die zweite Abbauetappe blieben indessen im Gange, beschränkten sich aber vor allem auf die Ermittlung und Konsignierung jener Angestellten, die nach dem gegenwärtigen Stellenplane überzählig oder erwiesenermaßen untüchtig sind. Immerhin ist es aber auch in dieser Periode möglich gewesen, etwas über 2200 Bedienstete dem Abbau zuzuführen, woraus mit der eben erwähnten Beschränkung eine weitere Ersparnis von 40 Milliarden Kronen sich ergeben wird. Mit voller Ergiebigkeit und mit der Gewähr, daß der auf die Bundesbahnen entfallende Anteil an der gesetzlich festgelegten Zahl von abzubauenden öffentlichen Angestellten auch erreicht werden kann, wird der Zwangsabbau erst dann in Fluß kommen, wenn die rechtliche Grundlage für die volle Ausnutzung der Arbeitskraft und Arbeitszeit geschaffen und die einfachste, zweckmäßigste und billigste Form der Arbeitsverrichtungen gefunden sein wird. Die Voraussetzung der Arbeitsintensivierung liegt in der den besonderen Bedürfnissen des Eisenbahndienstes angepaßten Neuregelung der Dienst- und Ruhezeiten, also in einer Auslegung der Vorschrift über die achtstündige Arbeitszeit, über welche ich noch sprechen werde.

Die Ermittlung der zweckmäßigsten Arbeitsweise als Voraussetzung eines ergiebigen Personalabbaues führt uns auf das Gebiet der Reformen. Ich darf es in dieser Hinsicht wohl als außer allem Zweifel stehend ansehen, daß das Vordringen zu einer neuen Form der Verwaltung nicht durch einen radikalen, den Betrieb schwer erschütternden Eingriff in das jetzige System, sondern nur durch eine planmäßige Durchbildung der Grundlagen für eine Systemänderung von unten nach oben denkbar ist. In Übereinstimmung mit einer entsprechenden Forderung des Reform- und Finanzprogramms haben wir uns zunächst die sparsamste und zweckmäßigste Gliederung des Dienstes in der obersten Verwaltungsstelle zur Aufgabe gemacht. Durch die jüngst vollzogene Neuordnung der Geschäftsverteilung war es möglich, eine Sektion und drei Revisionsgruppen, welche im Wirkungskreise den Sektionen gleichgehalten waren, ferner 15 Departements und Büros und 5 Spezialreferate in Ersparung zu bringen. Die Geschäfte des Ministeriums sind demnach gegenwärtig auf sechs Sektionen mit 30 Departements und 1 Dezernat verteilt. Noch im Laufe dieses Jahres können weitere 4 Departements aufgelöst werden. Es verbleiben demnach Ende 1923 noch 6 Sektionen mit 26 Departements und 1 Dezernat.

Wenn auch die Neuordnung der Bundesbahnverwaltung vorerst noch im Anfangsstadium sich befindet, so glaube ich anderseits für mich in Anspruch nehmen zu können, daß kaum in einem anderen Ressort sonstige Sparmaßnahmen in einem derart umfassenden und wirksamen Ausmaße vorbereitet und durchgeführt worden sind wie bei den österreichischen Bundesbahnen. Wir hielten dabei für richtiger, nicht viel davon zu reden, sondern mehr zu handeln. Durch die Auflassung aller nicht unbedingt erforderlichen Schnell- und Personenzüge sowie die Kürzung der im Verkehr bleibenden Schnell- und Personenzüge auf das Mindestmaß für die Zeit vom 6. November 1922 bis zum 30. April 1923, also halbjährig (Winterfahrplan), wurden allein Ersparnisse ermöglicht, die mit 40½ Milliarden Kronen beziffert werden können. Ich möchte hier beifügen, daß der Personenverkehr erfahrungsgemäß bei allen Bahnen verlustbringend ist, ganz besonders aber bei den österreichischen Bundesbahnen, wo auch, eingerechnet die 30prozentigen Verkehrssteuern, die bei jeder Fahrkarte von uns für die Finanzverwaltung eingehoben werden, die Fahrpreise im allgemeinen kaum die halbe Goldparität erreicht haben. Bei dieser Sachlage kann es nicht verargt werden, wenn gerade im Personenverkehr die Einstellung oder Kürzung jedes nicht entsprechend ausgenutzten Zuges erwogen wird; auch keine Privatbahnverwaltung ließe sich davon abbringen. Bisher wurden versuchsweise 69 Haltestellen vollständig und 60 teilweise gesperrt, wodurch über 1000 Aufenthalte der Personenzüge täglich weggefallen sind. Die dadurch ersparte Dienstkohle für Lokomotiven beträgt im Monat rund 800 t Normalkohle, und stellt im Jahre einen zu ersparenden Betrag von über 5 Milliarden Kronen dar. Dazu treten, abgesehen von anderweitigen Ersparnissen (zum Beispiel an Schmiermaterial, Bremsenabnutzung, Beheizung und Beleuchtung), finanzielle größere Ersparnisse an Personalkosten, so daß ich an dieser Maßnahme leider auch noch weiterhin werde festhalten müssen.

Aus Ersparnisgründen sind wir auf einer Reihe von Strecken zum minder kostspieligen Lokalbetrieb übergegangen. Die Einführung der Nachtsperre auf der Strecke Sigmundsherberg-Gmünd allein ersparte 48 Bedienstete und fast eine Milliarde Kronen im Jahr. Die Nachtsperre im Wiener Nordwestbahnhof hat Minderausgaben von zwei Milliarden und einen Minderbedarf von 29 Bediensteten herbeigeführt. Auch die Einführung der Nachtsperre in der Wiener Nordbahnhofhalle und die Nachtruhe in Krems brachten Ersparnisse. Aus Ersparungsrücksichten sollen noch der verlustbringende Gepäckträger- und Bahnhofgarderobedienst abgestoßen und die Besorgung dieser Nebendienstleistungen künftig privaten Unternehmern gegen entsprechende Vergütung vertragsmäßig überlassen werden. Der Minister erwähnt hierauf die Verringerung der Zahl von Zugbegleitern und -verschiebern, sodann die sonstigen Maßregeln zur Kohlen- und Personalersparnis. Die Kohle kostet gegenüber dem Frieden das 40 000- bis über 60 000fache, während selbst mit der Verkehrssteuer die Gütertarife nur auf das 16 800fache, die Personen- und Gepäcktarife auf das 7300fache gestiegen sind. Dann erörtert Redner die Ersparungsmaßregeln im Bau- und Bahnerhaltungsdienst. In der Direktion Linz hofft man hierbei auf einen Abbau von 170 Mann und auf Ersparnisse von über drei Milliarden. In der Direktion Villach wurde eine Ersparnis von über einer Milliarde ermöglicht. Die Direktion Wien-Nordost hat durch Anwendung von Akkumulatoren eine jährliche Ersparnis von 463 Millionen. Die Elektrisierung von vier Wasserstationen der Direktion Linz hat unlängst Jahresersparnisse von über 400 Millionen Kronen ermöglicht. Es wird auch mit der Beleuchtung und Beheizung sehr gespart. Ebenso werden Inventaranschaffungen eingeschränkt.

Wir sind nicht minder bemüht, die Einnahmen den geänderten Verhältnissen entsprechend zu erhöhen. Insbesondere geschah dies bei den Mieten für Bahnhoflagerplätze und Lagerräume. Wir bemühen uns auch, durch neue Lagerplätze neue Einnahmequellen zu schaffen. Bei den gewerblichen Nebenbetrieben auf Bahnhofgrund ist ein Mehrertrag von über 1200 Millionen erzielt worden. Die Wohnungszinse werden nach Maßgabe des Mieterschutzgesetzes jeweils erhöht, Maßnahmen, die

an die Milliarden gehende Mehrerträgnisse gewärtigen lassen. Aus diesen Ausführungen ergibt sich, was alles in der Stille geleistet worden ist und wie sehr im Sinne des Wiederaufbaugesetzes gearbeitet, ja vorgearbeitet wurde. Einen Monat vor Erscheinen des Wiederaufbaugesetzes hat bereits ein umfangreicher Mindestplan vorgelegen, der Ersparungen und Mehreinnahmen, selbstverständlich nicht durch Tariferhöhungen, im Ausmaß von über 500 Milliarden Kronen oder 35¼ Millionen Goldkronen vorsah. Die Voraussetzung zum Wiederaufbau ist unstreitig da: die Wendung in der Denkungsart des Personals. Sie ist mehr als bloße Pflichterfüllung, sie ist der kräftige Wille zum Besseren, zum Gesunden. Der Minister führt sodann aus der Kleinarbeit zur wirtschaftlichen Betriebsführung eine Reihe von Beispielen an, erwähnt das mit 1. Januar eingeführte neue Rechnungssystem und die Verbesserungen des statistischen Dienstes. Die endgültige Feststellung der Einnahmen ist allerdings erst nach den Abrechnungen mit den Nachbarbahnen, das ist in einer Zeit von etwa sechs Monaten, möglich. Im Januar sind auf den Bundesbahnen 99,6 Milliarden Kronen, im Februar 111,4 Milliarden Kronen vereinnahmt worden. In diesen Zahlen sind die sogenannten Verkehrs- oder Transporteinnahmen sowie alle anderen Einnahmen enthalten. Gegenüber dem Voranschlage von 207 Milliarden im Januar und 185 Milliarden im Februar zeigen sich allerdings recht erhebliche Minderergebnisse, die zum geringeren Teile die Folge der letzten ausgiebigen Tariferhöhung vom Oktober, in ausschlaggebender Weise aber durch die Wirtschaftskrise hervorgerufen sind. Der vorübergehende Charakter solcher Ausnahmeerscheinungen bildet die Quelle unserer Hoffnung. Der künstlichen Zurückhaltung von Transporten unmittelbar nach Tariferhöhungen folgt nach und nach die Rückkehr zu normaler Inanspruchnahme; auch die Wirtschaftskrise verliert langsam ihre Schärfe. Die bedauerliche Besetzung des Ruhrgebietes hatte eine teilweise Wiederbelebung der heimatlichen Industrie, insbesondere der Eisen- und Kohlenindustrie, zur Folge. Auch die bereits beschlossene Tarifermäßigung dürfte nach Ansicht kommerzieller Fachkreise eine Verkehrszunahme mit sich bringen. Wir hoffen daher, diese Hoffnung kommt auch in den Voranschlagszahlen zum Ausdruck, daß die Krise bald überwunden sein wird, eine Hoffnung, die in den vorläufigen Februarergebnissen ihre Stütze findet. Es muß jedoch ganz besonders betont werden, daß die mitgeteilten Einnahmezahlen nur vorläufige sind. Die endgültigen Ergebnisse haben in den letzten Jahren meist Erhöhungen gebracht, welche für 1922 durchschnittlich rund 21 % des für den Monat errechneten Bruchteils-betragen haben. Die voranschlagsmäßigen Monatsanteile betragen für Januar 334,8, für Februar 323 Milliarden. Demgegenüber beträgt das vorliegende Abrechnungserträgnis für Januar 264 Milliarden, das vorläufige Februarergebnis 268 Milliarden. In den beiden ersten Monaten sind also gegenüber den Voranschlagsanteilen vorläufig Minderausgaben von 125½ Milliarden festzustellen. Diese beiden Monate haben infolge Auszahlung einmaliger Abfertigungen eine in den folgenden Monaten nicht mehr wiederkehrende Belastung von 21 Milliarden erfahren. Mit Ausnahme der infolge der Abfertigungen nach dem Abbaugesetze außerordentlich angewachsenen allgemeinen Ausgaben für Bedienstete zeigen alle übrigen Ausgabengruppen gegenüber dem Voranschlag ausgiebigere Ersparnisse. Die günstige Ausgabenentwicklung ist auch ein Gegengewicht gegen den Einnahmenrückgang, und darum kann keinesfalls behauptet werden, daß unser Fehlbetrag sich um das Ausmaß der Mindereinnahmen vergrößert. Die Einnahmenentwicklung bewirkt vielmehr nur, daß die Sparmaßnahmen nicht bereits eine nach außen zahlenmäßig in vollem Maße erscheinende Besserung der Finanzlage der Bundesbahnen zeigen. Die vorliegenden Minderausgaben sind aber ein um so erfreulicheres Zeichen des Erfolges unserer Sparmaßnahmen wie der begonnenen Gesundung der Bundesbahnen, als die Ergebnisse unserer Vorarbeiten zur Neuregelung der Dienst- und Ruhezeiten noch nicht zur Auswirkung gelangt sind.

Die Neuregelung dieser Frage soll eine stärkere Ausnutzung des Personals im Rahmen des Achtstundentages ermöglichen. Danach ist für Bedienstete, deren Tätigkeit zum Teil in einer Anwesenheitspflicht und Dienstbereitschaft besteht, durch eine entsprechend geringere Einschätzung der Arbeitszeit eine längere Dienstzeit vorgeschrieben. Die künftige völlige und strenge Neubewertung der einzelnen Dienstleistungen soll in Verbindung mit einer entsprechenden Änderung des Bewertungsschlüssels eine Beseitigung der aufgetretenen Mängel, eine stärkere Ausnutzung des Personals, die Vermeidung von Überstundenleistungen und in späterer Folge eine weitergehende Herabminderung der Personalstände bewirken. Der reine Achtstundentag wird künftig nur auf den beschränkten Kreis jener Betriebsbediensteten angewendet werden, die während ihrer ganzen Dienstdauer ohne Unterbrechung in voller Ausnutzung arbeiten. Die Verhandlungen mit der Personalvertretung stehen vor ihrem unmittelbaren Abschluß. Das Personal wird sich auch diesfalls der Überzeugung von der Notwendigkeit der geplanten Neuregelung nicht entziehen. Die Vorschriften hierüber werden in der allernächsten Zeit verlautbart. In Durchführung dieser Maßregel allein gedenken wir mindestens 10 000 Bedienstete weiter abbauen zu können. Sonstige bedeutsame Ersparnisse werden sich ergeben, sobald im Fortschreiten unserer Elektrisierungsaktion einzelne Strecken vom Dampfbetrieb auf den elektrischen Betrieb übergehen, was noch im laufenden Jahre hinsichtlich der Strecke Stainach-Irdning-Steeg und Innsbruck bis Telfs, vielleicht bis Landeck, im Jahre 1924 bis Bludenz der Fall sein wird.

Der Redner erklärt, es müsse zugegeben werden, daß die Bundesbahnen, wie sie das größte Unternehmen Österreichs mit dem größten Umsatz, dem größten Anlagekapital und größten Personalstand sind, auch den größten Fehlbetrag aufweisen. Anderseits liegen die Gründe für den beträchtlichen Teil des Fehlbetrags außerhalb der Verantwortlichkeit der Bundesbahnverwaltung und ihres Einflußgebietes. Der Minister erwähnt sodann die ungünstigen Folgen des Staatsvertrages von Saint-Germain sowie die Pachtübernahme unrentabler Bahnen. Diese Belastungen dürften weit mehr als 100 Milliarden Kronen betragen. Besonders beschwert sind die Bundesbahnen durch die 30prozentigen Verkehrssteuern. Bei kaufmännischer Führung müßten die Verkehrssteuern der Bundesbahnen aufgehoben werden; dann vermindert sich jedoch der Betriebsabgang von 1317 Milliarden vorwegs auf rund 650 Milliarden. Die Sparmaßnahmen, insbesondere die Personalverminderungen, lassen bei Eintritt einer nur normalen Geschäftskonjunktur mit Sicherheit auch die Beseitigung dieses Abganges erwarten.

Die Bundesbahnen erfordern allerdings infolge ihres Betriebsabganges von 1317 Milliarden einen bedeutenden Zuschuß aus allgemeinen Staatsgeldern; der Betriebsabgang kann jedoch beseitigt und auch eine angemessene Tilgung und Verzinsung des Schuldendienstes erhofft werden, wenn die Bundesbahnen von der Entrichtung der 30prozentigen Verkehrssteuer befreit werden und die seit einigen Monaten verfolgte Sparsamkeit auf allen Gebieten fortgesetzt und vertieft wird. Dann ist eine Herabsetzung der Kohlenpreise anzustreben, der Kohlenverbrauch zu beschränken und die Elektrisierung zu beschleunigen. Ferner muß durch Hebung der Erzeugung, Belebung von Handel, Gewerbe und Industrie eine regelmäßige Verkehrs- und Einnahmepolitik gewährleistet sein. Vor etwa vier Monaten wurde mit dem Wiederaufbau begonnen, und was seit Kriegsbeginn ohne Schuld der Verwaltung an den Bundesbahnen gesündigt wurde, kann nicht in wenigen Monaten wettgemacht werden. Redner bittet um Geduld und Gerechtigkeit. Die Bundesbahnverwaltung — und diese ist in ihrer Vollziehung füglich das gesamte Personal — wird bis zum letzten Mann mit allen Kräften bestrebt sein, an der Wiederaufrichtung erfolgreich mitzuwirken.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 19. März d. J. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 12 des Reichs-Gesetzblattes Teil II hervor.

— **Erhöhung der Fahrpreise im Berliner Stadt- und Vorortverkehr.** Die Fahrpreise der ersten Preisstufe werden für die III. Klasse auf 200 ℳ und für die II. Klasse auf 400 ℳ unter Zuschlag von je 50 ℳ und 100 ℳ für jede weitere Preisstufe heraufgesetzt. Um die Ausflüge der großstädtischen Bevölkerung gerade an den Ostertagen nicht zu verteuern, ist als Zeitpunkt der Tariferhöhung der 10. April genommen worden. Die Zeitkartenpreise bleiben in ihrer jetzigen Höhe bestehen.

— **Die Vormerkgebühren für Bettkarten** betragen vom 1. April d. J. ab nicht 5, sondern 10 %, mithin in der 1. Klasse 4000, 2. Klasse 2000, 3. Klasse 800 ℳ.

— **Frachtermäßigung für Düngemittel.** Eine weitere Frachtermäßigung für Düngemittel gelangt nach einer der Handelskammer zu Berlin vorliegenden amtlichen Mitteilung mit Gültigkeit vom 1. April d. J. zur Durchführung. Es sind von diesem Tage ab die Frachtsätze für Gips, Kalkschlamm, Kreide und Kreidegrund um weitere 20 % und die Frachten für kohlensauren Kalk, Kalkasche und Staubkalk um weitere 10 % ermäßigt wor-

den. Für die genannten Güterarten sind somit jetzt die Sätze der Klasse F weniger 40 % zu zahlen.

— **Das englisch-französische Eisenbahnabkommen.** Aus London wird unterm 31. März gemeldet: Seit mehreren Tagen sind französisch-englische Besprechungen im Gange gewesen über das zwischen dem General Godsey und Payot geschlossene Abkommen, das sich auf die Besetzung der Eisenbahnen in der britischen Zone des Rheinlandes durch die Franzosen bezieht. Die französische Regierung hat das Abkommen noch nicht ratifiziert, doch wird erwartet, daß die ganze Frage in einigen Tagen geregelt sein wird.

— **Der Kampf gegen die deutschen Eisenbahner.** In Auswirkung des Befehls an die deutschen Eisenbahner, nur der französischen Eisenbahnregie zu gehorchen (vgl. Nr. 13, S. 221 d. Ztg.), wurden, wie der „DAZ." aus Mainz gemeldet wird, am 26. März im Bezirk Mainz weitere Zwangsmaßnahmen gegen Beamte, die sich den Befehlen nicht fügen wollen, ergriffen. In Wiesbaden, Bingerbrück, Bingen, Gaualgesheim und Rüdesheim wurden mehr als 50 Eisenbahner aus ihren Dienstwohnungen vertrieben und einfach auf die Straße gesetzt.

— **Eisenbahnunfälle.** Wie aus Gerolstein unterm 31. März gemeldet wird, kamen bei dem Zusammenstoß zweier von französischen Eisenbahnern geführten Züge elf Fahrgäste ums Leben, darunter sechs Deutsche.

— **20 Jahre Zwangsarbeit für einen pflichttreuen Eisenbahner.** Aus Landau wird der D. A. Z. unterm 27. März berichtet: Der Eisenbahnoberinspektor Gottfried in Ludwigshafen wurde vom Kriegsgericht in Landau wegen Gefährdung eines Eisenbahntransportes zu 20 Jahren Zwangsarbeit verurteilt. Gottfried sollte ein französisches Diensttelegramm nach einem französischen wilden Zug auf der Strecke weitermelden. Gottfried hat dies abgelehnt und der französischen Besatzungsbehörde ausdrücklich erklärt, daß er das Diensttelegramm nicht weiter befördern werde. Der betreffende französische wilde Zug ist dann auf der Strecke entgleist, ohne daß jedoch Personen zu Schaden kamen oder verletzt wurden.

— **Bedeckungszwang für leicht feuerfangende Güter.** Die Reichsbahndirektion Berlin teilte dem D. I. u. H. mit, daß auf Anordnung des Reichsverkehrsministers wegen der Beschlagnahme von Decken durch Franzosen und Belgier im Ruhrgebiet bis auf weiteres der Bedeckungszwang für leicht feuerfangende Güter (vgl. Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 19 vom 19. Februar 1923 Nr. 292) für Sendungen nach dem besetzten Ruhrgebiet nicht anzuwenden sei. Eine Änderung der frachtrechtlichen Haftung der Eisenbahn trete hierdurch nicht ein. Es sei daher bei diesen Sendungen das Fehlen oder die Mangelhaftigkeit der Verpackung vom Absender ausdrücklich im Frachtbrief anzuerkennen.

— **Eisenbahndiebstähle.** Die Handelskammer Hamburg hat von der Reichsbahndirektion Altona folgende Mitteilung erhalten:

„Zu den Gütern, die infolge ihres hohen Wertes während der Beförderung der besonderen Diebstahlsgefahr ausgesetzt sind, gehören Tuche, Rohseide und Seidenstoffe sowie sonstige Wäsche- und Kleiderstoffe und Besatzartikel. Bei der Aufdeckung von Eisenbahndiebstählen werden in zahlreichen Fällen entwendete Waren dieser Art wieder aufgefunden. Die Aushändigung an die Geschädigten ist aber vielfach nicht möglich, weil der Eigentümer nicht zu ermitteln ist.

Als Hilfsmittel zur Feststellung der Hingehörigkeit solcher Güter ist bei der Überwachungsabteilung der Reichsbahndirektion Elberfeld eine Zentralstelle eingerichtet worden, an die von allen Firmen, denen Waren vorstehender Art während der Eisenbahnbeförderung entwendet worden sind, Muster von diesen Waren zu übersenden sind. Werden von den Überwachungsorganen gestohlene Stoffe ermittelt, so können unseres Erachtens erhebliche Erfolge in der Feststellung der Eigentümer durch Vergleich mit den Mustern erzielt werden. Da wir uns von dieser Einrichtung Erfolg versprechen, bitten wir, die beteiligten Firmen auf diese Einrichtung aufmerksam zu machen und zu veranlassen, daß die Versender von Waren vorbezeichneter Art, denen solche Artikel seit 1. Oktober v. J. während der Eisenbahnbeförderung abhanden gekommen sind, sofort nach Kenntnis von dem Verlust ein Muster unter genauer Bezeichnung der Ware, der Verpackungsart, des Wertes und des Versandtages sowie des Versand- und Empfangsbahnhofes an die „Überwachungsabteilung der Reichsbahndirektion Elberfeld, Dessauer Straße", einzusenden."

— **Standgeld für Privatgüterwagen.** Der D. I. u. H. ist bei dem Reichsverkehrsminister für Ermäßigung der Standgeldsätze für leere Privatgüterwagen eingetreten. Der Reichsverkehrsminister erteilte auf diese Eingabe folgenden Bescheid:

„Gemäß Nebengebührentarif (Abschnitt VII) zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B, vom 1. Februar 1922 — Nachtrag III — betrug das Standgeld für leere Privatgüterwagen, die auf bahneigenen Gleisen abgestellt waren, für jeden Wagen und für je auch nur angefangene 24 Stunden ab 1. Mai 1922 3 M. Die Höhe der früher für Privatwagen erhobenen Standgelder entsprach schon seit Jahren nicht mehr der Wertverminderung des Geldes und den damals schon erheblich gestiegenen Ausgaben der Eisenbahnverwaltung. Die Zahl der eingestellten Privatwagen nahm außerdem in den letzten Jahren beträchtlich zu. Dieser Wechsel der Verhältnisse brachte es mit sich, daß die Gleisanlagen mehr denn sonst von Privatwagen in Anspruch genommen wurden. Die Privatwagen belasten daher im gesteigerten Maße die dem öffentlichen Verkehr dienenden Gleisanlagen. Der Standgeldsatz für Privatwagen vom 1. Mai 1922 beruhte auf sorgfältigen Berechnungen der Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung. Infolge der inzwischen wiederholt eingetretenen allgemeinen Tariferhöhungen beträgt das Standgeld für Privatwagen laut Nebengebührentarif zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B, vom 1. Januar 1923 — Nachtrag II — ab 15. Februar 1923 = 320 M."

— **Erstattung von Wagenstandgeld.** Auf Anregung der Handelskammer zu Nürnberg hat der Deutsche Industrie- und Handelstag beim Reichsverkehrsminister die Erstattung von solchen Wagenstandgeldern beantragt, die auf Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen sind. Der Reichsverkehrsminister teilte daraufhin dem Handelstag mit, daß er nicht in der Lage sei, die völlige Rückerstattung von Wagenstandgeldern bei unregelmäßigem Wagenzulauf anzuordnen, da ein Verschulden der Eisenbahn, aus dem ein Rechtsanspruch auf Erstattung von Wagenstandgeld hergeleitet werden könnte, in dem durch die Eigenart des Eisenbahnbetriebes begründeten Verhältnisse nicht zu erblicken sei. In den meisten Fällen werde es außerdem möglich sein, durch Einstellen von Hilfskräften, Einschränkung des Abrufes vom Versandort oder durch andere Mittel und Wege die Wagen rechtzeitig zu be- und entladen. Er habe jedoch die Reichsbahndirektionen ermächtigt, nach Prüfung der Einzelfälle unbillige Härten durch teilweise Rückgabe der erhobenen Wagenstandgelder auszugleichen. Die Erstattung der Standgelder in voller Höhe kommt nur in Frage, wenn der verzögerten Be- und Entladung der Wagen Ursachen zugrunde liegen, die ausschließlich von der Reichsbahn verschuldet seien und die Innehaltung der Ladefrist trotz aller Bemühungen der Verkehrstreibenden nicht möglich gewesen sei.

— **Beförderung von Stückgütern nach den linksrheinischen Gebieten.** Wie der D. I. u. H. erfährt, ist vom Deutschen Eisenbahnerverband folgende Pressemitteilung verbreitet worden: Firmen im unbesetzten Gebiet, die Stückgüter nach dem Linksrhein senden, nehmen noch nicht genügend Rücksicht auf die Besetzung des Ruhrgebiets. Sie schicken ihre Stückgüter quer durch das Ruhrgebiet, dort werden sie von den Franzosen zwar hinein, aber nicht wieder herausgelassen, so daß sie nicht nach dem Linksrhein kommen. Es ist notwendig, daß die Firmen ihre Waren um das besetzte Gebiet herumleiten. Wir bitten hierdurch, sämtliche Handelskammern in entsprechendem Maße benachrichtigen zu wollen.

— **Ruhrbesetzung und Ozeanfrachten.** Die amerikanische Schiffahrtszeitschrift Nautical Gazette weist darauf hin, daß der gegenwärtige Stillstand und der Frachtenrückgang im Weltfrachtengeschäft zum großen Teil auf die Ruhrbesetzung zurückzuführen ist. Das Jahr 1923 habe mit guten Aussichten für den transatlantischen Verkehr begonnen. Im Dezember und im Januar wären auf dem Frachtenmarkt Anzeichen einer festeren Richtung ersichtlich gewesen. Mit dem Einmarsch in das Ruhrgebiet aber seien diese Aussichten zerstört worden. Die erste Folge dieser Maßnahme war, daß die deutschen Kaufaufträge zurückgingen. So z. B. sei seit Beginn des Einfalls kaum ein Kaufauftrag für amerikanisches Kupfer erteilt worden. Das französische Vorgehen hätte den Güterverkehr des Rheinlandes der zum großen Teil auf dem Rhein nach den Seehäfen ging stillgelegt. Dann sei als weitere Folge der Rheinbesetzung die Erhöhung der Versicherungsprämien von 5 cts auf 25 cts für deutsche Schiffe, und auf 12½ cts für Schiffe anderer Flaggen gekommen. Diese Folgen haben dazu geführt, daß die Güterfrachten im transatlantischen Verkehr auf den tiefsten Stand seit vielen Jahren gesunken sind. Der Vizepräsident und Generalmanager der Emergency Fleet Corporation, Mr. W. J. Love kennzeichnet die Lage mit den Worten: „Ich erinnere mich nicht einer Zeit schlimmerer Gedrücktheit auf dem Frachtenmarkt und sie kommt zu einer Jahreszeit, in der man eigentlich eine aufsteigende Geschäftslage erwarten sollte. Von diesem Rückgange ist der europäische Verkehr betroffen, während sic

uf den übrigen Verkehrsgebieten, die für den amerikanischen Außenhandel nicht die gleiche Bedeutung haben, eine Zunahme les Ladungsangebotes bemerkbar macht." Besonders groß ist ler Rückgang der Getreideverladungen. Aber auch die Stückgutfrachten sind in Mitleidenschaft gezogen. Der Stillstand und lie niederen Raten haben beispielsweise die United American Lines veranlaßt, ihren Verkehr zwischen der Pacificküste und Europa einzuschränken. Der Dienst, der früher 14täglich war, wird jetzt dreiwöchentlich aufrechterhalten. Auch die Aussichten auf eine Zunahme der amerikanischen Kohlenausfuhr nach Europa haben sich nicht verwirklicht.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind ernannt: zum Abteilungsdirektor einer Reichsbahndirektion: der Oberregierungsbaurat Eickemeyer n Ludwigshafen (Rhein); zum Regierungsbaurat: der Ministerialamtmann Rosenberg in Berlin und der Eisenbahn-Oberingenieur von Bock und Polach in Schwiebus; zum Eisenbahnamtmann: die Eisenbahn-Oberinspektoren, Rechnungsräte Burckhardt in Berlin und Schmeißer in Stargard (Pom.), die Eisenbahn-Oberinspektoren Leopold Popp n Würzburg, Hindermann in Halle (Saale) und Döring n Zwickau, der Oberlandmesser Groos in Frankfurt (Main). — Gestorben sind: der Regierungsrat Henze, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Osnabrück, die Regierungsbauräte Soder, Direktor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks in Schwerte, und Kellner, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Olpe. — Den Ministerialräten im Reichsverkehrsministerium, Geheimen Oberbauräten Diesel und Hoogen, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienst mit Ruhegehalt erteilt worden.

Österreich.

— **Reform der Bundesbahnen.** Die von der Regierung einberufene Besprechung mit Sachverständigen über die Frage der Reform der Bundesbahnverwaltung (siehe Nr. 12, S. 205 d. Ztg.) gelangte nach eingehender Erörterung zu folgendem Gutachten, dessen einzelne Abschnitte teils einstimmig, teils mit Mehrheit beschlossen wurden.

Zunächst wurde einstimmig der Auffassung Ausdruck verliehen, daß die Trennung der Hoheitsverwaltung vom Betrieb bald Platz zu greifen habe. Ebenso sprach sich die Versammlung einstimmig für die Schaffung einer Zentralverwaltung aus. Für eine Generaldirektion mit zentralisierter Betriebsführung und unterstellten Betriebsleitungen traten fünf Sachverständige ein, während drei eine verhältnismäßig kleine Generaldirektion mit unterstellten Bundesbahndirektionen empfahlen. Als Träger des Betriebes wurde die Bildung eines im Rahmen des Finanzgesetzes selbständigen Wirtschaftskörpers öffentlichen Rechtes mit überwiegender Mehrheit beantragt. Schließlich empfahl die Versammlung der Regierung, den unerläßlichen Übergangszustand auf einen möglichst kurzen Zeitraum zu beschränken und sprach ihre Bereitwilligkeit aus, neben der Organisationsfrage auch andere Fragen der Gesundung der Bundesbahnen zum Gegenstande einer Prüfung zu machen.

— **Die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-A.-G.** hat bei der Landesregierung die Bewilligung zur Errichtung eines Überlandkraftwerkes mit einer Leistungsfähigkeit von 2000 Kilowattstunden und der dazugehörigen Fernleitung nach Graz nachgesucht. Das Kraftwerk steht mitten im Kohlenrevier Bärnbach bei Voitsberg. Sein Zweck ist, die Kohle ohne Rücksicht auf ihre Güte in elektrische Kraft umzuwandeln und diese nach den einzelnen Verbrauchsstellen zu leiten.

— **Die österreichischen Hochofenwerke.** Österreich hat sechs Hochofenwerke, von denen sich eines mit einem Hochofen in Salzburg, fünf mit neun Hochöfen in Steiermark befinden. Davon standen sechs Hochöfen in Steiermark und ein Hochofen in Salzburg in Betrieb, die zusammen 205 Betriebswochen zu verzeichnen hatten. In den sechs Hochofenwerken waren insgesamt 375 Personen beschäftigt, an die 272,79 Millionen Kronen für Löhne und Gehalt ausbezahlt wurden. Erzeugt wurden 2797 t Gießereiroheisen im Werte von 89 68 Millionen Kronen, 221 234 t Stahlroheisen im Werte von 7735,8 Millionen Kronen, 1413 t Gußwaren erster Schmelzung im Werte von 58,98 Millionen Kronen, 14 t Bruch- und Wascheisen im Werte von ebensovielen Tausend Kronen und 21 413 t verwertbare Schlacken im Werte von 7,49 Millionen Kronen.

Ungarn.

— **Investitionen bei den Staatsbahnen.** Im Budget für das Geschäftsjahr 1922/23 sind bei den Staatsbahnen folgende Investitionen vorgesehen: Beschaffung neuer Wagen 5,8 Milliarden, Beschaffung neuer Lokomotiven 5,6 Milliarden, Beleuchtung, Bremsvorrichtungen, Beheizungsanlagen 48 Millionen. Insgesamt sind für Verkehrsmittel 11,5 Milliarden veranschlagt. Für Neubauten sind 4,7 Milliarden vorgesehen, hiervon entfallen 1 Milliarde auf die Erweiterung von Stationen, 1,8 Milliarden auf den Bau von Arbeiterhäusern, 248 Millionen auf den Bau neuer Linien, 330 Millionen auf den Bau und die Ergänzung von Werkstätten. — Die Gesamtausgaben der Staatsbahnen sind mit rund 60 Milliarden angesetzt, während die ordentlichen Einnahmen in der Höhe von 33 Milliarden veranschlagt werden. — Wir werden auf den ausführlichen Voranschlag der Staatsbahnen gelegentlich zurückkommen.

— **Überprüfung der Lebensmitteltarife.** Der Präsident des Ausfuhr- und Einfuhrfachausschusses des Landesenats für Volksernährung, Graf Johann Hadik, hat auf Grund der in Tariffragen jüngst abgehaltenen Sitzung eine Denkschrift an den Volksernährungsminister gerichtet und Vorschläge betreffs Abänderung des Güterfrachttarifs unterbreitet. In der Denkschrift führte Graf Hadik aus, daß jede Tariferhöhung unberechtigte Preiserhöhung zur Folge hätte, indem die Tariferhöhung als Vorwand diene, die Preise sämtlicher Bedarfsartikel unverhältnismäßig zu erhöhen. Eine Berufung auf die in Deutschland vorgenommene Tariferhöhung sei unzutreffend und nicht gerechtfertigt, weil Deutschland auf unmittelbare Aufforderung des Wiedergutmachungsausschusses gezwungen wäre, die Tariferhöhung vorzunehmen. In der Denkschrift werden mehrere Vorschläge erstellt, unter andern, daß die Beförderung der Milchsendungen in Zisternenwagen unter denselben Begünstigungen durchgeführt werden sollen, wie die Kannenmilch; ferner wurde beantragt, daß für lebendes und geschlachtetes Vieh, Fleisch, Geflügel und Wild niedrige Tarife erstellt werden. Weitere Tarifermäßigungen wurden für Gemüse, Obst und Brennstoffe vorgeschlagen.

— **Der Güterverkehr auf den Staatsbahnen.** Auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und der von diesen verwalteten Lokalbahnen gelangten im Monat Februar d. J. 107 340 Wagen Frachtgüter zur Aufgabe, d. h. um 7,3 % weniger als im Vormonat, jedoch um 15 % mehr als im entsprechenden Monat des Vorjahres. Von den zur Aufgabe gelangten Gütern waren 5339 Wagen Getreide, 2070 Wagen Mehl, 793 Wagen Kartoffeln, 35 935 Wagen Kohle, 10 973 Wagen Holz aller Art, 15 340 Wagen Stückgüter, 13 307 Wagen Baumaterial und verschiedene sonstige Güter.

— **Einfuhrbewilligungen für die dem Einfuhrverbot unterliegenden Waren.** Der Finanzminister hat die den mit Zollvermittlungs-Postämtern verbundenen Zollämtern zugestandene Vollmacht, die Einfuhrbewilligung der dem Einfuhrverbot unterliegenden Waren im eigenen Wirkungskreis zu erteilen, jetzt aufgehoben bzw. zurückgezogen. In Zukunft können mithin die Empfänger die dem Einfuhrverbot unterliegenden Waren, selbst wenn sie mit der Post anlangen, nur mit Bewilligung des Finanzministers bzw. des Ackerbauministers übernehmen.

— **Einschränkung der Transitvormerkelager.** Laut einer Verordnung des Finanzministers ist jeder Inhaber von Transitvormerkelagern verpflichtet, bis zum 28. Februar 20 %, bis zum 1. Juni weitere 30 % auszuführen. Im Falle dieser Verpflichtung nicht nachgekommen wird, wird dem betreffenden das Transitvormerkelager entzogen. — Da die Textilhändler durch diese Verordnung schwer betroffen werden, haben sie in ihrer jüngst abgehaltenen Sitzung dagegen Verwahrung eingelegt und an den Finanzminister eine Denkschrift gerichtet, in der sie um die Abänderung dieser Verordnung ersuchen.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnpläne der litauischen Regierung.** Einer Kownoer Meldung zufolge hat der litauische Ministerrat beschlossen, den Bau folgender neuer Eisenbahnlinien aufzunehmen: Schaulen-Amali-Telsche-Krottingen-Memel, Koslowerуda - Grischkabuda-Schaki-Jurburg-Smalinninki (breite Spur), Jezerany-Dutschety-Skapischki-Malety-Wilkomir und Schirwinty-Wilkomir (Vollspur).

— **Eisenbahnverbindung Oberschlesien-Ukraine.** Wie „Przeglond Wieczorny" mitteilt, ist beabsichtigt, große Güterzüge zwischen Oberschlesien und der Ukraine rollen zu lassen. Diese Züge, die von Kattowitz über Krakau und Lemberg nach der ukrainischen Grenze fahren sollen, sollen sich aus den neuen, aus Amerika bezogenen Wagen mit selbsttätigen Kuppelungen zusammensetzen.

— **Warschau im internationalen Eisenbahnverkehr.** Das polnische Eisenbahnministerium bemüht sich gegenwärtig um Her-

stellung eines direkten Verkehrs Warschau-Paris und Warschau-Rom auf dem Wege über Wien. Laut „Illustrow. Kurj. Codz." soll dafür nicht am wenigsten die Unterbrechung der großen internationalen Linien durch die Verkehrsstockungen infolge der Besetzung des Ruhrgebietes maßgebend sein.

— **Geschäftsbericht der Außig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.** Dem Geschäftsbericht dieser Gesellschaft für das Jahr 1921 entnehmen wir folgende Angaben: Das Ergebnis des Jahres 1921 war trotz der Steigerung der Leistung um über 3 Millionen Wagenachskilometer das zweitungünstigste seit dem 64jährigen Bestande der Gesellschaft. Obwohl die Gesamteinnahmen, die im Jahre 1920 rund 142 Millionen tschechische Kronen betrugen, im Jahre 1921 vorwiegend infolge ganzjährig wirksamer Erhöhung der Tarife und Schleppbahngebühren eine Steigerung um 59 Millionen Kronen = 42 % erfuhren, somit ohne Kriegszuschlag sich auf rund 201 Millionen Kronen beliefen, reichte diese ansehnliche Einnahmenerhöhung nur knapp hin, die neuerliche gewaltige Steigerung der Gesamtausgaben im Jahre 1921 auszugleichen. Diese erhöhten sich von 156 Millionen im Jahre 1920 um weitere 58 Millionen Kronen = 38 % auf rund 214 Millionen Kronen im Jahre 1921. Aus diesem Mißverhältnis zwischen Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben ergibt sich ein Betriebsverlust von 12 858 798 K., der um 1 384 072 K. kleiner ist als jener des Jahres 1920. Die Gesamteinnahmen ohne gestundete Frachtsteuer und Kriegszuschlag sind von 142 Millionen im Jahre 1920 auf 195 Millionen, d. i. um 53 Millionen Kronen = 37 % gestiegen.

Der Gesamtpersonenverkehr erhöhte sich um 6 %, die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr um 5 Millionen Kronen = 21 %; durchschnittlich zahlte eine Person 1,92 K. gegen 1,70 K. im Jahre 1920. Der höhere Durchschnitt ist teils auf die Wiedereinführung von Schnellzügen (Bäder- und Messezügen), teils auf den stärkeren Zivilpersonenverkehr zurückzuführen.

Der Gesamtverkehr steigerte sich trotz der mehrfachen Industriestockungen und der Minderverfrachtung der Lokalbahn um 6 %, was aber nur aus dem Kohlenverkehr herrührt, der gegen das Vorjahr um 11 % gestiegen ist, während der Güterverkehr um 14 % zurückgegangen ist. Die während des Krieges starke Verfrachtung von Haldenlösche und minderwertiger Kohle wurde im Berichtsjahre fast völlig eingestellt, da der Industrie zur Genüge bessere Kohlensorten zur Verfügung standen. Der Elbeverkehr ließ neuerdings nach, so daß er nur mehr ⅕ des Jahres 1913 oder $^1/_7$ des Jahres 1894, des stärksten Elbekohlenverkehrs, betrug. Der Verkehr nach dem Auslande hob sich zwar etwas, doch erreichte er, trotzdem die Nachfolgestaaten ebenfalls zum Auslande gehören, nur knapp die Hälfte des Jahres 1913. Der Güterverkehr litt durch die viermonatige Industriestockung, besonders aber durch das fast völlige Brachliegen des Baugewerbes und den geringen Ertrag der Ernte in Hackfrüchten.

Die Frachteinnahmen zeigen eine Erhöhung von 44 Millionen Kronen, d. i. 39 %, eine Folge der ganzjährig wirkenden Tariferhöhung vom 16. Mai 1920 und der im Jahre 1921 erfolgten Neuregelung der Nebengebühren. Der Ertrag für eine Tonne Parteifracht stellt sich auf 15,73 K. gegen 12,07 K. im Vorjahre, d. i. um 30 % höher.

Von den Mehrausgaben von rund 58 Millionen Kronen entfällt nur der kleinere Teil auf die sachlichen Erfordernisse infolge der weiteren Preissteigerung der meisten Bau- und Verbrauchsstoffe und eines erweiterten Arbeitsplanes; der größte Teil des Mehraufwandes ergibt sich aus teilweise zum erstenmal ganzjährig wirksam gewordenen Teuerungszulagen, die infolge der wirtschaftlichen Notlage der Bediensteten in gleichem Ausmaße wie bei den tschechoslowakischen Staatsbahnen gewährt wurden. Das Gesetz über die Durchrechnung der Dienstjahre mit geldlicher Wirksamkeit vom 1. Januar 1921 belastet das Unternehmen im Jahre 1921 insgesamt mit rund 13 Millionen Kronen, einem Betrage, der allein genommen die gesamten Personalkosten im letzten Friedensjahre 1913 schon um etwa 2,8 Millionen Kronen übersteigt.

Die ordentlichen Personalausgaben, wie Gehälter, Löhne und Nebengebühren, stiegen von rund 41,7 Millionen im Jahre 1920 auf 57,3 Millionen Kronen im Jahre 1921, was einer Steigerung um 37 % gleichkommt, während die Teuerungszulagen sowie Fürsorgeaufwendungen anderer Art — Zahlung der Abgabe für den Brot- und Mehlbezug bis zu deren Auflassung im Monate August 1921, gesellschaftliche Beiträge zum Zwecke billigerer Kohlenbeschaffung, ganzjährige Tragung der erhöhten Pensions- und Provisionsfondsbeiträge und Einkommensteuer aus gesellschaftlichen Mitteln u. a. —, die im Jahre 1920 sich auf rund 53 Millionen beliefen, im Jahre 1921 rund 85 Millionen erforderten, somit um 32 Millionen Kronen = 60 % mehr als im Jahre 1920. Werden die Gesamtpersonalkosten des letzten Friedensjahres 1913, die nur wenig mehr als 10 Millionen betrugen, mit den Gesamtpersonalkosten des Jahres 1921 von rund 142 Millionen verglichen, so ergibt sich für diesen Zeitabschnitt eine Steigerung um rund 132 Millionen Kronen = 1303 %. Hierzu ist zu bemerken, daß ein nicht unwesentlicher Teil dieses Mehraufwandes auf den höheren Personalstand infolge des gesetzlichen Achtstundentages zurückzuführen ist. Statistische Berechnungen ergaben, daß von den gesamten Personalkosten der aktiven Bediensteten im Jahre 1921 rund 50 Millionen Kronen = 37 % auf die Personalvermehrung zumeist infolge des Achtstundentages entfallen. Die übereilte gesetzlich vorgeschriebene Einführung des Achtstundentages machte eine sofortige Durcharbeitung der ganzen Arbeitseinteilung im Sinne einer ökonomischen Ausnutzung des Personals unmöglich, und es bleibt der Zukunft vorbehalten, eine Herabminderung der Personalkosten und des Personalstandes innerhalb der durch das Achtstundentag-Gesetz gezogenen Grenzen herbeizuführen.

Die Kostensteigerung der Allgemeinen Verwaltung um rund 260 000 K. = 15 % ist nahezu gänzlich durch die vorstehend angeführten höheren Personalauslagen infolge der Durchrechnung der Dienstjahre herbeigeführt. Die Ausgaben für den Dienstzweig Bahnaufsicht und Bahnerhaltung sind um rund 13,9 Millionen Kronen = 106 % gestiegen. Zu dem Mehraufwande an Personalkosten infolge der Durchrechnung der Dienstjahre und höherer Fürsorgeaufwendungen kamen sämtliche Mehrauslagen für im Preise namhaft gestiegene Schienen, Oberbauhölzer, Bettungsstoffe, Wechsel, Gleiskreuzungen sowie für Gebäude- und sonstige Erhaltungsarbeiten, die im Jahre 1921 umfangreicher durchgeführt wurden.

Die Transportverwaltung weist Mehrkosten von rund 14,1 Millionen Kronen = 29 % auf. Da dieser Dienstzweig mehr als 80 % aller Bediensteten beschäftigt, trägt die Durchrechnung der Dienstjahre mit geldlicher Wirksamkeit vom 1. Januar 1921 sowie die ganzjährig wirkenden Notaushilfen im besonderen Maße zu dieser Steigerung bei; nicht minder aber auch die weitere Erhöhung der Kohlenpreise, die von durchschnittlich 5,60 K. für eine Tonne im Jahre 1913 und 113 K. am Ende des Jahres 1920, vom 1. Mai 1921 an auf 119,30 K. stiegen und erst am 1. Oktober 1921 um ein geringes niedriger wurden. Demzufolge stiegen allein die Kosten der für die Lokomotivfeuerung benötigten Kohle um rund 3,3 Millionen Kronen = 21 %, nachdem bereits im Vorjahre für den gleichen Zweck fast 10 Millionen Kronen = 184 % mehr als im Jahre 1919 aufgewendet werden mußten. Die Zugkilometerleistung erfuhr gegen das Vorjahr auf den Linien der Hauptbahn eine Steigerung um 12 %, auf jenen der Lokalbahn um 6 %.

Die Fahrzeugerhaltung erforderte einen Mehraufwand von nur 25 000 K. = 0,1 %, nachdem die Kostensteigerung im Jahre 1920 sich auf nahezu 20 Millionen Kronen = 333 % belaufen hatte. Trotz der Stabilisierung zahlreicher Arbeiter, größerer Personalkosten infolge der Durchrechnung der Dienstjahre, Preissteigerung der meisten Baustoffe und höherer Werkstättenregie konnte eine weitere Steigerung der Gesamtkosten durch eine bedeutend geringere Inanspruchnahme der Privatindustrie für Fahrzeugausbesserungen, namentlich für größere Lokomotivausbesserungen, hintangehalten werden. Die umfangreichen im Interesse des Verkehrs mit Beschleunigung durchgeführten Arbeiten in den Jahren 1919 und 1920 haben den durch die Kriegsjahre arg mitgenommenen gesellschaftlichen Wagenpark wieder in einen klaglosen Zustand gebracht.

Bei Steuern und Abgaben ergab sich im Jahre 1921 ein Minderaufwand von 2,2 Millionen Kronen = 42 %, hauptsächlich infolge der gesunkenen Erwerbsteuerbasis zufolge des verlustreichen Geschäftsjahres 1920.

Die Betriebszahl, d. i. das Verhältnis der reinen Betriebsausgaben (ohne Steuern, Abgaben, Beiträge und Teuerungszulagen) zu den Gesamteinnahmen, hat im Jahre 1921 eine kleine Verschiebung erfahren. Sie beträgt für die Linie der Hauptbahn 50 % gegen 55 % im Jahre 1920, für die Lokalbahn 112 % gegen 100 % und für das Gesamtnetz 59 % gegen 63 % im Vorjahre.

— **Die Flößerei auf dem schweizerisch-badischen Rhein.** Da beim Bau der drei weitern Rheinkraftwerke bei Schwörstadt, Dogern und Reckingen die Erstellung von Floßgassen zum Weiterbetrieb der Flößerei unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen würde und überdies die Flößerei nur noch in bescheidenem Maße betrieben wird, hat die badisch-schweizerische Rheinkommission von der Aufnahme einer Bestimmung zum Schutze der Flößerei in den Konzessionsanlagen der Kraftwerke abgesehen. Die aargauische Baudirektion bemerkt dazu:

„Die aus dieser Sachlage etwa hervorgehenden Ansprüche der Flößereitreibenden und Waldbesitzer können nicht von der Administrativbehörde festgesetzt werden, sondern es muß von den Beteiligten darüber eine Verständigung gesucht werden; erforderlichenfalls hat der Richter darüber zu befinden. Wie so

s nun mit der anbegehrten Anlage von Floßplätzen gehalten werden? Wohl ist es möglich, daß später, nach der Erbauung des Kraftwerkes „Neu-Rheinfelden“ und der darauf folgenden Erstellung von Großschiffahrtsschleusen die Flößerei wieder aufgenommen wird. Es wird das aber allermindestens etwa 20 Jahre dauern, und es frägt sich deshalb sehr, ob man die Herrichtung solcher Plätze heute schon vorschreiben will oder ob man nicht besser noch zuwartet, bis einmal die Flößerei sich wirklich wieder zum Wort meldet. Diese Frage soll noch der badisch-schweizerischen Kommission vorgelegt werden. Im Falle, daß man für heute von der Erstellung der Floßplätze absehen müßte, wäre nötigenfalls ein entsprechender Vorbehalt auf spätere Herrichtung durch das Wasserwerksunternehmen in die zu erteilende Konzession aufzunehmen.“

— **Handelskammern und Eisenbahnen.** Die Tagung der Internationalen Handelskammern, die im März in Rom stattgefunden hat, hat sich auch mit Verkehrs- und insbesondere Eisenbahnfragen befaßt. Sie hat sich einerseits gegen die Verstaatlichung von Eisenbahnen, aber für die Gleichmäßigkeit ihrer Einrichtungen ausgesprochen, andrerseits eine Entschließung angenommen, die die Aufhebung des Paßzwanges fordert. Der letztere Wunsch ist begreiflich, ob aber Handel und Verkehr von Privatbahnen besser bedient werden können als von Staatsbahnen, scheint zweifelhaft, und die Handelskammern und die hinter ihnen stehenden Kreise haben doch nur insofern Interesse an der Form, wie Eisenbahnen betrieben werden, als ihnen an einer schnellen und sicheren Erledigung ihrer Transporte gelegen sein muß. Hierfür bieten aber nach den bisherigen Erfahrungen mit beiden Betriebsarten die Staatsbahnen mindestens dieselbe, wenn nicht größere Gewähr als Privatbahnen.

— **Von den elsässischen Bahnen.** Nach einem Gesetzentwurf der französischen Regierung vom 8. Juli 1922 soll das elsässisch-lothringische Eisenbahnnetz der französischen Ostbahn einverleibt werden. Nun hat dieser Tage die Baukommission der Kammer einen Teil ihrer Mitglieder auf eine Reise durch die neu erworbenen Provinzen gesandt, um auf Grund persönlichen Meinungsaustausches eine Enquete über die elsässisch-lothringischen Ansichten in dieser Angelegenheit zu veranstalten. Die Kommission ist in Metz, Straßburg, Colmar und Mülhausen mit den hervorragendsten Vertretern des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft in Verbindung getreten und hat festgestellt, daß in Elsaß-Lothringen die Ansichten über die Einverleibung der Bahnen in die Ostbahn sehr geteilt sind. Den härtesten Widerstand hat die Kommission in Straßburg getroffen, den kleinsten in Metz, während die Meinungen in Colmar und Mülhausen sich die Wage halten. Den schärfsten Widerstand erfährt jedoch der Anschluß an die Ostbahn bei der Arbeiterbevölkerung und beim Bahnpersonal selbst. Mit den elsässisch-lothringischen Bahnen behält nämlich Frankreich im Elsaß einen geschlossenen, zäh zusammenhaltenden und von starkem Solidaritätsgefühl erfüllten einheimischen Beamtenkörper, dessen Erhaltung keineswegs im Interesse des französischen Staates liegt und dessen möglichst baldige Zerschlagung die französische Regierung wünscht, was aber nur geschehen kann, wenn eine französische Gesellschaft wie die Ostbahn die volle Verfügungsgewalt über die Bahn erhält. Daß in Straßburg der stärkste Widerstand gegen einen Anschluß an die Ostbahn vorhanden ist, kommt daher, daß der gesamte französische Verkehr nach Westen gerichtet ist, nach den Kanalhäfen und den französischen Wasserstraßen, wobei Straßburg in die tote Ecke zu liegen käme, wie schon einmal vor 1870. Straßburg hätte in diesem Falle die großen Ausgaben für den Hafenbau vergebens ausgegeben, denn das Eisenbahnnetz von Elsaß-Lothringen hat seine eigene wirtschaftliche Tendenz, es bleibt mehr am Rheinhafen und am Nordsüdverkehr, während die französische Regierung am meisten Wert darauf legt, daß es in den großen französischen Wirtschaftszug, der nach den Seehäfen des Ärmelkanals gerichtet ist, einbezogen würde. So oder so, das Schicksal der elsässisch-lothringischen Bahnen ist nicht mehr zu wenden. Damit hat aber auch Straßburgs Rheinpolitik, die auf eine Unterbindung der Rheinschiffahrt nach Basel abzielt, ihren Sinn verloren, denn, wenn doch alles in Verkehr und Wirtschaft nach Westen abgedreht wird, dann kommt sowieso Straßburg auch als Endpunkt der Schiffahrt auf keinen grünen Zweig.

— **Der Hafen von Cette.** Der Hafen von Cette, der zweite französische Mittelmeerhafen, 200 km westlich von Marseille gelegen, hat gegenwärtig trübe Zeiten durchzumachen. Als die Kriegführenden im Jahre 1917 den Hafen von Cette als Einfuhrhafen für die Schweiz bestimmten, da begann für ihn eine ungeahnte Blütezeit, an die man heute mit Wehmut zurückdenkt. Während der Gesamtverkehr des Hafens von 1905 bis 1911 von rund 794 000 t auf 1 165 900 t stieg, ging er in den folgenden Jahren wieder langsam herunter, nämlich auf rund 1 060 000 t im Jahre 1913 und auf 780 000 t im Jahre 1914. Der schweizerische überseeische Verkehr schnellte ihn dann im Jahre 1918 auf 1 866 000 t empor und brachte die Zahl der ein- und ausfahrenden Schiffe auf über 5000. Als dann aber 1919 der schweizerische Verkehr seine früheren Wege suchte und zudem die Weltkrisis das ihrige beitrug, ging der Hafenumschlag in Cette wieder wesentlich zurück. Er betrug 1919 692 000 t und 1922 sogar nur 685 000 t. Die Zahl der ein- und ausfahrenden Schiffe fiel auf rund 1200 herunter. Da Cette als ausgesprochener Umschlagshafen für Weine in Fässern auch zu allem noch unter der Schutzzollpolitik des Landes zu leiden hat, kommt der Hafen zurzeit kaum aus dem Zustand der Krisen und Streiks heraus, und die teueren Umschlagseinrichtungen, die man mit Rücksicht auf den Nachkriegsverkehr erstellt hat, liegen brach. Nun will man den Hafen zum Fischereihafen ausbauen, und da die Regierung beschlossen hat, vier große Fischereihäfen zu gründen, davon einen am Mittelmeer, so hat Cette doch noch Aussichten, sich wieder emporzuarbeiten, denn Cette ist als solcher erwähnt worden, und die Bevölkerung schaut daher wieder mit etwas mehr Vertrauen in die Zukunft.

— **Eine direkte Bahnlinie Belfort-Colmar.** Im „Office des transports de l'Est“, in welchem die Handelskammern von Ostfrankreich vertreten sind, hat auf der kürzlichen Tagung in Nancy der Belforter Vertreter Maitre die Erstellung einer direkten Bahnlinie von Belfort nach Colmar verlangt.

Fremde Erdteile.

— **Die Entwicklung der amerikanischen Eisenbahnen.** Eine amerikanische Wirtschaftszeitschrift, „Guaranty Survey“, beschäftigt sich mit der Lage der amerikanischen Eisenbahnen und kann dabei erhebliche Bedenken wegen deren zukünftiger Entwickelung nicht unterdrücken. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten können nach dieser Quelle den an sie gestellten Anforderungen nicht genügen, und es wird befürchtet, daß dadurch in nicht zu ferner Zukunft Handel und Gewerbe in den Vereinigten Staaten in ihrer Entwickelung stark werden gehemmt werden. Wie stark Neuordnungen des Eisenbahnwesens erwogen werden, geht daraus hervor, daß dem Kongreß 134 Gesetzentwürfe vorliegen, die die Eisenbahnen betreffen. Dabei leiden diese und infolgedessen ihre Benutzer schon heute darunter, daß die Gesetzgebung und die Staatsaufsicht sich in einer Weise mit dem Eisenbahnwesen beschäftigen, die als übertrieben empfunden wird. Dadurch wird die Entschlußkraft der Eisenbahngesellschaften gelähmt; es kann nicht gebührende Rücksicht auf die Verschiedenheit der Verhältnisse in den einzelnen Verkehrsbezirken genommen werden. Die Verluste, die dadurch entstehen, werden für größer gehalten, als wenn die Eisenbahngesellschaften in zuweit gehendem Maße sich selbst überlassen würden.

In den nächsten Jahren müssen Hunderte von Millionen zum Ausbau der Eisenbahnen aufgewendet werden, und diese muß zum großen Teil der Sparer aufbringen. Er kann aber dazu nur bewogen werden, wenn er die Gewähr hat, daß die Eisenbahnen dauernd einen Ertrag bringen. Diese müssen dem Geldgeber einen besonderen Anreiz bieten, weil auch andere Unternehmungen Geld brauchen, und der Wettbewerb um die Gunst der Kreise, die Mittel zur Verfügug stellen können, daher groß ist. Die Eisenbahnen müssen also durch angemessene Tarife in die Lage gesetzt werden, den Geldgebern, die ihr Kapital in Eisenbahnwerten anlegen, auskömmliche Einnahmen zu sichern, wenn sie fortbestehen und sich weiter entwickeln sollen. Aus dem letzten Satz geht hervor, daß der Aufsatz wieder einmal ein Angriff gegen die jetzige amerikanische Gesetzgebung sein soll, die den Eisenbahnen durch Festsetzung der Tarife eine Verzinsung ihres Anlagekapitals mit etwa 5½ % gewährleisten soll. Diese wird für nicht genügend erachtet, und es wird erstrebt, die Eisenbahnen durch Änderung der Gesetzgebung in die Lage zu versetzen, aus ihrem Betriebe beliebige Überschüsse herauszuwirtschaften. Ob das dem Nutzen der Allgemeinheit dienen würde, kann zweifelhaft sein.

— **Die Kanadische Pacific-Eisenbahn im Jahre 1922.** Die Einnahmen dieser Eisenbahn haben im vergangenen Jahre einschließlich des Dampferdienstes auf den Binnenseen 186 675 036 Dollar betragen, das sind 6 346 818 $ weniger als im Vorjahre. Die Betriebsausgaben sind aber noch stärker zurückgegangen, nämlich von 158 820 114 $ auf 150 373 345 $, also um 8,446,796 $, so daß die Betriebzahl 80,55 % gegen 82,28 % im Vorjahre ausmachte. Der Betriebsüberschuß, 36 301 691 $, war um 2 099 951 Dollar höher als 1921, doch stehen dieser Vermehrung erhöhte Ausgaben für den Schuldendienst: 13 348 906 $ gegen 11 519 072 Dollar, gegenüber. Nachdem der Ruhegehaltsklasse 500 000 $ zugeführt worden waren, blieben 22 452 785 $ (1921: 22 182 668 $, 1920: 21 877 635 $) für die Dividenden übrig, die nach Hinzufügung eines Einkommens von 11 092 355 $ (10 987 199 $) aus

besonderen Quellen mit 10 % ausgeworfen wurden, wobei noch ein Vortrag von 1 025 509 $ auf neue Rechnung verblieb. Seit 1920 sind die Einnahmen beständig gefallen, doch war dies bei den Betriebsausgaben in noch größerem Maße der Fall, so daß der Überschuß von 33 153 044 $ im Jahre 1920 auf 34 201 740 $ im Jahre 1921 und 36 301 691 $ im Jahre 1922 gestiegen ist.

— **Bahnbau in Argentinien.** Der Präsidentenwechsel in Argentinien hat auch einen Wechsel der Eisenbahnpolitik zur Folge gehabt. Unter dem Präsidenten Irigoyen wurde die Erweiterung des Staatsbahnnetzes tatkräftig betrieben, ohne daß danach gefragt wurde, wie die wirtschaftlichen Aussichten für die Neubauten wären. Unter der Regierung des Präsidenten Alvear sind die Pläne für Eisenbahnneubauten überprüft worden, und es wird jetzt amtlich bekanntgegeben, daß die meisten von ihnen wenigstens zurzeit nicht ausgeführt werden sollen. Man hat eingesehen, daß die Eisenbahnen im Norden des Landes wenig Aussicht auf wirtschaftliche Erfolge haben. Die Neubauten, die Nord-Chile, Antofagasta und Bolivien zum Ziel haben, werden nicht weiter fortgeführt werden. Später sollen vielleicht alle diese Bauten und Pläne wieder aufgenommen werden, doch hat es zurzeit, wo die Staatsbahnen einen monatlichen Fehlbetrag von 5 Milliarden Papierdollar haben, begreiflicherweise Schwierigkeiten, die Baukosten aufzubringen. Für die Staatsbahnen im Süden des Landes sind die Aussichten auf wirtschaftliche Erfolge besser; man hofft, hier den Bau der Erschließungsbahnen fortsetzen zu können.

Rechtspflege.

— **Sind Dachziegel und Dachpfannen leicht zerbrechliche Waren im Sinne der Eisenbahnverkehrsordnung? (§ 459 HGB.)**

Die Firma Sch. in Berlin sandte am 9. Januar 1920 mit der Eisenbahn 10 000 lose, gebrannte Dachziegel an den Architekten R.-R. in Lyck und im Mai 1920 an dieselbe Adresse 6000 Dachpfannen. Beide Sendungen wurden nachträglich auf Anweisung des Empfängers ohne Umladung nach Prostken weiterbefördert. Dort sind sie zum großen Teile zerbrochen angekommen. Klägerin verlangt aus abgetretenen Rechten Schadensersatz vom Reichseisenbahnfiskus. Landgericht und Oberlandesgericht Königsberg haben die Klage abgewiesen. Das Reichsgericht hat die Revision der Klägerin mit folgenden lehrreichen Entscheidungsgründen zurückgewiesen: Landgericht und Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen, weil die Dachziegel und Dachpfannen Güter seien, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr, Bruch zu erleiden, ausgesetzt seien. Das Berufungsgericht stellt hierzu fest, daß die Dachziegel und Dachpfannen aus gebranntem Ton, einem spröden, bei Schlag und Stoß leicht brechenden Material gefertigt gewesen seien. Die Revision beanstandet das, indem sie geltend macht, daß die Ziegel, wie in der Klage unter Beweis gestellt gewesen sei, von Seesen am Harz bis nach Lyck ohne die geringste Beschädigung mit der Bahn befördert worden seien. Mindestens habe gefragt werden müssen, um welche Art von Dachziegeln es sich gehandelt habe; denn auch hier seien die Sorten sehr verschieden. Dann hätte vorgetragen werden können, daß das Materialprüfungsamt der technischen Hochschule in Berlin in seinem Jahresbericht 1913 bereits hervorgehoben habe, daß Dachziegel nach ihrer äußeren Form und dem Widerstand, den sie Stoßbeanspruchungen entgegensetzten, nicht zu den zerbrechlichen Gegenständen gehörten. Diese Angriffe sind nicht begründet. Der Beklagte hatte sich der Klage gegenüber von vornherein auf die Vorschrift in § 86 Abs. 1 Ziff. 4 EVO. berufen. Die Klägerin hatte daher allen Anlaß, schon in den beiden ersten Rechtszügen alles vorzubringen, was sie über die Beschaffenheit der Pfannen und Ziegel vortragen konnte. Der Ausübung des Fragerechts bedurfte es dazu nicht; dazu lag auch kein Anlaß vor. Dafür, daß die von der Revision erwähnte Behauptung der Klageschrift über die unversehrte Ankunft der Güter in Lyck übersehen worden sein könnte, fehlt es an jedem Anhalt. Jedenfalls ist das Gegenteil der Fall, und das Oberlandesgericht hat die Behauptung für unerheblich erachtet, was ohne Rechtsirrtum geschehen konnte. Das Oberlandesgericht hatte daher zu prüfen, ob Dachziegel und Dachpfannen aus gebranntem Ton, wie sie im Handelsverkehr allgemein üblich sind, unter § 86 Abs. 1 Ziff. 4 EVO. fallen, und es ist nicht ersichtlich, daß es hierbei von irrigen Erwägungen beeinflußt worden ist. Seine Ausführungen stehen vielmehr mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts durchaus im Einklang. Die Klägerin hat ferner behauptet, daß der Schaden auf unsachgemäßes Rangieren zurückzuführen, also durch Verschulden der Angestellten des Beklagten verursacht worden sei. Sie hatte Zeugenbeweis dafür angetreten, daß sie die Waren gut verpackt gehabt habe, und um Vernehmung eines Sachverständigen gebeten, der bestätigen werde, daß unter solchen Umständen bei ordnungsmäßigem Rangieren Bruchschaden nicht hätte eintreten können. Das Oberlandesgericht ist darauf nicht eingegangen. Es führt aus, Dachpfannen in Waggonladungen könnten der Natur der Sache nach nicht in einer die Bruchgefahr beseitigenden Weise verpackt werden. Richtig möge sein, daß eine stärkere Erschütterung der Wagen den Schaden verursacht habe. Stöße und Erschütterungen seien aber mit der Eisenbahnbeförderung notwendig verbunden und könnten daher keineswegs ohne weiteres als auf einem Verschulden der Eisenbahn beruhend betrachtet werden. Um festzustellen, daß der Schaden durch ein Verschulden der Bahn verursacht worden sei, bedürfe es daher der Darlegung der Ursachen, die den Schaden im einzelnen herbeigeführt hätten, damit geprüft werden könnte, ob sie bei ordnungsmäßigem Bahnbetriebe und Anwendung der erforderlichen Sorgfalt vermeidbar gewesen seien oder nicht. Dazu sei die Klägerin nicht imstande. Ohne dies könne aber einem Sachverständigengutachten maßgebende Bedeutung nicht beigemessen werden. Die Revision rügt, daß der angebotene Beweis habe erhoben werden müssen, aber auch hierin kann ihr nicht gefolgt werden. Das Oberlandesgericht urteilt aus eigener Sachkunde dahin, daß bei der von der Klägerin gewählten, an sich als ordnungsmäßig unterstellten Verpackung in Waggonladungen der Schaden auch in völlig sachgemäßem Eisenbahnbetriebe durch Stöße bei der Bewegung der Wagen habe entstehen können, welche die zulässige Stärke nicht überschritten hätten. Dabei hat es sich durchaus in den Grenzen der dem Tatrichter zustehenden freien Beweiswürdigung gehalten. Ist dem aber so, so ist es auch nicht rechtsirrig, wenn das Oberlandesgericht von der Klägerin die Angabe der näheren Umstände verlangt hat, die den Schaden herbeigeführt haben, weil es sonst die ihm obliegende Prüfung, ob die Angestellten des Beklagten ein Verschulden trifft, nicht vorzunehmen vermochte. Daß die Klägerin bei Ausübung des Fragerechts dazu in der Lage gewesen wäre, behauptet die Revision nicht. Die Erhebung der angebotenen Beweise erübrigte sich daher. Auf den am Schlusse des vorgetragenen Schriftsatzes vom 8. September 1921 enthaltenen Antrag, dem Beklagten die Vorlegung seiner Ermittelungsakten aufzugeben, ist das Oberlandesgericht jedenfalls deshalb nicht eingegangen, weil die Tatsachen, welche durch die Akten bewiesen werden sollten, nicht bezeichnet worden waren. Auch hier rügt die Revision nicht, daß die Klägerin bei Ausübung des Fragerechts zu einer Ergänzung ihrer Angaben imstande gewesen wäre. Die Revision unterliegt hiernach der Zurückweisung. (I 40/22. — 18. 11. 22.)

K. M.—L.

Bücherschau.

— **Natur und Werkstoff.** Grundlehren der Physik, Chemie, Werk- und Betriebsstoffkunde. Für Fachschulen, insbesondere Eisenbahnschulen, und für den Selbstunterricht, von Prof. Tit... Mit 37 Abb. und 2 Skizzentafeln. Verlag von B. G. Teubner, Leipzig 1923.

Das Buch ist auf Grund der eigenen Lehrerfahrungen des Verfassers in Eisenbahnschulen und der Anregungen, die er im Werkschulausschuß gewonnen hat, geschrieben worden. Es gliedert sich in drei Teile, von denen der erste die Grundlehren von Körpern, Kräften und der Arbeit, der zweite einige Grundlehren von den Stoffen behandelt, während der dritte eine Werk- und Betriebsstoffkunde umfaßt. Rechnungsbeispiele, oft aus dem Eisenbahnwesen entnommen, sollen das Verständnis für die Beziehungen zwischen Natur und Technik anbahnen und die Anwendung der Formeln zeigen. In einem Anhang sind die notwendigsten Lehrmittel für den Schulunterricht zusammengestellt. In den Text sind einige nützliche Tabellen eingedruckt. Das 118 Seiten starke Büchlein ist wohl geeignet, dem Lernenden die ersten Anfänge der Physik und Chemie sowie einige Kenntnisse der Eigenschaften der Werk- und Betriebsstoffe zu übermitteln, so daß es als eine praktische Ergänzung des Unterrichts in den genannten Fächern dienen kann.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Das an der Strecke Säckingen-Schopfheim liegende Stationsamt V Brennet (Wehratal) wird mit Wirkung vom 1. April 1923 in einen Haltepunkt für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Milchverkehr umgewandelt.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Die ... der Strecke Sonneberg-Stockheim gelegene Agentur Föri...

wird zum 1. April 1923 in einen unbesetzten Haltepunkt umgewandelt. Der Fahrkartenverkauf findet vom gleichen Tage ab durch den Zugführer statt. Die Abfertigung von Expreßgut ist ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:
Nr. IV. 95 vom 27. März 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend die Niederschrift 76 des Satzungsausschusses.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 25. März 1923 verstarb in Heidelberg der

Geheime Baurat Herr **Emil Loch**

im 64. Lebensjahre.

Der Verstorbene hat dem Eisenbahn-Zentralamt seit seiner Gründung am 1. April 1907 bis zum Übertritt in den einstweiligen Ruhestand am 1. Januar 1922 als Mitglied angehört. Wir verlieren in dem Dahingeschiedenen einen mit reichen Kenntnissen und Erfahrungen ausgestatteten Mitarbeiter, der mit vorbildlicher Pflichttreue seine ganze Arbeitskraft dem Dienste gewidmet hat. Sein lauteres Wesen sichert ihm bei uns allen ein dauerndes und ehrendes Gedenken.

Berlin, den 27. März 1923. (493)

Der Präsident
und die oberen Beamten des Eisenbahn-Zentralamts.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 3. April 1923 wird die Station Leipzig Großmarkthalle für den unbeschränkten Stückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet.

Dresden, am 27. März 1923. (492)
Reichsbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die an der Strecke Sonneberg-Stockheim gelegene Agentur Föritz wird zum 1. April 1923 in einen unbesetzten Haltepunkt umgewandelt.

Der Fahrkartenverkauf findet vom gleichen Tage ab durch den Zugführer statt. Die Abfertigung von Expreßgut ist ausgeschlossen.

Erfurt, den 26. März 1923. [491]
Reichsbahndirektion.

4. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Die Station Brennet (Wehratal) wird am 1. April 1923 für den Güter- und Tierverkehr geschlossen.

Karlsruhe, den 29. März 1923. (510)
Reichsbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz v. 1. Februar 1923.

Am 1. 4. 23 tritt ein Anhang in Kraft, der 10 verschiedene, je nach dem Stande des Markkurses anzuwendende Zuschlagstafeln für die außeritalienischen Strecken enthält. Die jeweils anzuwendende Zuschlagstafel wird ohne Einhaltung einer Bekanntmachungsfrist durch Schalteranschlag bei den Abfertigungen und nachrichtlich in den Pflichtblättern veröffentlicht. Vom 1. April 1923 an gilt die Zuschlagstafel III.

Die zuletzt unter lfd. Nr. 455/23 des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers bekanntgegebenen Zuschläge zu den außeritalienischen Frachtsätzen werden hierdurch aufgehoben.

Näheres durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger und die Abfertigungen. (508)

Frankfurt (Main), den 28. März 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 werden in dem Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln auch Frachtsätze bei Frachtzahlung für das wirklich verladene Gewicht, mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen eingeführt. Gleichzeitig wird der Ausnahmetarif unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen neu ausgegeben. (Vergleiche Sondernummer 34 des Tarifanzeigers.) Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz Auskunft. (506)

Berlin, den 28. März 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil 1 B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 werden neu aufgenommen:

a) in die ermäßigte Stückgutklasse (II): „Methan“;
b) in das Verzeichnis der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter (IV): „Chlormethyl (Methylchlorid)“. (502)

Berlin, den 28. März 1923.
Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Ausnahmetarife 14 für frisches Obst und 17 für Grün- usw. Kohl werden bis zum 30. April 1923 verlängert.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (503)

Berlin, den 29. März 1923.
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die ab 1. Januar 1923 geltenden Zuschlags- und Anstoßfrachten von Oderberg (vgl. Reichsb.-Gütertarif Heft C I b Seite 72) verdoppelt. Die gleiche Maßnahme gilt vom 1. April d. J. ab im obenbezeichneten Tarife.

Oppeln, den 28. März 1923. (499)
Reichsbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5, Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. April tritt die Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn unter gleichzeitiger Einführung von Ausgleichszuschlägen im Heft C I b dem Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (504)

Berlin, den 28. März 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 wird die Station Friedrichsfeld (Baden) Süd nur für die Abfertigung von einzelnen Stücken Kleinvieh in den Tarif einbezogen. Für die Station Haltingen Süd fällt die bisherige Abfertigungsbeschränkung fort. Ferner werden die Zuschlagsfrachten der Niederlausitzer Eisenbahn erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (505)

Berlin, den 28. März 1923.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 42 (bisher 205). Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Die Besondere Zusatzbestimmung 1 zu Artikel 5 des J. Ü., lautend: „Begleiter — ausgenommen solche für Fahrzeuge und Leichen — haben für die polnische Durchgangsstrecke einen Fahrtausweis für die dritte Wagenklasse zu lösen“, wird mit sofortiger Gültigkeit aufgehoben. Außerdem wird die Nummer des Tarifs 205 in 42 abgeändert. (511)

Charlottenburg, den 29. März 1923.
Reichsbahndirektion Osten als geschäftsführende Verwaltung.

Tfv. 4b. Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ib.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Zuschlagsfrachten für Oderberg im Güter- und Tierverkehr um 100 % der bisherigen Sätze erhöht. (501)

Oppeln, den 28. März 1923.
Reichsbahndirektion
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. August 1922.

1. In der Entfernungstafel I wird die Schnittentfernung Bad Steben-Saalfeld von 60 auf 63 km berichtigt.
2. Wegen Vereinigung mit Wesseling Rheinwerft wird die Station Godorf der Köln-Bonner Eisenbahnen am am 1. April 1923 geschlossen. Sie ist in der Entfernungstafel II zu streichen. (494)

München, den 20. März 1923.
Tarifamt beim RVM., ZB.

a) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b — Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 treten im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" Änderungen und Ergänzungen ein, und zwar in den Unterabschnitten

7a. Verkehr mit den badischen Stationen auf schweizerischem Gebiet und mit Waldshut (Übergang),
31. Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn,
45a. Köln-Bonner Eisenbahnen,
55. Reichsbahndirektion Schwerin (Meckl.),
57. Meppen-Haselünner Eisenbahn,
61. Lokalbahn Müllheim-Badenweiler und
100a. Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Ferner werden vom 1. April 1923 ab die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Brandenburgischen Städtebahn geltenden Frachtzuschläge aufgehoben.

b) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c — Tfv. 4 b.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 werden die bei Bentheim und Mannheim angegebenen Gebührensätze (bei Mannheim nur teilweise) geändert.

Näheres enthält die am 2. April 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2., Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. März 1923. (509)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1923 wird die Station Zell (Harmersbach) der Nebenbahn Biberach-Oberharmersbach in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 1. April 1923. (514)
Reichsbahndirektion.

Ruppiner Eisenbahn.
Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.

Infolge Überganges der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn auf die Ruppiner Eisenbahn werden mit Wirkung vom 1. April d. J. der Binnen-Personentarif (Tfv. 2162) und der Binnen-Gütertarif (Tfv. 162) der erstgenannten Bahn aufgehoben.

Die Stationen der bisherigen Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn sind ab 1. April d. J. als Stationen der Ruppiner Eisenbahn zu betrachten. Bahnhof Neuruppin P. N. E. ist jedoch vom gleichen Tage ab als Gütertarifstation aufgehoben und dient nur noch dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Zum Binnen-Personentarif der Ruppiner Eisenbahn (Tfv. 2119) erscheint zum 1. April d. J. der Nachtrag V.

Im Binnen-Güterverkehr (Tfv. 119) treten zum 1. April d. J. teilweise Erhöhungen der Entfernungen um 1 km ein.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde genehmigt worden. (507)

Neuruppin, den 24. März 1923.
Die Direktionen.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Reichsbahndirektion Dresden.

Am 1. April 1923 werden die Stationen Leipzig Großmarkthalle und Pfaffenhein in den Tarif aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn zu ersehen, auch erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 26. März 1923. (498)
Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Teil II, Teil III und Teil IV. Änderung der Verhältniszahlen.

Mit Gültigkeit vom 3. bis einschl. 9. April 1923 werden nachstehende Verhältniszahlen angewendet:

Zur Umrechnung der Tarifziffern auf	Für Eil- und Frachtgut:
Pfennige	400
österr. Heller	2000
čsl. Heller	
a) im Verkehre zwischen čsl. und ungar. Stationen	2
b) in anderen Verkehren mit čsl. Frachtberechnungswährung	2,6
ungar. Heller	
a) im Verkehre zwisch. bayer. und ungar. Stationen	400
b) in anderen Verkehren mit ungar. Frachtberechnungswährung	200
Para	7
Bani	13
Stotinki	13

Mit Gültigkeit vom 10. April 1923 bis auf weiteres werden bei den an diesem Tage in Kraft tretenden neuen Tarifen bzw. Nachträgen die nachstehenden Verhältniszahlen angewendet:

Zur Umrechnung der Tarifziffern auf	Für Eil- und Frachtgut:
Mark	15
österr. Kronen	46
čsl. Heller	
a) im Verkehre zwischen čsl. und ungar. Stationen	1,5
b) in anderen Verkehren mit čsl. Frachtberechnungswährung	2,3
ungar. Kronen	
a) im Verkehre zwischen bayer. und ungar. Stationen	3,5
b) in anderen Verkehren mit ungar. Frachtberechnungswährung	2,5
Para	5,5
Bani	13
Stotinki	13

Wien, am 31. März 1923. (512)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil II, vom 15. April 1921 nebst Nachtrag I vom 1. April 1922 und allen hierzu erlassenen Bekanntmachungen tritt mit Ablauf des 9. April 1923 außer Kraft. Mit Geltung ab 10. April 1923 kommt ein neuer Gütertarif, Teil II, zur Einführung. Preis 2000 österreichische Kronen. (495)

München, im März 1923. Z. 31 174/T/21.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Am 10. April 1923 tritt der VII. Nachtrag in Geltung. Preis 2000 österreichische Kronen. (497)

München, im März 1923. Z. 30 569/T/18.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güter-, Getreide- und Holzverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1923 werden in verschiedenen Relationen neue Frachtsätze auf Grund neuer Tarifziffern und Verhältniszahlen eingeführt.

Haftungszuschläge werden bis auf weiteres nicht mehr berechnet, Ersatz aber für Schäden, die in der Zeit von der Auflieferung des Gutes bei der Schiffahrtsgesellschaft bis zur Ausfolgung an die Partei entstehen, wird in gleichem Ausmaße wie bisher geleistet.

Mit gleichem Zeitpunkte treten Änderungen in den Tarifbestimmungen und den Nebengebühren, wie Lagergeld etc., in Kraft. (500)

Auskunft erteilt die Direktion.

Regensburg, den 3. April 1923.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B.; Gütertarif, Teil II; Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw.; Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Für die Zeit vom 3. April 1923 (einschließlich) bis 9. April 1923 (einschließlich) treten an Stelle der bisherigen Verhältniszahlen zur Umwandlung der Tarifziffern in die Frachtsätze die folgenden in Geltung:

zur Umrechnung in:	
Pfennig	400
österreichische Heller	2000
ungarische Heller:	
a) im Verkehre zwischen bayerischen Stationen und ungarischen Stationen	400
b) sonst	200
tschechoslowakische Heller:	
a) im Verkehr zwischen tschechoslowakischen Stationen und ungarischen Stationen	2
b) sonst	2
Para	7
Bani	13
Stotinken	13

München, im März 1923. (513)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918.

Am 10. April 1923 tritt der Nachtrag II, Änderungen und Ergänzungen des Tarifs enthaltend, in Geltung. (496)

München, im März 1923. Z. 31 763/T/18.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Mecklenburg-Preußisch-Oldenburgisch-Sächsischer Staatsbahn- und Privatbahn-Personen- und Gepäcktarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die besondere Ausführungsbestimmung 1 zu § 13 der Eisenbahn-Verkehrsordnung durch folgenden zweiten Satz ergänzt: „Auf der Kleinbahnstrecke Doberan-Arendsee, auf welcher nur die 3. Klasse geführt wird, gelten die durchgehenden Fahrkarten 2. Klasse für die 3. Wagenklasse."

Die Ergänzung ist nach den Vorschriften unter I § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Schwerin, den 26. März 1923.
Reichsbahndirektion. [490]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 15. | Berlin, den 12. April 1923. | LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Ausbildung des Personals in Theorie und Praxis.

Vom Eisenbahnobersekretär **Kretzschmar**, Dresden, Lehrer an der Eisenbahnfachschule.

Einer der hervorragendsten (und wohl auch besten) Züge der neuesten Zeit zeigt sich in dem Bestreben, dem Bildungshunger weitester Kreise in ausgiebigstem Maße Rechnung zu tragen. Im allgemeinen kann man vielleicht sogar sagen, daß mit all den Gründungen von Volkshochschulen, Volksbildungskursen, Vorlesungen zur Hebung des Allgemeinwissens und zur Vertiefung von Fachkenntnissen, Akademien und Fachschulen aller erdenklicher Form des Guten reichlich viel getan sei und beim einfachen Manne ohne Vorbildung infolgedessen leicht der Gedanke auftauchen könne, all diese schönen Einrichtungen seien so eine Art moderner Form des berühmten Nürnberger Trichters, durch den man nunmehr allein durch aufmerksames „Hören“ mühelos in die Kreise der „Gelehrten“ aufsteigen könne. Hierüber sich Kopfzerbrechen zu machen, will ich aber gern Berufeneren überlassen. Wesentlich an dieser Bewegung ist für uns vor allem, daß sie auch die Eisenbahnverwaltung gezwungen hat, sich der Weiterbildung ihres Personals in erhöhterem Maße als früher zu widmen. Und das ist zweifellos erfreulich. Ein gut vorgebildetes Personal leistet mühelos das Vielfache von dem, das ungenügend ausgebildete Kräfte zu leisten vermögen.

Wie die Ausbildung geschieht, ist bekannt. Man wird sich im allgemeinen mit den getroffenen Einrichtungen auch einverstanden erklären können. Und doch fehlt noch ein Etwas in unserer heutigen Ausbildung, ohne das sich das Ziel einer völligen Durchbildung des Personals kaum wird erreichen lassen: Die gegenseitige Wechselwirkung von Theorie und Praxis, von Unterricht und Dienst. Ohne diese gegenseitige Wechselwirkung wird aber ein großer Teil des theoretischen Unterrichtes eben — graue Theorie bleiben.

Wie läßt sich dieser Plan nun — möglichst mit den vorhandenen Mitteln und Kräften — verwirklichen? Das größte Hemmnis wird hierbei in den meisten Fällen darin bestehen, daß entweder der Schulort vom Dienstorte des Schülers räumlich entfernt liegt oder aber der Lehrer anderen Berufskreisen oder -klassen angehört als der Schüler. In beiden Fällen fehlt dem Lehrer ein unmittelbarer Einfluß auf die Dienstleistung des Schülers. Das ist aber gerade das Ausschlaggebende.

Im folgenden will ich einen Weg zeigen, auf dem dieses Ziel m. E. mindestens zu einem großen Teile erreichbar wäre — ohne daß der Verwaltung dabei Mehrkosten entstünden. Im kleinsten Kreise habe ich auf Grund meiner Erfahrungen sowohl im Außen- und Verwaltungsdienste als auch im Lehramte bereits rein persönlich versucht, diese Möglichkeit zu verwirklichen — und zwar mit überraschendem Erfolge:

Als Überwachungsbeamter für den Personen- und Gepäckverkehr komme ich auf meinen Reisen nach und nach auf fast alle Stationen des Bereiches der Reichsbahndirektion. Der Fahrplan bringt es mit sich, daß der Aufenthalt auf einer Station mitunter etwas länger dauern muß als zur Ausübung der eigentlichen dienstlichen Tätigkeit (zu der die Belehrung des Personals nur insoweit gehört, als dies zur Beseitigung gefundener Fehlerquellen erforderlich erscheint) nötig ist. In solchen Fällen habe ich nun mit Einverständnis des Dienststellenvorstandes mit dem in Frage kommenden, dienstlich abkömmlichen Personal über das von mir bearbeitete Gebiet eine formlose, kleine Unterrichtsviertelstunde abgehalten — worüber die Beteiligten immer sehr erfreut waren. Mitunter hat sich diese Unterhaltung auch nur auf meine derzeitigen oder ehemaligen Schüler beschränkt, deren Kreis sich heute bereits über den gesamten Bereich der Reichsbahndirektion erstreckt. Vielfach bin ich dann vom Dienststellenleiter — der mitunter infolge Arbeits-

überlastung seinerseits nicht dazukommt — gefragt worden, ob ich nicht auch das übrige Personal in derselben Weise „vornehmen“ wolle, was ich mangels Auftrages natürlich ablehnen mußte. Mancher Dienststellenvorstand sah allerdings in solcher Tätigkeit auch einen Eingriff in seine „Hoheitsrechte“ — was ich gern mitberichten will.

Ebenso liegen die Verhältnisse z. B. auch beim Zugbegleitpersonale, das mir ebenfalls für jede Aufklärung immer sehr dankbar war.

In dieser Weise möchte nun auch der Versuch der Verwaltung einsetzen, die gegenseitige Wechselwirkung zwischen Theorie und Praxis, zwischen Unterricht und Dienst herzustellen.

Erstes Erfordernis ist hierbei, daß nur Fachmänner im engsten Sinne und nur Herren, die von sich aus mit Lust und Liebe an ihr Lehramt herantreten, zur Unterrichtserteilung herangezogen werden. (In dieser Hinsicht werden z. B. die Lehrkörper mancher Eisenbahnfachschulen noch der Ergänzung bedürfen. Hier sollte die Verwaltung, wenn sich dabei Schwierigkeiten zeigen, unterstützend und helfend eingreifen.)

Dann wäre zu untersuchen, ob die Lehrkräfte nicht zum großen Teile dem Überwachungspersonale der Reichsbahndirektion oder der Betriebsdirektionen, Inspektionen und Ämter (z. B. den Betriebs-, Tarif-, Güter-, Maschinen-, Kassen-, Wagenkontrolleuren u. a. m.) entnommen werden könnten und somit deren Tätigkeit auf Reisen der Unterrichtserteilung nutzbar gemacht würde. Ebenso ließe sich auch umgekehrt der Kreis der Überwachungsbeamten teilweise dem Lehrkörper der Schulen entnehmen. Wie meine eigenen Erfahrungen beweisen, hat mancher jener Herren Zeit und Gelegenheit, an Ort und Stelle die praktische Seite seiner Ausführungen mit dem Personale zu erörtern. Es bedarf nur der planmäßigen Durchführung dieser Idee, einer Festlegung der in Frage kommenden Personen, Unterrichtsfächer, Stationen und Zeiten. Daß bei Festsetzung dieses Planes auf die Wünsche des betr. Lehrers möglichst einzugehen wäre, ist wohl selbstverständlich. Wie ein solcher Plan zustande kommen würde, kann hier nicht näher ausgeführt werden, da dies ganz und gar von den örtlichen Verhältnissen, den zur Verfügung stehenden Kräften, dem Umfang des Bereiches, der vorhandenen Zeit, der Größe der in Frage kommenden Stationen u. a. m. abhängt. Zweckmäßig dürfte aber in manchen Fällen der Kreis der Überwachungsbeamten zu beschränken, die „Reisetätigkeit“ des einzelnen dafür zu erweitern sein. Die hierdurch erzielte Ersparnis an Kraft und Personal und die dadurch bedingte stärkere Konzentrierung der Arbeit auf wenige Berufene käme nicht nur der Verwaltung allgemein, sondern vor allem auch der Sache im besonderen zugute.

Würden diese Richtlinien von der Berliner Zentralstelle einheitlich für den gesamten Bereich der Deutschen Reichsbahn festgelegt und hiernach das Lehrsystem in den einzelnen Bereichen aufgebaut und durchgeführt (man könnte dann sogar soweit gehen, einzelne Reichsbahndirektionen zu einem gemeinsamen Unterrichtsbezirk zusammenzufassen), so würde eine völlig einheitliche Personalausbildung erreicht — was z. B. bei Versetzungen für die Anwärter aller Stufen außerordentlich wertvoll wäre. Daneben würde aber auch dem Personale kleinerer Dienststellen, das oft nicht nach einem Schulorte zum Unterricht fahren kann, durch dieses Verfahren Gelegenheit geboten, sich ebenfalls weiterzubilden. Der Verwaltung aber entständen keine Mehrkosten — ja, es wären sogar Ersparnisse denkbar, wenn die Folgerung noch weiter gezogen und auch eine einheitliche Tätigkeit der Überwachungsbeamten als solche gleichzeitig mit festgelegt würde. Beide Tätigkeiten verbunden im gegenseitigen Hand-in-Hand-Arbeiten innerhalb der einzelnen Bereiche, das wäre schlechthin ein Idealzustand, der dem Einzelnen wie dem Ganzen nur zum Wohle gereichte und eines Versuches zumindest sicher wert.

Arbeiter- und Arbeitskontrolle.

Von **Milbradt**, Eisenbahn-Ingenieur, Greifswald.

Viel ist schon darüber geschrieben worden, wie die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnwerkstätten gehoben werden könnte, und verschiedene Vorschläge sind gemacht worden. Aber noch ist nicht, meines Wissens, die Frage erörtert worden: Ist die Arbeiter- und Arbeitskontrolle in den Werkstätten zeitgemäß? Überall ist die Kontrolle nur auf die Anwesenheit der Arbeiter beschränkt worden, nirgends aber einwandfrei auf deren Tätigkeit während der Arbeitszeit selbst. Das Wort, daß Zeit Geld sei, wird noch nicht genügend beherzigt, und doch ist es ein dringendes Gebot der Stunde, mit der Zeit haushälterisch umzugehen.

In allen Eisenbahnwerkstätten wird nur der Ein- und Ausgang der Arbeiter in gleicher Weise durch das Kontrollmarkensystem kontrolliert, das allgemein bekannt ist und nicht weiter erörtert zu werden braucht. Auch jedes andere System wird dieselben Mängel zeigen, wenn nicht Mittel und Wege gefunden werden können, daß der § 3 Abs. 4 des Reichslohntarifvertrages genau innegehalten wird. Dieser besagt klar und deutlich: „Die Arbeitszeit beginnt und endet an dem vorgeschriebenen Arbeitsplatz.“ Und hier muß der Hebel zur Besserung angesetzt werden. Es ist doch eine allgemein bekannte Tatsache, daß eine gewisse Zeit vergeht, ehe der Arbeiter an seinem Platze mit der Vorbereitung zur Inangriffnahme seiner Arbeit beginnt. Diese Zeit mit 3 Minuten täglich anzusetzen, ist nicht zu hoch, im Gegenteil zu niedrig gegriffen. Ebensoviel Zeit geht täglich mindestens durch vorzeitiges Aufhören mit der Arbeit verloren, täglich also mindestens 6 Minuten.

Diese vorgenannten Minuten sind aber nicht die einzigen, die vertrödelt werden. Geht man, wie der Verfasser, der Leiter des Betriebsbüros ist und dem keine Abteilung unterstellt ist, zu verschiedenen Zeiten unvermutet durchs Werk, dann kann man so eigentümliche Beobachtungen machen, wie von sehr vielen Leuten die Zeit vertrödelt wird, entweder durch Unterhaltungen privater Art oder durch gemächliches Schlendern durch die Werkstatt oder durch unnötige Gänge. Diese vergeudete Zeit kann man ruhig mit 45 Minuten für den Tag und Kopf bewerten, ohne befürchten zu müssen, zu hoch gegriffen zu haben. Zusammen gehen also täglich rund 50 Minuten kostbare Zeit verloren.

Die Belegschaft des Werkes zu 950 Köpfen gerechnet, ergibt einen jährlichen Arbeitsverlust von $\frac{950 \times 50 \times 304}{60} = 240\,660$ Stunden rund. Diese 240 660 Stunden bedeuten (den durchschnittlichen Novemberlohnsatz Ortsklasse B zugrunde gelegt) einen Lohnaufwand von (240 660 × 164) = 39 468 240 ℳ oder die Wiederherstellung von etwa 40 Lokomotiven mit allgemeiner Hauptausbesserung oder etwa 1000 Güterwagen.

Ins Gewicht fällt hierbei hauptsächlich die mögliche vermehrte Wiederherstellung der Fahrzeuge.

Um hier eine Mehrleistung zu erzielen, d. h. die tatsächliche Arbeitszeit besser zu erfassen, ist die Einführung von Uhrenkontrollapparaten unbedingt erforderlich, wenn sie auch erhebliche Kosten verursacht. Diese fallen jedoch nicht zu sehr ins Gewicht, da sie sich, wie weiter unten gezeigt wird, sehr bald bezahlt machen.

Die Ein- und Ausgangskontrolle beim Pförtner bleibt bestehen, jedoch mit dem Unterschiede, daß die Lohnbediensteten an Stelle der Kontrollmarken eine Kontrollkarte — Arbeiterkarte — aus dem mit seiner Kontrollnummer versehenen Fache des Kartenschrankes entnehmen bzw. wieder hineinstecken. Selbstredend muß jede Karte beim jedesmaligen Verlassen der Werkstatt abgestempelt sein. Die Arbeiterkarten werden zweckmäßig vom Pförtner im Kopf ausgefüllt und zum Beginn der Löhnungsperiode in den großen Kartenschrank hineingelegt. Diese Schreibarbeit, die sich ja auf einen ganzen Monat erstreckt, kann der Pförtner sehr gut nebenbei machen, besonders während des Nachmittagsdienstes, wo wenig oder gar keine andere Arbeit für ihn vorhanden ist.

In jeder Meisterabteilung wird ein Uhrenkontrollapparat aufgestellt und stempelt der Arbeiter vor Beginn der Arbeitszeit, nachdem er sich im Waschraum umgezogen hat, seine Karte ab und steckt sie in das mit seiner Kontrollnummer versehene Fach des kleinen Kartenschränkchens seiner Abteilung. Die Arbeiterkarte — Muster 1 — ist vierseitig gedacht in einer Größe von 92 × 270 mm mit folgenden Aufschriften:

Muster I. Vorderseite.

92 mm — 270 mm

Reichseisenbahn Hauptwerkstatt ......

Kontrollkarte für (Stand) ......
Name ......
Kontroll-Nr. ...... Meister Abt. ......
Löhnungszeitraum von ...... bis ......

Tag	Vormittag		Nachmittag		Geleistete Stunden			Lohn-büro
	Kommt	Geht	Kommt	Geht	Ged.	Lohn	Über.	
1								
2								
usw.								
31								

Muster I. Rückseite.

92 mm — 270 mm

Stand ......
Name ......
Kontroll-Nr. ...... Meister Abt ......
Löhnungszeitraum von ...... bis ......

Abwesend

Tag	Vormittag		Nachmittag		Fehlte Stunden	*)
	Geht	Kommt	Geht	Kommt		
1						
2						
usw.						
31						

*) In diesen Raum kommen Strafbestimmungen gegen mißbräuchliche bzw. falsche Abstempelung der Karten usw.

Muster I. Innenseite.

Löhnung von	Löhnung bis	Zu berechnende Stunden	Lohnsatz	Verdienter Lohn ℳ	Nachzahlung ℳ	Gesamtbetrag ℳ	Abzüge ℳ	Zu zahlender Betrag ℳ

Lohnabrechnung für den Löhnungszeitraum		ℳ	₰
	Gedinge-Std. .		
	Lohn-Stunden		
	Ged.-Über-Verd.		
	Std.-Mehrl.-Zul.		
	Std.-Bewert.-Zul.		
	Zusammen		
Abzüge			
Betr.-Kr.-Kasse .			
Arb.-Pens.-Kss. A			
Arb.-Pens.-Kss. B			
Steuern			
Strafe.			
Zusammen ℳ			
	Bleiben zu zahlen		

Notizen:

Den Betrag von ...... ℳ habe ich erhalten.

Name ......

Wie das Muster 1 ausgefüllt werden soll, ist klar aus dem Vordrucke zu ersehen. Die Rückseite wird abgestempelt, wenn ein Arbeiter die Arbeit unterbricht. In den beiden Innenseiten wird für jede Woche — Zahlung — der verdiente Lohn eingetragen und am Löhnungszeitraum-Schlusse die Abrechnung eingetragen, so daß der Arbeiter vor jeder Löhnung sieht, was er verdient hat. Erforderlich ist nun allerdings, daß dem Arbeiter vor der Schlußlöhnung die Karte zur Einsicht ausgehändigt wird. Er bescheinigt den Empfang des Lohnes und gibt die Karte beim Empfang seines Lohnes zurück. Die Karten jeder Werkmeisterei werden gebündelt aufbewahrt.

Mit der Arbeiterkontrolle, wie sie bis hierher geschildert ist, wird den oben beregten Mängeln kaum abgeholfen und schade wäre die große Ausgabe für die Kontrollapparate. Aber diese sollen auch verwendet werden, um die Arbeitsleistung der Arbeiter während der Arbeitszeit selbst einwandfrei zu kontrollieren, und zwar durch die Arbeiter selbst.

Um die Arbeiter zur erhöhten Arbeitsleistung, d. h. Ausnützung der achtstündigen Arbeitszeit bis zur letzten Minute, anzuregen, muß der Beginn und das Ende jeder Arbeitsausführung einwandfrei festgelegt werden. Da die Arbeiten in den Hauptwerkstätten teils im Gruppen-, teils im Einzelgedinge oder im Lohn mit Leistungs- bzw. Bewertungszulage, teils im reinen Lohn ausgeführt werden, müssen dementsprechende Arbeitskarten geschaffen werden, von denen die vorgeschlagenen Muster unten dargestellt sind.

Zunächst muß der Gedingezettel in eine Gedingekarte umgewandelt werden — Muster II. Diese Gedingekarte erhält dieselben Abmessungen wie Muster I, ist vierseitig und erhält auf den beiden Innenseiten eine Klappe aus dünnem Papier, die am oberen Rande an die Gruppengedingekarte angeklebt ist und denselben Aufdruck, zum Durchschreiben eingerichtet, erhält wie die Gedingekarte.

Muster II. Vorderseite.

← 92 mm →

Reichseisenbahn Hauptwerkstatt .... (Namen aufgedruckt)

Arbeitskarte für Gruppengedinge.

Gedinge-Karte Nr. .... Kontroll-Nr. ....

Lok } Nr. ....

Wagen } Gattung ....

Eigentums-Verwaltung ....

Buch-Nr. .... Bestell-Nr. ....

Auftrag-Zettel Nr. .... Frist ....

Art der Arbeit: ....

Übergeben am .... Std. .... Min. ....

Zurückerhalten am .... Std. .... Min. ....

Der Werkmeister ....

Tag	Vormittag		Nachmittag		Unterbrochen		Erarbeitete Stunden
	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	
1							
2							
usw.							
31							

Der Kopf der Arbeitskarte ist vom Werkmeister auszufüllen.

Das Muster II wird auf der Vorderseite und Innenseite vom Werkmeister ausgefüllt, die Vorderseite bis zur Unterschrift: „Der Werkmeister“ und die Innenseite bis zur Spalte „Bezeichnung der Arbeit“. Die Verwendung ist so gedacht:

Sobald der Vormann eine Arbeit beendet oder unterbrochen hat, gibt er die Gedingekarte, nachdem er sie abgestempelt hat, an den Werkmeister zurück und erhält eine neue. Diese neue Gedingekarte füllt der Werkmeister auf der Vorder- und Innenseite sinngemäß aus. Besonders ist darauf Gewicht zu legen, daß die Übergabezeit genau eingetragen wird. Der Vormann läßt nun die Arbeit vom Zeitsetzer kalkulieren, erkennt die Kalkulation an und stempelt nun die Karte an. Nachdem die Arbeit beendigt ist und der Arbeitsprüfer die Arbeit abgenommen hat, was zu bescheinigen ist, gibt der Vormann die Karte an den Werkmeister ab, der wiederum die Rückgabezeit genau einträgt. Nachdem der Arbeitnehmer die Kalkulation durch Namensunterschrift anerkannt hat, löst der Zeitsetzer die Klappe ab und gibt sie an den Werkmeister ab. Von diesem erhält der Arbeitnehmer sie wieder zurück bei Abgabe der erledigten Gedingekarte. Diese kommt sofort ins Betriebsbüro, wo sie aufgerechnet und verbucht wird. Nachdem noch in diesem in eine auf einfachste Art anzulegende Liste die Arbeit und Arbeitszeit notiert sind, kommt die Gedingekarte, der die Helferkarten beigefügt sind, in einen Karteikasten ins Fach des betreffenden Gruppenführers, um am Schluß des Löhnungszeitraumes mit dem Arbeiterkontrollheft ins Werkstattsbüro zum Rechnungsbeamten zu gelangen.

Die Helferkarten sind zweiseitig gedacht und sind so ausgeführt, wie Muster II Vorderseite. So würden das Muster III darstellen, dessen Wiedergabe sich hier erübrigt.

Das Muster IV stellt eine Arbeitskarte für Einzelgedingearbeiter dar. Diese ist zweiseitig angelegt und ist der Kopf ähnlich wie der des Musters II. Die Rückseite erhält im oberen Teile ebenfalls eine Klappe aus dünnem Papier mit demselben Aufdruck und ist zum Durchschreiben eingerichtet. Darunter befindet sich Platz zur Abrechnung. Die Benutzung und Anwendung ist die gleiche wie bei Muster II. Auch die gebrauchte Zeit dieser Karte wird im Betriebsbüro in eine Liste eingetragen. Diese Eintragungen sollen zur Gewinnung einwandfreier Festwerte dienen, wenn etwa 4 bis 5 gleiche Arbeitsausführungen an gleichen Lokomotiv- oder Wagengattungen ausgeführt sind. Aus diesen Werten wird ein Durchschnittswert — Festwert — errechnet, der dann als maßgebend bei Verteilung derselben Arbeit sofort in die Gedingekarte eingetragen wird. Mit der fortschreitenden Gewinnung einwandfreier Festwerte kann mit dem Abbau der Zeitsetzer begonnen werden. Für unvorhergesehene Arbeiten müssen allerdings diese bleiben, aber es würden schließlich für Lokomotivhalle, Dreherei und Wagenbau je ein Zeitsetzer genügen.

Muster II. Innenseite.

Auftrag-Nr. .... Gedinge-Karte Nr. ....

Abteilung .... Meister .... Stand und Name ....

Helfer K.-Nr. .... K.-Nr. .... K.-Nr. .... K.-Nr. .... K.-Nr. ....

K.-Nr. .... K.-Nr. .... K.-Nr. .... K.-Nr. .... K.-Nr. ....

(Vom Werkmeister auszufüllen!)

Lfd. Nr.	Stückzahl	Bezeichnung der Arbeit	Stückzeitstunden		Gebrauchte Zeit
			einzeln	gesamt	
		usw.			

Aufgestellt	Anerkannt	Abgenommen	Gebucht	Zusammen		
am	am	am	am	Abgerechnet am	Erledigt am ....
Der Zeitsetzer	Der Arbeitnehmer	Der Arbeitprüfer	Betriebsbüro	Der Lohnschreiber	Der Arbeitnehmer

(Auf diesen Teil eine Klappe mit gleichem Aufdruck zum Durchschreiben.)

Gedinge-Abrechnung.

Löhnung von	bis	K.-Nr. Std.	ℳ	K.-Nr. Std.	ℳ	K.-Nr. Std.	ℳ	K.-Nr. Std.	ℳ	K.-Nr. Std.	ℳ	K.-Nr. Std.	ℳ	K.-Nr. Std.	ℳ	K.-Nr. Std.	ℳ	K.-Nr. Std.	ℳ	K.-Nr. Std.	ℳ
usw.																					

Muster IV. Vorderseite.

Reichseisenbahn-Hauptwerkstatt ....

Arbeitskarte für Einzelgedinge

Zum Gedingezettel Nr. ....
Lok. } Nr. ....
Wagen } Gattung ....
Buch-Nr. .... Bestell-Nr. ....
Auftragzettel-Nr. .... Frist ....

Art der Arbeit:

Übergeben am .... Std. .... Min. ....
Zurückerhalten am .... " .... " ....
Der Werkmeister ....

Tag	Vormittag		Nachmittag		Unterbrochen		Gearbeitete Stunden	
	Anfang	Ende	Anfang	Ende	von	bis		
1								
2								
usw.								
31								

Muster IV. Rückseite.

Gedinge-Karte Nr. ....
Auftrag-Nr. .... Werkmeister Abt. ....
Stand und Name ....
Der Werkmeister ....

Lfd. Nr.	Stückzahl	Art der Arbeit	Stückzeit Std. einzeln	Stückzeit Std. gesamt	Gebrauchte Std.
usw.					

Aufgestellt	Anerkannt	Abgenommen
am	am	am ....
Der Zeitsetzer	Der Arbeitnehmer	Der Arbeitprüfer

Erledigt	Gebucht	Abgerechnet
am	am	am ....
Der Arbeitnehmer	Betriebsbüro	Der Lohnschreiber

Gedinge-Abrechnung

Löhnung von	Löhnung bis	Std.	ℳ	Bemerkungen
usw.				

Eine Klappe aus dünnem Papier mit gleichem Aufdruck, zum Durchschreiben eingerichtet, wie bei Muster II. Klappe erhält Arbeitnehmer nach Beendigung der Arbeit vom Werkmeister zurück.

Aber auch für Lohnarbeiter müssen Lohnkarten eingeführt werden, um ganz besonders diese Arbeiter in ihrer Tätigkeit kontrollieren zu können. Ist schon bei den Gedingearbeitern eine genaue Angabe für Übergabe und Rückgabe der Arbeitskarten erforderlich, so in noch erhöhterem Maße bei den Lohnarbeitern. Aus den Zeiten der An- und Abstempelung kann eine Beurteilung über den Fleiß des Arbeiters erfolgen. Ungeschickte und träge Leute können auf Grund einwandfreier Unterlagen durch bessere ersetzt werden.

Die Arbeitskarte — Muster V — für Lohnarbeiter ist genau so gedacht wie Muster IV, nur mit der Maßgabe, daß überall da, wo das Wort „Gedinge" steht, das Wort „Lohn" gesetzt wird. Die Rückseite bleibt frei.

Wenn auch durch diese Maßnahmen nicht alle Übelstände in bezug auf Zeitverschwendung in den Werkstätten beseitigt werden, so wird doch unbedingt sich eine Besserung erzielen lassen. Ich glaube, diese auf täglich für einen Kopf der Belegschaft mit 25 Minuten veranschlagen zu können und würde die Ersparnis betragen: $\frac{950 \times 25 \times 304}{60} = 120\,330$ Stunden oder, wie oben in Geld umgerechnet: $120\,330 \times 164 = 19\,734\,120$ ℳ Geldersparnis bzw. die Mehrwiederherstellung von 20 Lokomotiven oder 500 bis 600 Wagen.

Rein geldlich berechnet, die Werkstatt mit 24 Meisterabteilungen einschl. Lehrlingswerkstatt angenommen, betragen die einmaligen Ausgaben:

24 Uhrenkontrollapparate zu je 282 000 ℳ	6 768 000 ℳ
1 großer Kartenkasten beim Pförtner rd.	25 000 „
24 kleine Kartenkästen zu je 1000 ℳ rd.	24 000 „
2 × 24 Karteikästen für Muster I zu je 800 ℳ rd.	38 400 „
4 × 24 Karteikästen für Muster II—V zu je 800 ℳ rd.	76 800 „
Einmalige Ausgaben zusammen	6 932 200 ℳ

An laufenden Ausgaben sind etwa jährlich zu rechnen:

1 200 Stück Muster I	12 000 ℳ
120 000 Stück Muster II	1 300 000 „
500 000 Stück Muster III	2 700 000 „
15 000 Stück Muster IV	55 000 „
25 000 Stück Muster V	90 000 „
Laufende Ausgaben zusammen	4 157 000 ℳ

Die Erstanschaffung würde also eine Ausgabe von rd. 11 090 000 Mark betragen, denen eine jährliche Ersparnis von rd. 19 000 000 Mark gegenüberstände.

Wie bereits oben erwähnt, muß das Schwergewicht auf die Ersparnis in der schnelleren Fahrzeugausbesserung gelegt werden. Bei der Erwägung, daß im Durchschnitt heute eine Lokomotive einen Wert von 6 000 000 ℳ besitzt, diese mit 6 % verzinst werden sollen, und eine Lokomotive zur allgemeinen Hauptausbesserung durchschnittlich 35 Tage dem Betriebe entzogen wird, so ergibt sich bei 20 Lokomotiven folgende Ersparnis:

$$\frac{6 \times 120\,000\,000 \times 700}{100 \times 360} = 14\,000\,000 \text{ ℳ}.$$

Da mir keine Unterlagen zu Gebote stehen, kann ich keinen Anspruch darauf erheben, daß die eingesetzten Werte: Kostenwert einer Lokomotive und der Zinsfuß, richtig sind. In allen Berechnungen sind die Preise für Ende November 1922 eingesetzt und stehen mir insofern amtliche Zahlen zur Verfügung, als die Leihgebühren einer vierachsigen Tenderlokomotive bekannt sind. Diese betrugen für die zweite Novemberhälfte für einen Tag ohne Personal 15 000 ℳ. Für 700 Tage also 10 500 000 ℳ. Also schon diese zu erzielende Miete würde die Amortisation und Verzinsung der Anlage gewährleisten.

Die einzelnen Muster II bis V dürfen nun nicht dieselbe Farbe haben, da bei der Eisenbahn Kosten auf neun Buchungsnummern entstehen. Dementsprechend müssen die Karten verschiedene Farben erhalten. Wenn Muster I — Arbeiterkontrollkarte — eine neutrale weiße Farbe erhält, so werden für die einzelnen Buchungsnummern folgende Farben vorgeschlagen: Buch Nr. 1: gelb; 2: blau; 3: rot; 4: grün; 5: braun; 6: hellblau; 7: hellrot; 8: hellgrün; 9: orange. Die Helferkarten erhalten dieselben Farben, jedoch mit einem weißen Längsbalken in der Mitte. Die Anordnung verschiedener Farben für die Buchungsnummern ist zur Erleichterung der Buchungen gewählt.

Im Betriebs- bzw. Lohnbüro würden sich folgende Arbeiten ergeben:

Muster I: Der Lohnschreiber entnimmt die Arbeiterkarten der Arbeitshefte, die er zu bearbeiten hat am Schlusse jeder Woche dem kleinen Kartenkasten, berechnet die Stunden und trägt die Wochen-Gesamtarbeitsstunden auf eine Zeile des Arbeitsheftes ein. Die Werkmeister müssen selbstredend täglich ihr Notizbuch zum Lohnschreiber bringen, falls in ihrer Abteilung Abweichungen von der täglichen regelmäßigen Arbeitszeit zu verzeichnen sind. Während das Arbeitsheft nunmehr zum zu-

ständigen Rechnungsbeamten gelangt, müssen die Arbeiterkarten vor Arbeitsschluß wieder in die kleinen Arbeitskästen zurückgelegt werden. Nachdem die Rechnungen aufgestellt und die Löhne berechnet sind, haben die Lohnschreiber in die betr. Spalten der Innenseite des Musters I die erarbeiteten Stunden und den Verdienst einzutragen.

Am Schlusse des Löhnungszeitraumes gelangen die Muster I mit den zugehörigen Arbeitsheften zum Rechnungsbeamten und werden die sämtlichen Spalten der Innenseiten ausgefüllt. Vor Beginn der Zahlung erhalten die Arbeiter ihre Karten zurück zur Einsichtnahme ihres Verdienstes. Sie bescheinigen den Empfang des Geldes und erhalten ihren Lohn gegen Rückgabe der Arbeiterkarte.

Muster II, III, IV, V. Nachdem die Arbeit erledigt ist, sendet der Werkmeister sofort mit dem nächsten Botengang die Karten ins Betriebsbüro, wo sie, dem Vordrucke entsprechend, aufgerechnet und, nach Kontrollnummern geordnet, in Karteikästen aufbewahrt werden bis zur Abrechnung am Schlusse des Löhnungszeitraumes. Für jedes Arbeitsheft sind zwei Karteikästen, für gerade und ungerade Monate, erforderlich. Aus den Mustern II und IV werden, wie bereits oben gesagt, in einfachster Form Aufschreibungen gemacht, um Festwerte zu gewinnen. Ferner werden zum Nachweis der entstandenen Kosten eines Fahrzeuges die verbrauchten Stunden in eine besondere Nachweisung eingetragen, und zwar die Gesamtstunden aus den Mustern II bis V. Am Schlusse des Löhnungszeitraumes gehen die Karteikästen mit den erledigten Mustern II bis V ebenfalls mit den Arbeitsheften zum Rechnungsbeamten zur Kontrolle de Eintragungen des Lohnschreibers im Arbeitsheft. Dem Rech nungsbeamten wird die Arbeit dadurch erleichtert, daß di Muster II bis V in zeitlicher Reihenfolge in die Karteikäste eingeordnet werden.

Die Aufbewahrung der Muster I bis V erfolgt mit den Arbeits heften zusammen und für dieselbe Zeit.

Um die Auszüge für die auf jede Buchungsnummer entfallen den Kosten zu bewirken, hat der betreffende Rechnungsbeamt es nur nötig, aus jedem Karteikasten die Muster gleicher Farb herauszunehmen, sie gegebenenfalls nach der Reihenfolge de Bestellnummern zu ordnen und die Eintragungen zu machen Ich glaube, daß dieses leichter und einfacher ist als das jetzig Verfahren, wo jedes Blatt des Arbeitsheftes durchgesehen wer den muß.

Ich bin sogar der Ansicht, daß bei Einführung des vor genannten Vorschlages das Arbeitsheft ganz fortfallen kann un alle für das Rechnungswesen erforderlichen Unterlagen aus de Mustern I bis V ohne weiteres entnommen werden können Dieses zu prüfen und durchzuarbeiten, wäre Aufgabe eines Rech nungsbeamten.

Ich mache keinen Anspruch darauf, daß der geschilderte Vor schlag in allen Teilen nicht verbesserungsfähig sei, im Gegen teil werden Verbesserungen gemacht werden können. Ich hab mit meinen Ausführungen nur den Versuch gemacht, Wege vor zuschlagen, auf denen die Leistungsfähigkeit der Werkstätte erhöht werden kann.

Die Benutzung der Rangierbahnhöfe.

Vom Reichsbahnpräsidenten Dr.-Ing. **Heinrich**, Halle a. d. Saale.

(Schluß.)

D. Die Handhabung des Dienstes.

Auf Grund der in den vorhergehenden Abschnitten erläuterten Vorbedingungen und Vorbereitungen wickelt sich der Betriebsdienst, soweit er die Auflösung und Zusammensetzung der Züge betrifft, auf den Rangierbahnhöfen im allgemeinen folgendermaßen ab[14]).

1. Auflösung der Züge.

Am Packwagen der in den Einfahrgleisen zum Halten gekommenen Züge nimmt der Zugabfertiger vom Zugführer die Papiere (Frachtbriefe, Güterwagenzettel, Meldezettel über fehlende oder überzählige Wagen usw.) in Empfang, vergleicht im Beisein des Zugführers oder, je nach den Bestimmungen der Bahnhofsdienstanweisung, eines anderen Zugbeamten die Papiere mit den vorhandenen Wagen, prüft dabei die Bleiverschlüsse und den Zustand der Ladungen und bringt ferner die unter Abschnitt A Ib erwähnten Anschriften an den Wagen an.

Nach Ausführung dieser Arbeiten stempelt der Zugabfertiger in der Eingangszugabfertigung die Frachtbriefe mit dem Eingangsstempel, fertigt die für Unregelmäßigkeiten vorgesehenen Meldungen an, und sorgt dann für Verbringung der Papiere der Durchgangswagen nach der Ausgangszugabfertigung, der übrigen Wagen (Ortsempfang, Umladehalle usw.) nach den entsprechenden Abfertigungen.

Gleichzeitig mit der Vergleichung der Papiere hat das Wagenaufsichtspersonal die technische Untersuchung der Wagen vorgenommen, wobei es besonders auf die betriebssichere Verladung zu achten hat. Nicht mehr lauffähige Wagen werden bei dieser Untersuchung unter Umständen unter Abänderung der Beschreibung durch den Zugabfertiger für das Werkstättengleis bezeichnet (beladene Wagen müssen vorerst umgeladen werden), Wagen mit leichten Schäden erhalten die Beschreibung des Schnellreparaturgleises, Wagen, deren Ladung stärker verschoben ist, werden auf das Reguliergleis ausgezeichnet. Ganz kleine Mängel, z. B. fehlende Splinte, sollen möglichst gleich bei der Eingangsprüfung beseitigt werden.

Der Zugführer sucht nach der Vergleichung den Aufsichtsbeamten (Fahrdienstleiter) auf, macht erforderliche Meldungen und übergibt ihm den Fahrbericht zur Unterschrift. Das Zugpersonal begibt sich darauf bei kürzeren Wendezeiten unter Mitnahme der Zugsignale unmittelbar nach den Ausfahrgleisen zur Übernahme eines neuen Zuges oder geht nach den Aufenthaltsräumen, wo der Fahrmeister in der Regel seinen Sitz hat, und wo sich das Personal über Diensteänderungen und dgl. unterrichtet. Auf sehr vielen ausgedehnten Bahnhöfen fahre die Begleitpersonale in der Regel mit dem Packwagen bis in di Nähe der Aufenthaltsräume. Die Bremser sammeln sich dan mit den Schmierkannen, Zugschlüssen usw. während der Ve gleichung der Papiere am Packwagen[15]).

Die Lokomotive fährt je nach den örtlichen Einrichtunge im Auftrag des Aufsichtsbeamten, nach Beseitigung des Glei sperrsignals oder der Haltscheibe, bei verwickelten Gleisverhäl nissen auf Auftrag des begleitenden Rangierers nach der Lok motivanlage und setzt unterwegs am Aufenthaltsgebäude (Übe nachtungsgebäude) die Zugbegleitbeamten ab. An den Pack wagengleisen, die neuerdings zweckmäßig im Zusammenhan mit der Lokomotivbehandlungsanlage ausgeführt werden, stel sie den Packwagen[16]) ab, fährt dann zur Ausschlackung, nimm Kohle und Wasser, geht, gegebenenfalls nach Drehung in de Schuppen (Heizhaus), falls sie nicht sofort zur Fahrt ein anderen Zuges benutzt werden muß. Die Zugschlußgeräte un Schmierkannen werden entweder im Packwagen, der ve schlossen wird, aufbewahrt oder in der sogenannten Ölbud gegen Empfangsbescheinigung abgegeben, von wo sie nach I standsetzung durch den Ölbudenwärter zu der neuen Fahrt wi der abgeholt werden. Die Tagesschlüsse werden fast überall i Packwagen gelassen. Bei einigen westlichen ehemals preuß schen Direktionen besteht seit langen Jahren der Gebrauch d sogenannten Eigentumspackwagen, d. h. jedes Personal h seinen eigenen Packwagen, in dem Geräte und Signale (vor de Krieg sogar Arbeitskleidung, Eßgeräte und Lebensmittel) au bewahrt werden. Zur Ersparung an Packwagen und vor alle an zum Teil sehr umständlichen und kostspieligen, die Le stungsfähigkeit vielfach beeinträchtigenden Rangierarbeiten so diese Einrichtung aufgegeben werden, sobald die nötig Schränke in den Aufenthaltsgebäuden fertiggestellt sind.

Während der Tätigkeiten der Zugabfertiger und Wagenmeist oder bei Bahnhöfen mit mehreren Einfahrgleisen, wo imm Züge auf Abdrücken oder Abrollen warten, auch etwas späte findet dort, wo nach dem Zettelverfahren gearbeitet wird, d Anfertigung der Rangierzettel statt, entweder durch einen Ma der Bergkolonne, meist dem Rangierführer, oder bei großen Ve hältnissen durch einen besonderen Zettelschreiber. Nach Au führung all dieser Arbeiten ist der Zug ablauf- oder abro fertig (etwa 15 bis 20 Minuten nach Ankunft des Zuges). B

---

[14]) Es genügt hier eine Darstellung in großen Zügen, da die Einzeltätigkeiten in der Literatur hinreichend genau beschrieben sind. Nur über die wenig gewürdigte Tätigkeit der Zugabfertiger und einige weniger bekannte Sonderheiten erschienen Einzelheiten notwendig.

[15]) Die Sonderheiten bei den mit Kunze-Knorrbremsen g fahrenen Zügen sind nicht berücksichtigt, weil die in der Üb gangszeit anzustellenden Versuche noch nicht abgeschloss sind.

[16]) Bei Gefällsbahnhöfen werden die Packwagen nicht imm von der Lokomotive nach den Packwagengleisen gebracht, so dern rollen wie die übrigen Wagen ab und werden in ein Packwagengleis am unteren Bahnhofsende gesammelt.

den älteren und bei einzelnen neuzeitlichen Rangierbahnhöfen fahren die Güterzüge von einzelnen Richtungen her (bei Dresden-Friedrichstadt von allen) in besondere Einfahrgruppen, aus denen sie nach den Ablauf- oder Abrollgleisen geschleppt werden. Die geschilderten Prüfungen werden dann meist in den Einfahrgleisen vorgenommen. Das Maß von 20 Minuten wird dann meist überschritten.

Die Rangierlokomotive hat sich während der Prüfungen hinter den Zug gesetzt. Während des Abdrückens stellt sich der leitende Rangiermeister so auf, daß er möglichst sein ganzes Personal, die auf dem Berge arbeitenden Leute, die Gleisbremser und Hemmschuhleger, übersehen kann, also je nach den örtlichen Verhältnissen zwischen dem Kopfe und dem Fuße der Ablauframpe. Nachdem er sich davon überzeugt hat, daß alle Bediensteten auf ihrem Posten und alle Geräte zur Stelle sind (beim Zettelverfahren die Verteilung der Zettel auch an Gleisbremser und Hemmschuhleger vorgenommen ist), bedient er das Ablaufsignal (oder läßt es bedienen) und läßt damit das Ablaufen beginnen. An der Hand des Zettels oder seiner sonstigen Kenntnis des Inhalts des Zuges überwacht er die Geschwindigkeit des Ablaufs, sieht auf gegenseitige Hilfeleistung bei den Hemmschuhlegern und achtet besonders auf richtige Behandlung der Vorsichtswagen (siehe Reichsverkehrsblatt 1920, S. 53) und regelt bei Unregelmäßigkeiten durch das Ablaufsignal die Geschwindigkeit des Ablaufs.

Bei Gefällsbahnhöfen vollzieht sich das Abrollen in der von Oder, Handbuch der Ingenieurwissenschaften, Band V, Teil 4, Seite 99, geschilderten Weise.

Zum schnellen Nachweis über die Ausnutzung der Hauptablauf- oder Abrollanlage empfiehlt es sich, vom Aufsichtsbeamten oder dem Hauptstellwerkswärter Listen führen zu lassen, aus denen die Zeit der Ankunft, des Anfangens und der Beendigung des Abdrückens (Abrollens) zu ersehen ist. Außer den von der Strecke eingefahrenen Zügen sind auch die sonst zur Behandlung kommenden Rangierabteilungen (Eckverkehr, Überführungen vom Ortsgüterbahnhof, von Anschlüssen, Werkstättenbahnhöfen usw.) in der Liste zu berücksichtigen.

2. Zusammenstellung der Züge.

Bei allen Rangierbahnhöfen laufen die Wagen nach den Bestimmungen über die Benutzung der Gleise (Bahnhofsdienstanweisung) aus den Ablauf- (Abroll-) Gleisen in die Richtungsgleise. Die Züge, die keiner weiteren Ordnung bedürfen, können, nachdem die wegen der Verteilung der Bremsen oder sonst nach den Fahrdienstvorschriften erforderlichen Umstellungen vorgenommen sind, aus den Richtungsgleisen oder, nach Vorziehen in die Ausfahrgleise, aus diesen nach Ausführung der unten zu erläuternden Prüfungen und nach Erfüllung der fahrdienstlichen Vorbedingungen abfahren. Bei Gefällsbahnhöfen rollen die Abteilungen in der Regel aus den Richtungsgleisen durch die Stationsharfe zur Vornahme der Umstellungen stets in die Ausfahrgruppe zwecks Ausfahrt.

Die Durchgangszüge werden im allgemeinen auf den Flachbahnhöfen mit Hilfe besonderer Rangiermaschinen durch Zusammensetzung der in den verschiedenen Richtungsgleisen stehenden Wagengruppen gebildet. Zu diesem Zwecke wird unter Zuhilfenahme eines besonderen Ausziehgleises am unteren Ende des Richtungsgleises die erste Wagengruppe in der Hauptablaufrichtung herausgezogen und an die nächste Gruppe zurückgesetzt; danach werden beide Gruppen in gleicher Weise an die nächste Gruppe zurückgesetzt und so fort, bis der Zug fertig ist. Kleinere Umstellungen wegen der Bremsenbesetzung usw. werden in den Spitzen der Richtungsgruppe vorgenommen. Bei einzelnen Bahnhöfen wird auch von der Rangierlokomotive zuerst die hinterste Gruppe aus den Richtungsgleisen gezogen und in ein besonderes Sammelgleis (Ausfahrgleis) gesetzt. Auf die hinterste Gruppe werden dann die übrigen Gruppen in der richtigen Reihenfolge „draufgesetzt". In diesem Falle braucht nicht mit dem immer länger werdenden Zuge gearbeitet zu werden. Die Ausfahrt erfolgt in beiden Fällen je nach den Einrichtungen aus einem Richtungsgleis oder nach Vorziehen bzw. Seitwärtssetzen aus der besonderen Ausfahrgruppe.

Die Nahgüterzüge werden bei den meisten Flachbahnhöfen nach Herausziehen aus der Richtungsgruppe entweder mit Hilfe einer besonderen Stationsordnungsgruppe mit Ablaufberg oder in einzelnen Fällen, wo der Nahverkehr keine große Rolle spielt, in den Spitzen der Richtungsgleise geordnet und danach der Ausfahrgruppe zugeführt.

Wegen der Bildung der Durchgangs- und Nahgüterzüge bei Gefällsbahnhöfen wird auf die angeführte Abhandlung von Oder verwiesen. Neben den im vorstehenden behandelten Wagen des Durchgangsverkehrs müssen die aus den örtlichen Verwendungsstellen stammenden Wagen bei der Zusammensetzung der Züge berücksichtigt werden. (Siehe 3.)

Die in den Richtungs- oder Ausfahrgleisen stehenden Wagen, die einen Zug bilden sollen, werden vor Abfahrt vom Wagenmeisterpersonal auf Abfahrbereitschaft untersucht, und zwar muß das rechtzeitig geschehen, damit, ohne Verspätungen hervorzurufen, kleinere Reparaturen ausgeführt oder ungeeignete Wagen ausgesetzt werden können. Ueberaus wichtig ist die rechtzeitige Fertigstellung der Papiere für die abgehenden Züge. Zu diesem Zwecke müssen während der Rangierung der Wagen im Bahnhofe auch die zugehörigen Papiere in der Ausgangszugabfertigung unter Zuhilfenahme eines Schrankes mit Fächern gemäß den Rangiervorschriften für die einzelnen Züge geordnet werden. Der Zugabfertiger der Ausgangsabfertigung, der über Fahrpläne, Rangierordnungen, Wagenübergangspläne usw. genau Bescheid wissen muß, schreibt im allgemeinen zu diesem Zwecke in den Richtungs- oder Ausfahrgleisen die Wagen der fertiggestellten Züge in sein Notizbuch, sucht danach in der Zugabfertigung die zugehörigen Papiere heraus und legt sie in richtiger Reihenfolge für den Zugführer zurecht. Der Zugführer, der bei Antritt der Vorbereitungszeit, nach Einsichtnahme in Dienstplanänderungen beim Fahrmeister, sich vom Aufsichtsbeamten den zu befördernden Zug hat angeben lassen, besichtigt diesen von einem zum anderen Ende auf richtige und betriebssichere Zusammensetzung. Bei dieser Prüfung überwacht er die richtige Verteilung der bedienten Bremsen sowie die ordnungsmäßige Schmierung durch die beiden Schmierbremser und fertigt den Güterwagenzettel an. (In vielen Fällen werden zurzeit noch die Wagen in ein Notizbuch geschrieben, der Zugzettel wird unterwegs angefertigt und die Pause zurückgeschickt.)

An der Hand des Güterwagenzettels übernimmt der Zugführer die Papiere und übergibt dann eine Pause des Zettels an den Zugabfertiger. Der Zug ist nunmehr, nachdem die Lokomotive sich angesetzt hat, abfahrfertig.

3. Lokomotivfahrten und Bedienung der Verwendungsstellen.

In die in den beiden vorstehenden Abschnitten geschilderten Hauptbewegungsgruppen — das Zerlegen und das Zusammensetzen der Züge —, die auf allen größeren Bahnhöfen in dauerndem Nebeneinander stattfinden, sind zwei andere wichtige Bewegungsgruppen verflochten, die schon oben kurz erwähnten Lokomotivfahrten und die Fahrten zur Bedienung der örtlichen Verwendungsstellen. Erstere umfassen einmal die Fahrten der Zuglokomotiven zwischen den eingefahrenen Zügen und den Lokomotivbehandlungsanlagen sowie zwischen letzteren und den abfahrenden Zügen, sodann die Fahrten der Rangierlokomotiven zwischen den verschiedenen Bahnhofsteilen und den Schuppenanlagen sowie den besonderen für Rangierzwecke vorgesehenen Ausschlack-, Wasser- und Kohlenanlagen. Wenn auch diese Lokomotivbewegungen sich auf neueren Bahnhöfen meist auf besonderen Gleisen zum Teil im zweigleisigen Betriebe abwickeln (den Lokomotivgleisen), so ergeben sich doch, da nur vereinzelt schienenfreie Kreuzungen vorhanden sind, an vielen Stellen Berührungen oder Kreuzungen mit den erläuterten Hauptbewegungen, die die angestrengteste Aufmerksamkeit der gesamten Betriebspersonale, insbesondere der aufsichtsführenden, erfordern. Die Behinderungen werden noch da verschärft, wo, wie in den meisten Fällen, mit den Rangierbahnhöfen zum Teil umfangreiche Verwendungsstellen wie Umladehallen, Ortsgüteranlagen, Privatanschlüsse, Werkstätten, Entseuchungsanlagen und dgl. verbunden sind, denn alle in diesen örtlichen Verwendungsstellen fertiggestellten Wagengruppen müssen vielfach durch verwickelte Rangierbewegungen in die in Punkt 2 behandelten Wagengruppen des Durchgangsverkehrs an richtiger Stelle eingeschaltet werden.

4. Teilbehandlung und Umfahren von Zügen.

Die Züge, die nicht vollständig aufgelöst werden, sondern nur Wagengruppen absetzen und dafür andere Gruppen aufnehmen, fahren im allgemeinen nicht in dieselben Gleise ein wie die aufzulösenden Züge, sondern in besondere an Umfahrgleise angeschlossene Überholungsgleise oder in andere für diese Zwecke vorgesehene Gleise. Die Lokomotive fährt nach Ankunft des Zuges ohne Packwagen (abgesehen von den Bahnhöfen einiger Direktionen, wo die sogenannten Eigentums-Packwagen noch vorhanden sind) zur Lokomotivbehandlungsanlage, eine Rangierlokomotive zieht die abzusetzende Wagengruppe ab, setzt die mitzunehmende Gruppe an, und darauf übernimmt die neue, in der Nähe bereitgestellte Lokomotive den Zug. Während dieser Zeit haben Zugabfertiger und Wagenmeister, soweit bei der Kürze der Zeit angängig, die oben erläuterten Geschäfte vorgenommen, und der Zugabfertiger hat die Papiere der mitzunehmenden Wagen überbracht. In den meisten Fällen ist während des Aufenthalts das alte Begleitpersonal durch das neue ersetzt worden.

In den gleichen Gleisen werden auch im allgemeinen die Züge abgefertigt, die auf dem Bahnhof überhaupt nicht behandelt werden, sondern nur die Bespannung wechseln.

5. Aufsicht und Leitung.

Es könnte scheinen, als ob dank den in Deutschland üblichen bis ins einzelne ausgearbeiteten Vorbereitungen (siehe Ab-

schnitt B) sich der Betriebsdienst auf den Rangierbahnhöfen wie bei einer großen Maschinenanlage gewissermaßen von selbst regelte, ohne daß es der überwachenden oder leitenden Tätigkeit besonders hierzu vorgesehener Bediensteten bedürfte. Eine solche Anschauung würde aber vollständig die Natur des Eisenbahnbetriebes — Transport von Massen — sowie die verkehrlichen und meteorologischen Erscheinungen außer acht lassen, mit denen er zu rechnen hat. Wenn man die Betriebsabwicklung bei den Eisenbahnen durch die letzten Jahrzehnte verfolgt, so findet man, daß in jedem Jahre Zeiten verhältnismäßiger Ruhe und Stetigkeit mit solchen des verstärkten Verkehrs und vielfacher Hemmungen abwechseln. Die betriebsleichten Zeiten liegen in den Sommermonaten etwa von Mitte April bis Mitte September (je nach dem Anfang der Ernte), die betriebsschwierigen in der übrigen Zeit des Jahres. Die betriebsschwierigen Zeiten werden im wesentlichen durch den Verkehr für die Ernte, den Hausbrand und die durch Frost oder Niederwasser eingestellte oder verminderte Schiffahrt bedingt und in ausschlaggebender Weise durch Witterungseinflüsse, die die Leistungsfähigkeit stark herabsetzen können, beeinflußt[17]). Hierzu kommen das ganze Jahr über die in der Natur des Betriebes begründeten Unfälle, die besonders auf den Rangierbahnhöfen erhebliche Schwierigkeiten hervorrufen können.

Um diese Unfälle möglichst zu vermeiden oder herabzumindern, sodann um die Befolgung der vielen allgemeinen und besonderen Bestimmungen über die Bildung und Durchführung der Züge zu sichern, insbesondere um die in Punkt 3 dieses Abschnitts erörterten Behinderungen möglichst reibungslos zu gestalten, ist zu allen Zeiten des Jahres eine scharfe Beaufsichtigung des Personals der Rangierbahnhöfe unerläßlich, ganz besonders aber in der betriebsschweren Periode des Jahres. In solchen Zeiten, wo es darauf ankommt, mit allen Mitteln, selbst unter Zurücksetzung der Forderungen der Wirtschaftlichkeit, die Leistungen der Bahnhöfe zu steigern, um Stockungen zu vermeiden, müssen an alle Beamten, besonders an die der Aufsicht und Leitung, sehr hohe Anforderungen gestellt werden, denen nur anerkannt tüchtige Kräfte gewachsen sind. In solchen Zeiten tritt die Person des Leiters bzw. der Oberaufsicht des Rangierbahnhofes überragend in den Vordergrund. Wie der Oberingenieur in ausgedehnten chemischen Fabrikanlagen durch Fernthermometer den Produktionsvorgang des ganzen Werks überwacht, so muß der Leiter des Rangierbahnhofes in solchen Zeiten durch dauernde Verbindung mit den verschiedenen Bezirken des Bahnhofes die Fiebererscheinungen des Bahnhofes, d. h. die Rückstände in den Bewegungsvorgängen erkennen und für ihre Beseitigung sorgen. Die Schilderungen der dann notwendigen besonderen Maßnahmen würden den Rahmen der vorliegenden Abhandlung überschreiten, es soll daher auf den Aufsatz „über Betriebsschwierigkeiten“ im Archiv für Eisenbahnwesen 1919 überwiesen werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— An die deutschen Eisenbahner im besetzten und im Einbruchsgebiet. Der Abwehrkampf, den Deutschland um Freiheit und Leben im Ruhrgebiet zu führen gezwungen ist, hat die deutschen Eisenbahner an Ruhr und Rhein, in der Pfalz, in Hessen und Baden in die vorderste Kampflinie gestellt. Unsere Gegner wissen, daß sie ohne die Mithilfe der Angehörigen der Deutschen Reichsbahn ihr Ziel nicht erreichen. Durch harte Bedrückung, brutale Verfolgung und arglistige Verlockung suchen sie daher mit aller Macht deutsche Eisenbahnbeamte und -arbeiter auf ihre Seite zu ziehen, Eid und Pflicht, Recht und Gesetz, Völkerrecht und Vertrag mit Füßen tretend. All dem haben die deutschen Eisenbahner ihr stummes unbezwingliches „Nein“ entgegengestellt! Trotzend allen Drohungen, trotzend den sich von Woche zu Woche steigernden Quälereien und unangefochten von verführerischen Versprechungen bleiben sie standhaft, bleiben sie treu ihrer beschworenen Pflicht, ihrem Vaterlande und ihrem Volke. Mag landfremde Gewalt sie aus Heimat und Eigentum vertreiben, mag brutales Faustrecht sie mißhandeln und ins Gefängnis schleppen, sie wollen und werden keine Dienste in der Knechtschaft tun.

Mit tiefem Mitgefühl und stolzer Bewunderung sieht ganz Deutschland dieses stille Heldentum, das uns allen als Vorbild den Mut des Ausharrens täglich neu stärkt und uns anfeuert, in den Hilfeleistungen bis an die Grenzen unserer Kraft zu gehen. Es wird eine Ehrenpflicht des ganzen Reiches sein, nach besten Kräften alle Schäden wieder zu heilen, die fremdes Unrecht dem Einzelnen zugefügt hat; es muß unsere allererste Sorge sein, unseren Volksgenossen, die militärischer Terror gefangen hält, die Freiheit wiederzugewinnen. Das deutsche Volk weiß, daß die Eisenbahner im Westen für eine bessere Zukunft des Vaterlandes Schweres und Bitteres tragen und weiter zu dulden bereit sind. Der Dank des ganzen deutschen Volkes für ihr Ausharren sei ihnen erneut versichert. Dieser Dank und unsere Bewunderung sollen sie begleiten in die Zeiten hinaus, in denen wir wieder frei sind von fremder Gewalt und auf unserer Väter Erde freier Arbeit leben.

Der Reichspräsident
Ebert.
Gegengezeichnet:
Reichsverkehrsminister
Groener.

Berlin, den 8. April 1923.

— Abwehrkampf im deutschen Westen. Der Reichsverkehrsminister hat am 20. März folgenden Dankerlaß im Reichs-Verkehrs-Blatt veröffentlicht:

Seit zehn Wochen stehen die deutschen Eisenbahner in der vordersten Reihe des weltgeschichtlichen Abwehrkampfes, der an Ruhr und Rhein und in vielen anderen Teilen des deutschen Westens unserem Volke aufgezwungen worden ist. In unerschütterlicher Geschlossenheit stehen sie gegen eingedrungene Franzosen und Belgier ohne anderen Schutz als den eisenfesten Willen zur deutschen Freiheit für Gegenwart und Zukunft. Sie stehen gegen einen schwerbewaffneten Gegner, der auch die letzten Masken abwirft und der täglich neue Qualen für die Bevölkerung bereit hat; sie halten unter endlosen Schwierigkeiten in zäher, treuer Pflichterfüllung aus; ihre Frauen und ihre Kinder tragen mutig alles Schwere, das über sie verhängt wird. Deutschland ist stolz auf die im Kampfe aushaltenden Eisenbahner, die sich durch keine Drohung schrecken, durch keine Lockung verleiten lassen.

Für dieses Vorbild einer großen Berufsschicht, dem Vaterland in seiner tiefsten Not die höchsten Dienste ohne viel Aufhebens zu leisten, sage ich den im Abwehrkampf verharrenden Eisenbahnern meinen tiefempfundenen Dank.

Zum ehrenden Gedenken sollen alle Namen jener Bediensteten der Reichsbahn, die wegen ihres mannhaften Verhaltens schwere Unbill durch die fremden Mächte zu erdulden hatten, fortlaufend nach den eingehenden Mitteilungen im Reichs-Verkehrs-Blatt veröffentlicht werden.

— Neue Beschlagnahmen von Eisenbahnstrecken, -anlagen usw. Wie aus Crefeld gemeldet wird, ist am 3. d. M. die Eisenbahn-Hauptwerkstätte Crefeld-Oppum von den Belgiern und Franzosen besetzt worden. Der Betrieb ruht vollständig. Man ließ die Arbeiter nicht zu den Werkstätten, sondern fragte sie nur, ob sie bereit seien, unter der „Regie“ der Franzosen weiterzuarbeiten, was einmütig abgelehnt wurde. Dann schlug man Plakate an, die zur Wiederaufnahme der Arbeit auffordern und im Weigerungsfalle mit der Ausweisung drohen. Da mit der Besetzung schon seit einiger Zeit gerechnet wurde, waren die Bücher und alle Aufzeichnungen nicht mehr zur Stelle.

Einem Eigenbericht der D.A.Z. aus Gelsenkirchen vom 4. d. M. zufolge wurden in den frühen Morgenstunden dieses Tages die Bahnhöfe Essen-Nord und Kray von den verstärkten französischen Truppenteilen besetzt. Einer weiteren Gelsenkirchener Meldung zufolge haben sie am 8. d. M. einen weiteren Vorstoß gegen die Eisenbahn unternommen, der darauf hinausläuft, daß die alte Emschertalbahn, die von Dortmund über Merklinde nach Herne führt, von ihnen besetzt und stillgelegt wurde. Von Herne haben sie eine direkte Strecke nach Recklinghausen in der Hand, so daß sie auf dieser Zufahrtslinie mitten durch das eigentliche Kohlengebiet ihre Sendungen auf die militarisierte Nordstrecke abschieben können. Den Eisenbahnern wurde bereits ein Ultimatum gestellt, bis Montag (8. d. M.) zu erklären, ob sie in französische Dienste treten wollen. Andernfalls wären sie des Dienstes enthoben und hätten auch ihre Dienstwohnungen sofort zu räumen.

Nach einer Meldung aus Münster beschlagnahmten die Franzosen in Bochum kürzlich 250 Millionen Mark für die Reichsbahn bestimmter Gelder und in Kaiserslautern 7 500 000 Mark, die für die streikenden Eisenbahner bestimmt waren.

[17]) Die Abhängigkeit der Leistungen der Eisenbahnen von denen der Wasserstraßen sind in der Abhandlung über Inhalt, Grenzen und Ziele der Eisenbahnbetriebswissenschaft, Verkehrstechnische Woche 1922, näher erläutert.

— Zur Ausweisung der Eisenbahner und ihrer Familien wird der D.A.Z. aus Frankfurt (Main) unterm 5. d. M. berichtet: Die Austreibungen haben in den letzten Tagen in ungewöhnlichem Maße zugenommen. Ohne Einschluß der Familienmitglieder hat die Zahl der Ausgewiesenen 3000 bereits überschritten. Unter ihnen befinden sich heute wieder 30 Zollbeamte, 10 Eisenbahnbeamte und eine auffallend große Anzahl von nichtbeamteten Personen.

Die Massenvertreibungen der pfälzischen Eisenbahner werden fortgesetzt. Heute sind wiederum aus Kaiserslautern, Landstuhl, Hauptstuhl und anderen Orten 17 Eisenbahnbeamte und -angestellte ausgewiesen worden, weil sie ebenso wie das übrige Personal sich weigerten, dem kürzlich erlassenen Befehl des Generals Degoutte zur Wiederaufnahme der Arbeit unter französischem Befehl nachzukommen.

Ferner meldet W.T.B. aus Köln unterm 7. d. M.: Die Austreibungen der Eisenbahner aus ihren Wohnungen nehmen gewaltigen Umfang an. In Jünkerath sind bis jetzt 93 Familien aus ihren Wohnungen verdrängt. Ferner sind aus allen Bahnwärterhäusern an der Eifelstrecke Jünkerath—Liblar die Wohnungsinhaber vertrieben. Auf den Strecken Crefeld—München=Gladbach, Cleve—Geldern und Bonn—Euskirchen haben ebenfalls sämtliche Dienstwohnungsinhaber Befehl zur Räumung erhalten. Zum Teil ist die Räumung bereits erfolgt.

Über weitere Ausweisungen wird der D.A.Z. unterm 9. d. M. aus Trier berichtet: Sonnabend vormittag 8 Uhr drangen französische Spahis in die Eisenbahnerkolonie Euren bei Trier-West ein und forderten sämtliche Bewohner der Kolonie auf, die Wohnungen binnen 10 Minuten zu räumen. Als man zur Räumung nicht sofort Anstalten traf, griffen die Spahis selbst mit rohester Gewalt ein, schleppten die Leute aus den Häusern, warfen Möbelstücke aus den Fenstern und gaben sonstige widerliche Schauspiele von Grausamkeiten. Angesichts dieser Gewalt nahmen jetzt von allen Seiten herbeieilende Dorfbewohner die Räumung der Wohnungen in die Hand und trugen die nötigsten Hausgeräte wahl- und unterschiedslos auf freiem Felde zusammen. Währenddessen ritten die Spahis mit gespannten Karabinern und gezogenen Säbeln in dem Wirrwarr herum, mißhandelten die Leute und hetzten zu fliegender Eile. Schließlich konnte der gesamte Hausrat aus den Häusern gebracht werden. Von diesem Vertreibungswahnsinn wurden 106 Familien betroffen. Für Montag und Dienstag haben die Franzosen zwangsweise Räumung der Eisenbahnerkolonien St. Pauli und Ehrang bei Trier in Aussicht gestellt. Wenn diese Drohung Tatsache wird, dann werden insgesamt rund 500 Familien obdachlos.

Zu diesem Roheitsakt hat jetzt die Regierung Stellung genommen. Der Präsident der Reichsbahndirektion Trier hat an den Reichspräsidenten eine Meldung aus Trier gerichtet, in der es u. a. heißt: „Gestern hat die wildgewordene Soldateska von Trier eine 24 Stunden zuvor ausgesprochene Drohung wahrgemacht, indem sie mit ihren farbigen Afrikanern 106 Familien der Eisenbahnerkolonie zu Trier-West auf die Straße setzte. Die Flüchtlingsfürsorge zu Trier versucht die Not der Ärmsten zu lindern. Hilfsaktionen sind nötig. Einer anderen 98 Familien starken Kolonie der Eisenbahnerbaugenossenschaft St. Pauli in Trier und einer 500 Familien starken Kolonie in Ehrang steht für die nächsten Tage das gleiche Schicksal bevor. Diese irrsinnige Roheit kann nicht laut genug vor aller Welt gebrandmarkt werden.“

Reichspräsident Ebert hat hierauf geantwortet: „Diese neue unmenschliche Grausamkeit französischen Militärs gegen Frauen und Kinder, die durch eine brutale afrikanische Soldateska aus Haus und Heimat verjagt werden, weil ihre Männer und Väter es ablehnen, ihren Treueid zu brechen, wird, so hoffe ich, in der ganzen zivilisierten Welt die gleiche Entrüstung und Empörung hervorrufen wie in Deutschland. Als erste Hilfe für die vertriebenen Familien habe ich an Sie aus den mir zur Verfügung stehenden Mitteln 10 Millionen Mark überwiesen. Weitere Hilfsmaßnahmen sind in die Wege geleitet.“

— Versendungs- und Entschädigungsverfahren im Verkehr mit dem Einbruchsgebiet. In der Sitzung des Reichseisenbahnrats vom 21. März d. J. gab ein Vertreter des Reichsverkehrsministeriums folgende Erklärung ab:

1. Es ist bei der Generalbetriebsleitung West ein Ausschuß für den Ersatzverkehr gebildet worden, um die Umleitungsfrage zu regeln. Hierfür gelten folgende Richtlinien: a) Alle Sendungen sind an den ursprünglichen Bahnhof im Einbruchsgebiet zu adressieren. b) Allen Dienststellen der Eisenbahn ist bekannt, welche Ersatzbahnhöfe in Frage kommen. c) Die Interessenten werden von den Dienststellen verständigt, wo sie ihre Güter abholen lassen können. d) Ebenso erfahren die Interessenten bei den Dienststellen, an welchen Ersatzbahnhöfen sie ihre Güter, die sie versenden wollen, aufliefern können. e) Gebühren für Umwege werden nicht erhoben. f) Liebesgaben werden frachtfrei nach der Sammelstelle Minden befördert. g) Wagenstandsgelder werden nicht erhoben. h) Gebühren für Umdispositionen werden nicht erhoben. i) Gebühren für Nachforschungen werden nicht erhoben. k) Güter, die an sich nach den Vorschriften bedeckt werden müssen, können unbedeckt aufgeliefert werden.

2. Entschädigungen für Verluste lehnt das Reichsverkehrsministerium an sich wegen höherer Gewalt ab und verweist auf das Okkupationsleistungsgesetz. Da das Okkupationsleistungsgesetz in seinen Bestimmungen nicht ausreicht, hat die Reichsregierung vor, im Verordnungswege (die Verordnung soll schon erlassen sein) Verwaltungshilfsmaßnahmen einzurichten. Die Verordnung wird folgenden Sinn haben: „Alle Schäden an Sachen, die infolge Eingriffs in das Beförderungswesen entstehen, sollen von Reichs wegen vergütet werden.“ Zur Feststellung der Schäden werden Feststellungsausschüsse, die dem Reichsschatzministerium unterstehen, eingesetzt. Um die Geschädigten aber schnell in den Besitz von Entschädigungsmitteln zu bringen, sind starke Vorschußzahlungen bei Entschädigungsanträgen vorgesehen.

— Ruhreinbruch und Ausfuhr. Wie die „D. Wirtsch. Ztg.“ mitteilt, kommen aus dem Ausland neuerdings an die Kreise des deutschen Handels und der Industrie besorgte Meldungen, daß infolge des Ruhreinbruchs die Warenausfuhr aus Deutschland, besonders diejenige an Maschinen, völlig in Frage gestellt oder unterbunden sei. Diese falschen Nachrichten scheinen aus geschäftlichem Wettbewerb gegen die deutsche Ausfuhr absichtlich verbreitet zu werden. Solche Meldungen lassen außer acht, daß Deutschland, insbesondere auch gerade in der Maschinenindustrie, außerhalb der besetzten westlichen Gebiete leistungsfähige Industriemittelpunkte hat, die sehr wohl in der Lage sind, das Ausland weiterhin zu beliefern. Auch die Nachricht von einer von den Franzosen geplanten Einführung einer neuen Währung für das altbesetzte und das Einbruchsgebiet beunruhigt das Ausland; diese Meldung wird offenbar ebenfalls verbreitet, um das Geschäft mit Deutschland zu stören. Es hat keineswegs den Anschein, daß Frankreich diese Drohung wahrmachen will oder kann; denn alles spricht dafür, daß eine solche Maßnahme infolge der Notwendigkeit, diese neue Währung zu stützen, den Frankenkurs im Ausland weiter senken würde.

— Lieferfristen und Ruhrbesetzung. Die Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin veröffentlicht folgendes: Nach § 75 (7) der EVO. (vgl. Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt. A) ruht der Lauf der Lieferfrist u. a. für die Dauer

- einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung,
- einer von der zuständigen Stelle angeordneten Sperrmaßnahme, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird,
- aller Aufenthalte, die durch Maßnahmen der Besatzungsbehörde der besetzten Gebiete oder infolge von Kontrollmaßnahmen, die mit der Besetzung zusammenhängen, bei der Beförderung entstehen.

Diese Haftungsbefreiungsgründe für die Eisenbahn sind bei Lieferfristüberschreitungen geltend zu machen, die zurückzuführen sind auf die durch den Einbruch der Franzosen und Belgier seit dem 11. Januar d. J. geschaffene Lage, auch wenn es sich nur um Rückwirkungen auf die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse in dem schon früher besetzten deutschen Gebiet und auch im unbesetzten Deutschland handelt.

— Der „Gewinnn“ des Ruhreinbruchs. Wie W.T.B. unterm 7. d. M. aus Paris meldet, veröffentlicht „Echo National“ eine Liste über die wirtschaftlichen Ergebnisse des Ruhrunternehmens bis Mitte März deren ohnehin bescheidene Zahlen, aber wie die von berufener deutscher Seite gemachten Mitteilungen über den Abtransport von Koks und Kohle aus dem Ruhrgebiet zeigen, für Frankreich und Belgien immer noch zu hoch gegriffen sind. Nach der Liste des „Echo National“ sollen befördert worden sein:

Nach Frankreich 31 509 t Kohle und 23 725 t Koks; nach Belgien 13 137 t Koks und 1465 t Kohle; nach Italien 160 000 t Kohle und Koks; nach Luxemburg 8289 t Kohle; nach Holland 88 537 t und nach der Schweiz 24 898 t Kohle.

„Wir Franzosen haben also“, so erklärt der Berichterstatter, „während 1½ Monaten täglich zwei Kohlenzüge erhalten, während vor der Besetzung 47 Kohlenzüge täglich nach Frankreich gingen. Die Ruhrbesetzung hat uns einschließlich Belgiens und Luxemburgs bisher 78 135 t Kohle und Koks eingebracht, während nach Holland, der Schweiz und Italien in der gleichen Zeit 273 435 t abgingen.

— Der päpstliche Delegat bei den Ruhreisenbahnern. Der päpstliche Delegat Monsignore Testa hatte am 3. d. M. mit

Vertretern der Gewerkschaften deutscher Eisenbahner (christlich-nationaler Richtung) eine längere Unterredung, um sich über die Besetzung des Ruhrgebietes und deren Auswirkung zu unterrichten. Die Gewerkschaftsvertreter konnten durch ein reichhaltiges Material dem päpstlichen Delegaten ein Bild geben über die Vorkommnisse im Industriebezirk nach der Besetzung und besonders über die wirtschaftlichen und moralischen Schäden, die immer mehr als Folge der Besetzung in die Erscheinung treten. Im Verlaufe der Unterhaltung wurde besonders betont, daß alle religiösen, geistigen und moralischen Kräfte der Welt wirksam sein müßten, um der Menschheit einen gerechten Frieden zu geben.

— **Mainz Sitz der „Eisenbahnregie“.** W. T. B. meldet unterm 4. d. M. aus Paris: Havas meldet aus Mainz, man erfahre aus guter Quelle, daß der Sitz der französisch-belgischen Eisenbahnregie für die besetzten Gebiete, der vorübergehend in Düsseldorf aufgeschlagen sei, am 6. April nach Mainz verlegt werden solle.

— **Über die Verkehrslage im Kölner Bezirk** wird der D.A.Z. aus Köln unterm 3. d. M. berichtet: Die Verkehrslage hat sich inzwischen kaum verändert. Die meisten Strecken im Kölner Bezirk liegen noch immer still. Nur auf einigen kurzen Strecken (nahezu Vorortverkehr) herrscht noch Betrieb. Die Franzosen lassen keinerlei Waren mehr aus dem besetzten Gebiet heraus. Dagegen ist der Warenverkehr in umgekehrter Richtung vollständig frei und unterliegt auch keinerlei Zöllen und Abgaben. Der Privat-Güterverkehr ist wohl weitgehend organisiert, aber leider sehr kostspielig. Im Personenverkehr sind die Schwierigkeiten zwar etwas geringer. Es verkehren noch 9 durchgehende Züge von Köln nach Berlin, Hamburg, Leipzig usw. Das Bestreben der hiesigen Behörden geht dahin, daß das Reich eine staatliche Unterstützungsaktion einleitet, die es dem Durchschnittsreisenden ermöglicht, auf dem augenblicklichen Hilfswege (Auto und Schiff) für ihn notwendige Reisen zu bewerkstelligen.

— **Zur Warnung vor Benutzung französischer Militärzüge.** Der D.A.Z. wird aus Coblenz unterm 6. d. M. berichtet: Erst jetzt hat ein Vorfall restlose Aufklärung gefunden, der zeigt, welcher Gefahr sich deutsche und ausländische Reisende aussetzen, wenn sie die von landfremdem Personal gefahrenen Züge benutzen. Ein holländischer Staatsangehöriger, der bisher in Diensten des niederländischen Roten Kreuzes in Rußland tätig war, benutzte auf seiner Rückreise nach seiner Heimat einen französischen Militärzug von Düren in der Richtung nach Aachen. Er saß in einem Abteil 3. Klasse allein, als plötzlich drei marokkanische Soldaten mit aufgepflanztem Seitengewehr in das Abteil drangen, ihn bedrohten und von ihm die Herausgabe seines Geldes verlangten. Der Holländer gab den Soldaten infolge der Bedrohungen alles Bargeld, das er bei sich führte, bestehend aus 11 500 ℳ in deutschem Gelde sowie 11 350 französischen Franken; nicht zufrieden damit nahm der eine auch noch den Koffer des Holländers mit. Als der Überfallene versuchte, den Tätern zu folgen, wurde ihm von einem der Soldaten ein Bajonettstich in den rechten Oberschenkel beigebracht, und außerdem wurde er durch einen Kolbenschlag so schwer verletzt, daß er bewußtlos zusammenbrach. Durch den niederländischen Konsul in Köln sind die notwendigen Schritte bei den französischen Behörden eingeleitet.

Das Beispiel zeigt schlagend, wie es Reisenden geht, die nicht die von der deutschen Eisenbahnverwaltung ausgehende Warnung vor dem französischen Eisenbahnpersonal befolgen.

— **Eine Diebesbande belgischer Eisenbahner.** Der deutschen Polizei in Crefeld ist es, wie der D.A.Z. aus Coblenz vom 6. d. M. berichtet wird, gelungen, eine Diebesbande auszuheben, die aus belgischen Eisenbahnern, die zurzeit im besetzten Gebiet tätig sind, besteht, und die insbesondere Fahrräder in großen Mengen stahlen. Drei der Belgier konnten auf frischer Tat ertappt und gestellt werden, als sie gerade vier neue Damenräder und zwei neue Herrenräder, die von einem Eisenbahndiebstahl herrührten, in Sicherheit bringen wollten.

— **Pässe für Reisen ins Memelgebiet.** Aus amtlichen Stellen in Memel wird darauf hingewiesen, daß vom 11. April ab die Pässe von Reichsdeutschen, die ins Memelgebiet einreisen, mit einem Sichtvermerk versehen sein müssen, der von der litauischen Gesandtschaft in Berlin, vom litauischen Konsulat in Memel oder von dem litauischen Konsulat in Tilsit ausgestellt sein muß.

— **Wiederaufnahme des Güterverkehrs zwischen Deutschland einschließlich des Saargebiets und Südslawien.** Am 1. April 1923 ist der direkte Güterverkehr zwischen Stationen der Deutschen Eisenbahnen sowie der Saarbahnen und Stationen der Eisenbahnen im Königreiche der Serben, Kroaten und Slovenen (Südslawien) aufgenommen worden. Es können daher jetzt Sendungen nach oder von Südslawien mit direkten internationalen Frachtbriefen aufgegeben werden. Damit entfällt der bisherige Zwang zur Neuaufgabe der Sendungen an den Grenzstationen durch Mittelspersonen. Für diesen Verkehr sind ausgegeben: a) ein Eisenbahn-Gütertarif (Tfv. 146), der in der Hauptsache nur die reglementarischen und besonderen Bestimmungen sowie das Verzeichnis der Grenzübergangsstationen enthält. Mit dem Tarif kann eine kleine Übersichtskarte des südslawischen und vorgelegenen Verkehrsgebietes bezogen werden, aus der die wichtigsten Eisenbahnlinien und besonders die Grenzübergänge von Staat zu Staat zu ersehen sind. b) eine Dienstanweisung für die Abfertigung.

— **Verkehrsmaßnahmen anläßlich der Frühjahrsmesse in Frankfurt (Main).** Zur Frankfurter Frühjahrsmesse (15. bis 21. April 1923) sollen bei genügender Besetzung auch Gesellschaftssonderzüge mit Preisermäßigung nach und von Frankfurt (Main) Hbf. verkehren. Mitfahrberechtigt sind nur Inhaber von Sonderzugkarten für einfache Fahrt zum ermäßigten kilometrischen Einheitssatz von 36 ℳ in II. Klasse und 18 ℳ in III. Klasse. Vorgesehen sind solche Karten zur Fahrt von Berlin, Halle, Erfurt, Eisenach, Fulda, Hamburg, Hannover, Göttingen, Cassel, Marburg (Lahn), Essen, Düsseldorf, Köln, Freiburg, Karlsruhe, Mannheim, Stuttgart, Mühlacker, Bruchsal, Heidelberg, Passau, Regensburg, Nürnberg und Würzburg nach Frankfurt (Main) Hbf. und — soweit Rückzüge vorgesehen sind — auch zur Rückfahrt von Frankfurt (Main). Mit Fahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs dürfen die Gesellschaftssonderzüge nicht benutzt werden. Die Sonderzugkarten werden nicht abgestempelt; Verkehrstag und Abfahrt des Sonderzuges sind den Karten aufgedruckt. Fahrtunterbrechung ist nicht gestattet. Den Verkauf der Karten an die Messebesucher besorgt im Auftrage des Meßamts Frankfurt (Main) für die Meßzüge nach Frankfurt die Hamburg-Amerika-Linie in ihren eigenen oder von ihr beauftragten Verkaufsstellen in folgenden Städten: Baden-Baden, Berlin, Bruchsal, Cassel, Duisburg, Düsseldorf, Eisenach, Erfurt, Essen, Freiburg (Breisg.), Fulda, Göttingen, Hagen Westf., Halle (Saale), Fürth, Hamburg, Hannover, Heidelberg, Karlsruhe, Köln, Mannheim, Mülheim (Ruhr), Nürnberg, Passau, Pforzheim, Regensburg, Stuttgart, Würzburg. Insoweit Rückzüge von Frankfurt (Main) Hbf. ab verkehren, werden die Karten für die Gesellschaftssonderzüge an dem Schalter des Meßamts in Frankfurt (Main) sowie durch die Hamburg-Amerika-Linie Frankfurt (Main) verkauft. Am Schalter der Bahnhöfe werden Sonderzugkarten nicht ausgegeben. Die Abrechnungen und die weiteren Verhandlungen mit dem Meßamt regelt die Reichsbahndirektion Frankfurt (Main).

Die Gesellschaftssonderzüge sind auf den beteiligten Bahnhöfen durch den besonderen Aushang „Frankfurter Frühjahrsmesse 1923“ veröffentlicht und als „Meßzug“ bezeichnet. Das Verkehren eines jeden dieser Züge bei genügender Besetzung wird durch die betreffende Reichsbahndirektion besonders bekanntgegeben und hängt außerdem bei den mit einem § bezeichneten Zügen davon ab, ob der Betrieb auf den in Frage kommenden Strecken in deutschen Händen ist.

Reisegepäck im Sinne des Tarifs kann auf Sonderzugkarte ebenso wie auf gewöhnlichen Fahrkarten abgefertigt werden. Hinsichtlich der Verpackungsart für Meßmuster sei bemerkt, daß rohe, nicht mit Handgriffen versehene Kisten, die bei ihrem Umfang und Gewicht auf die Eigenart des sich rasch abwickelnden Annahme- und Verladegeschäfts hemmend einwirken, ferner unverpackte Muster und Muster in jeder nur für eine Beförderung hergestellten und verwendeten Verpackung, z. B. Umschnürungen, Umhüllungen aus Stroh, Papier usw., als Meßmuster zu den Gepäckfrachtsätzen nicht abgefertigt werden.

Das Gepäck der Reisenden eines Gesellschaftssonderzuges wird ebenfalls mit diesem Zuge befördert und auch von Stationen der Anschlußstrecken durchgehend bis Frankfurt (Main) Hbf. abgefertigt. Da die von anderen Stationen kommenden Reisenden ein Fahrkarte vom Wohnorte bis zur Sonderzugstation und außerdem die Sonderzugkarte haben und auf letzterer die Tarifkilometer angegeben sind, ist durch Zusammenstoß der für beide Karten maßgebenden Entfernungen durchgehende Abfertigung immer möglich.

Bei der Rückfahrt wird die Gepäckabfertigung Frankfurt (Main) Hbf. auf die ermäßigte Sonderzugkarte das Reisegepäck auf Verlangen auch über die Sonderzugstation hinaus bis zu der vom Reisenden angegebenen Station des Wohnorts durchgehend abfertigen, wenn die Tarifentfernung für die Gesamtstrecke bekannt ist.

— **Verwaltungsakademie Berlin.** Das neue Vorlesungsverzeichnis mit einer großen Anzahl Vorlesungen, Übungen, Arbeitsgemeinschaften behandelt neben den Hauptgebieten der Staats-, Rechts- und Wirtschaftswissenschaften zahlreiche

Einzelgebiete, so z. B. die neue Reichshaushaltsordnung, die Stickstoffrage und die deutsche Volkswirtschaft, die Forschungsinstitute der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft, beide mit Führungen, das Arbeiter- und Angestelltenrecht, die Umsatzsteuergesetzgebung, das Reichsjugendwohlfahrtsgesetz, Sozialhygiene, Kredit und Kreditorganisation in Deutschland, Buchführungs- und Bilanzlehre, preußisches Polizeirecht, den Stand der Balkan- und Orientfrage, die Regierungssysteme Englands und Rußlands, Beamtenorganisationslehre usw. In den Sonderlehrgängen für die einzelnen Fachrichtungen der Beamten sind Arbeitsgemeinschaften vorgesehen, in denen sowohl fachwissenschaftliche als auch sonstige berufliche Fragen zur Behandlung kommen werden. Zahlreiche Übungen und Seminare sind wieder eingerichtet. Ebenso ist der Pflege der für unsere Zeit so wichtigen staatsbürgerlichen Bildung und der Allgemeinbildung breiter Raum eingeräumt.

Das Vorlesungsverzeichnis, das allen Behörden, Beamtenausschüssen und Fachverbänden zugegangen ist, kann von der Geschäftsstelle, Charlottenstr. 50/51, gegen Freiumschlag und 300 *M* bezogen werden. Meldungen in der Geschäftsstelle. Beginn der Vorlesungen: 23. April.

— Personalnachrichten. Ernannt sind: Der Ministerialrat, Geheime Regierungsrat Matibel in Berlin zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Osten in Berlin, der Ministerialrat Ferdinand Happ in München zum Präsidenten der Reichsbahndirektion in Ludwigshafen (Rhein) und der Oberregierungsbaurat Wechmann im Reichsverkehrsministerium, Eisenbahnabteilungen, zum Ministerialrat.

Versetzt sind: der Oberregierungsrat Poelmann, bisher in Kattowitz, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Elberfeld, die Oberregierungsbauräte Geheimer Baurat Kette, bisher in Hannover, nach Frankfurt (Oder) als Mitglied der dorthin zu verlegenden Reichsbahndirektion Osten, Caesar, bisher in Oppeln, als Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion nach Essen, Wilhelm Bergmann, bisher in Köln, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Hannover, Borghaus, bisher in Essen, als Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion nach Frankfurt (Main), Albert Wilke, bisher in Berlin, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Breslau, Lieser, bisher in Oppeln, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Frankfurt (Main), die Regierungsräte Freytag, bisher in Königsberg (Pr.), als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Altona, Sonntag, bisher in Flensburg, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Altona, Kühl, bisher in Altona, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Flensburg, Dr. jur. Krueger, bisher in Königsberg (Pr.), zur Reichsbahndirektion nach Mainz, Dr. jur. Schubert, bisher in Elberfeld, zur Reichsbahndirektion nach Hannover, Edmund Meyer, bisher in Coblenz, zur Reichsbahndirektion nach Elberfeld, Dr. jur. Kaumanns, bisher in Essen, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts 1 nach Coblenz, Dr. jur. Jaeger, bisher in Mainz, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Limburg (Lahn), Freiherr von Wilmowski, bisher in Elberfeld, zur Reichsbahndirektion nach Magdeburg, Dr. jur. Giessner, bisher in Limburg (Lahn), zur Reichsbahndirektion Osten nach Berlin, Oertmann, bisher in Magdeburg, in den Bezirk der Reichsbahndirektion Dresden, die Regierungsbauräte Pfaff, bisher in Gießen, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Frankfurt (Main), Schlott, bisher in Göttingen, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Altona, Arnold Steinbrink, bisher in Glatz, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Erfurt, Rostosky, bisher in Mainz, nach Frankfurt (Oder) als Mitglied der dorthin zu verlegenden Reichsbahndirektion Osten, Moldenhauer, bisher in Elbing, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Euler, bisher in Gießen, als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Frankfurt (Main), Rohde, bisher in Halberstadt, als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Jans, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Göttingen, Paul Wilke, bisher in Höchst (Main), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Gießen, Dr.-Ing. Karl Pirath, bisher in Berlin (Reichsverkehrsministerium), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Hannover, Dr.-Ing. Paul Hoffmann, bisher in Hamburg als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Göttingen, Dr.-Ing. Klipps, bisher in Breslau, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Kuschten, Ott, bisher in Frankfurt (Main), zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 nach Erfurt, August Schindler, bisher in Sigmaringen, zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 nach Stettin, Hieber, bisher in Stuttgart, zum Eisenbahn-Betriebsamt nach Hamburg, Karl Schneider, bisher in Böblingen, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Hirschgarten, Gustav Wagner, bisher in Stuttgart, zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 nach Cottbus, Bürkel, bisher in Offenburg, als Vorstand der Bahnbauinspektion nach Oppenau, Reinhold Schulz, bisher in Berlin, zur Reichsbahndirektion nach Dresden, Tromski, bisher in Kreuzburg (Oberschles.), als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Oppeln, Fabian, bisher in Witten, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Glogau, Israel, bisher in Göttingen, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Görlitz, Hellwig, bisher in Braunschweig, nach Frankfurt (Oder) als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Helff, bisher in Frankfurt (Oder), nach Meiningen als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Sußmann, bisher in Nied, zur Reichsbahndirektion nach Frankfurt (Main), Stadler, bisher in Stargard (Pom.), als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Eberswalde, Ottersbach, bisher in Düsseldorf, als Mitglied (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, Unruh, bisher in Leipzig, zum Eisenbahn-Maschinenamt nach Eisenach, Janssen, bisher in Rheine, zum Eisenbahn-Maschinenamt in Marburg, Borlinghaus, bisher in Hannover, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Leinhausen, Gantzer, bisher in Meiningen, nach Braunschweig als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Pietsch, bisher in Glogau, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Guben, Sassenfeld, bisher in Essen, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Wittenberge, Scheider, bisher in Darmstadt, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Crefeld-Oppum, Eberhard Lehmann, bisher in Berlin-Grunewald, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Nied, Krall, bisher in Schneidemühl, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Darmstadt, Dönges, bisher in Wiesbaden, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Schneidemühl, Kurt Schulz, bisher in Düsseldorf, nach Cottbus als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, die Eisenbahn-Amtmänner August Hoffmann, bisher in Mannheim, zur Reichsbahndirektion nach Karlsruhe, Heinrich Jäger, bisher in Mannheim, zur Bahnbauinspektion 3 nach Heidelberg, der Regierungsassessor Keller, bisher in Berlin, zur Reichsbahndirektion nach Königsberg (Pr.), der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Lavezzari, bisher in Paderborn, zur Eisenbahn-Bauabteilung nach Braunschweig.

Übernommen ist aus dem Bereich des preußischen Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, Abwickelung Wasserbau, der Regierungs- und Baurat Dr.-Ing. Friedrich Voß, als Mitglied der Reichsbahndirektion in Altona.

Überwiesen sind: der Oberregierungsbaurat Oehmichen von der Reichsbahndirektion Osten in Berlin dem Eisenbahn-Zentralamt daselbst, die Regierungsbauräte Rose in Wiesbaden dem Delegierten der Deutschen Eisenbahnen bei der Commission Interalliée daselbst, Frey in Coblenz dem Eisenbahn-Maschinenamt daselbst, Rasch in Magdeburg dem Eisenbahn-Maschinenamt daselbst, Karl Weber in Braunschweig dem Eisenbahn-Maschinenamt daselbst, die Eisenbahn-Amtmänner Willibald in Karlsruhe der Bahnbauinspektion 3 daselbst und Friedrich Zimmermann in Karlsruhe der Bahnbauinspektion 2 daselbst.

Übertragen sind: den Regierungsbauräten Nagel in Wiesbaden die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts daselbst und Reck in Eberswalde die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Werkstättenamts b daselbst.

Die Präsidenten der Reichsbahndirektion, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Martini in Mainz und Lieberich in Ludwigshafen (Rhein), die Abteilungsdirektoren einer Reichsbahndirektion Weinnoldt in Essen, Falck in Köln, Hauger in Karlsruhe, die Oberregierungsbauräte, Geheimen Bauräte Beermann bei der Reichsbahndirektion in Köln, Johannes Hansen bei der Reichsbahndirektion in Frankfurt (Main), die Oberregierungsbauräte Bund bei der Reichsbahndirektion in Elberfeld, Mühlberger, Vorstand der Bausektion in Stuttgart, Schwarzmann bei der Reichsbahndirektion in Karlsruhe, Otto Spies, Vorstand der Bahnbauinspektion 1 in Heidelberg, die Regierungsräte Wolfart bei der Reichsbahndirektion in Augsburg, Adolf Schöne bei der Reichsbahndirektion in Dresden, Karl Gugeler bei der Reichsbahndirektion in Stuttgart, die Regierungsbauräte Lepère, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Göttingen, Julius Francke, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Guben, die Eisenbahn-Amtmänner Rechnungsräte Tillich in Berlin, Ziegenhagen in Münster (Westf.), Krusemeyer in Magdeburg-Buckau, Albin Lange in Eisenach, Börnsen in Hamburg, Blau in Opladen, Determeyer in Lingen (Ems) und Adolf Menzel in Berlin, sind auf ihren Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in den Ruhestand versetzt.

Gestorben ist: der bisherige Schriftleiter des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Geheime Regierungsrat Professor Dr.-Ing. Barkhausen in Hannover.

Österreich.

— Der Abbau im Verkehrsministerium. Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat Hand in Hand mit einem einschneidenden Abbau des eigenen Personalstandes, der bis Ende März

237 Personen, das sind ungefähr 25 % des gesamten Personalstandes, erreicht hatte, seine innere Diensteinteilung wesentlich einfacher und sparsamer gestaltet. Mit Wirksamkeit vom 1. April wird die Zahl der Sektionen von 10 auf 6, die Zahl der Departements, Büros, Spezialreferate und Dezernate von 53 auf 33 herabgesetzt. Gegenüber dem bisherigen Stande werden somit 24 Dienststellen des Ministeriums erspart.

Für die nächste Zeit ist eine strenge Prüfung der Arbeitsraten und im Zusammenhang damit eine neue Festsetzung des für Zwecke der Obersten Verwaltung der Bundesbahnen erforderlichen Personalstandes in Aussicht genommen. Es ist zu erwarten, daß die einfachere und zweckmäßigere Verteilung der Arbeiten im Verkehrsministerium eine weitere Herabsetzung des Personalstandes gestatten wird.

— **Die Südbahnkonferenz.** Die Südbahnkonferenz in Rom hat am 29. März ihre Arbeiten beendet. Es wurden zwei Abkommen unterzeichnet, nämlich eines, betreffend die Regelung des Übergangsverkehrs, das bloß zwischen den beteiligten Staaten abgeschlossen worden ist, das andere, betreffend die administrative und technische Neuordnung sowie die Regelung der finanziellen Fragen der Südbahn, das zwischen den beteiligten Staaten sowie zwischen diesen Staaten, der Südbahngesellschaft und ihren Gläubigern abgeschlossen worden ist. Das erstere Abkommen bildet die Grundlage und Voraussetzung des zweiten Abkommens. — Das Abkommen, betreffend den Übergangsverkehr, umfaßt fünf Kapitel. Das erste Kapitel handelt von der Freiheit des Übergangsverkehrs und ist eine fast wörtliche Wiedergabe der Bestimmung der Vereinbarungen von Barcelona, die, da sie von den Signatarstaaten noch nicht genehmigt sind, bisher noch nicht in Wirksamkeit getreten sind. Das zweite Kapitel enthält Bestimmungen betreffend den Zolldienst und sieht Erleichterungen im Grenzverkehre, für direkte Abfertigungen und für den kommerziellen Eisenbahndienst, das dritte Kapitel Erleichterungen für den Personen- und Gepäckverkehr vor. Das vierte Kapitel betrifft die internationalen Stationen. Das fünfte Kapitel beschäftigt sich mit den Eisenbahntarifen und gibt zum großen Teile die auf der Konferenz von Portorose angenommenen Beschlüsse wieder, die von den einzelnen Staaten noch nicht genehmigt und daher noch nicht in Kraft getreten sind.

— **Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Der heutigen Nummer unseres Blattes liegt ein Güterfahrplan dieser Gesellschaft bei, welcher die Frühjahrs- und Sommerfahrordnung für den beschleunigten Frachtgutverkehr, ferner für den Eil- und Expreßgutverkehr für 1923 enthält.

— **Sektionschef Dr. Viktor Rudel †.** Kürzlich ist in Wien der ehemalige Geheime Rat Sektionschef Dr. Viktor Rudel im 59. Lebensjahre gestorben. Er hatte seine Laufbahn im Jahre 1888 bei der niederösterreichischen Finanzprokuratur begonnen, wurde 1892 in das Handelsministerium und 1898 in das Eisenbahnministerium berufen, wo er vornehmlich auf juristisch-fachtechnischem Gebiete tätig war. Bis 1909 leitete Dr. Rudel das Rechtsdepartement, worauf er nacheinander der finanziellen, der administrativen und der Rechtssektion vorstand. Im Jahre 1917 wurde er zum Nordbahndirektor ernannt. Nach seinem Übertritt in den Ruhestand wurde Dr. Rudel zum Leiter der Bankkommission bestellt. Mit ihm ist ein angesehener Beamter, der seinem Dienst hingebungsvoll oblag, aus dem Leben geschieden.

Ungarn.

— **Die Elektrisierung der Budapest-Alager Strecke.** Die Bauarbeiten auf der Budapest-Alager Strecke sind bereits so weit gediehen, daß die Probefahrt mit der elektrischen Lokomotive noch im Laufe des kommenden Sommers vorgenommen werden kann. Den einphasigen Wechselstrom wird die Staatsbahnwerkstätte in Istvántelke liefern. Der Strom wird durch die nach den Plänen des Ingenieurs Koloman Kandó entworfene elektrische Lokomotive mittels eines Stromumwenders auf einen dreiphasigen Strom umgeändert, und zwar dadurch, daß die Spannung des Stromes auf die des Motors herabgesetzt wird. Der Probefahrt wird in Fachkreisen ein besonderes Interesse entgegengebracht.

— **Die Beförderung von kleineren Fässern in gedeckten Wagen.** Da die Beförderung kleiner Fässer in offenen Wagen wiederholt zu Diebstählen Veranlassung gab, sah sich die Direktion der ungarischen Staatsbahnen veranlaßt, eine Verordnung an die Interessenten ergehen zu lassen, wonach Fässer bis zum Inhalt von 50 l in gedeckten Sammelwagen befördert werden. Eine Ausnahme hiervon bilden jene Fässer, welche nach den Bestimmungen des Abschnitt C des Eisenbahn-Betriebsreglements auch im leeren Zustande in offenen Wagen zu befördern sind.

— **Erhöhung der Straßenbahntarife in Budapest.** Mit Wirksamkeit vom 25. März d. J. wurden die Straßenbahntarife erheblich erhöht und zwar kostet die Fahrt 1. auf der Untergrundbahn für Erwachsene 50 K., für Kinder 20 K., Nachtfahrt 100 K.; 2. auf den übrigen Strecken a) Linien- und Umsteigkarten für Erwachsene 50 K., für Kinder 20 K., im Vorortverkehr für Erwachsene 30 K., Nachtfahrt 100 K., Nachtfahrt mit einmaligem Umsteigen 130 K.; b) Wochenkarten für Fahrten im Vorortverkehr 300 K., Wochenabkommen für öffentliche Angestellte 400 K., für Schüler 250 K.; 3. Monatskarten (gültig für Fahrten auf sämtlichen Linien) mit Photographie 8000 K., ohne Photographie 10 000 K.

— **Ausfuhrangelegenheiten im Cobdenbund.** Der Cobdenbund hielt jüngst einen Vortragsabend ab, an dem Josef Vágó einen Vortrag über Teuerung, Inflation und Ausfuhr hielt. Der Vortragende erklärte unter anderm, daß die Passivität nur durch die Steigerung der Warenausfuhr wirksam bekämpft und abgebaut werden kann. Die Regierung erkennt ebenfalls die Wichtigkeit der Ausfuhrsteigerung an; jedoch wird die Ausfuhr mit der Aufrechterhaltung verschiedener Ausfuhrbeschränkungen wesentlich behindert. Schließlich führte der Vortragende aus, daß wir uns mit der Zulassung der freien Ausfuhr nicht begnügen dürfen, weil die Ausfuhrmengen unserer Waren zurzeit noch nicht ausreichen, den Gegenwert der unerläßlichen Einfuhr zu begleichen. Es müßte alles darangesetzt werden, damit die Ausfuhr gesteigert werde. Zu diesem Zwecke sollten alle Erzeugungszweige, deren Betriebsaufnahmekraft noch nicht gänzlich ausgenutzt ist, ermittelt werden.

— **Die Kohlenförderung Ungarns.** Der Kohlenbedarf Großungarns vor dem Kriege war 150 Millionen Doppelzentner. Demgegenüber betrug der Kohlenbedarf des verkleinerten Ungarns im abgelaufenen Jahre 80 Millionen Doppelzentner, wovon 72 Millionen, das sind 90 %, von den ungarischen Kohlenwerken gefördert wurden.

— **Ungarns Teilnahme an dem internationalen Wirtschafts- und Handelskongreß in Rom.** Die internationale Handelskammer in Paris veranstaltete vom 18. bis zum 25. März d. J. einen internationalen Wirtschafts- und Handelskongreß in Rom, zu dem auch Ungarn eingeladen wurde. Ungarn ist hier durch seine zur Südbahnkonferenz entsendeten Abgeordneten vertreten worden. Ferner haben an diesem Kongreß Abordnungen des Ungarischen Kaufmännischen Landesverbandes und des Bundes ungarischer Fabrikindustriellen teilgenommen.

— **Personalnachrichten.** Der pensionierte Oberinspektor der ungarischen Staatsbahnen Karl Széchy ist plötzlich verschieden. Vermöge seiner Fachkenntnisse hat der Dahingeschiedene sich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sehr verdient gemacht, u. a. hat er an dem Ausbau der Budapest-Zimoyer, Segesvár-Szentágotaer, der Székelyer Ringbahn und der Körösmezöer Eisenbahn regen Anteil genommen.

Niederlande.

— **Holland und die Rheinschiffahrtsakte.** Die Unzuträglichkeiten, unter denen infolge der Ruhrbesetzung und der Besetzung beider Ufer des Rheins durch die Franzosen die holländische Rheinschiffahrt bedenklich leidet, bilden den Gegenstand eines grundsätzlichen Artikels in der holländischen Zeitung „Het Nieuws van den Dag“. Im Jahre 1919, so schreibt das Blatt, bestand eine Rheinschiffahrtsakte, an der die Uferstaaten, die Schweiz, Deutschland und die Niederlande, beteiligt waren. Der Ausgang des Krieges machte Frankreich zum Uferstaat. Die Verfasser des Friedensvertrages von Versailles hielten es für nötig die am 17. Oktober 1868 in Mannheim abgeschlossene Rheinschiffahrtsakte abzuändern, ohne die Schweiz und die Niederlande zu befragen. Die in mancherlei Hinsicht für Frankreich außerordentlich günstige Abänderung war Deutschland gezwungen anzunehmen. Die in Art. 354 des Friedensvertrages vorgesehenen Verhandlungen mit Holland waren nichts anderes als politische Formalitäten. Ein solches Vorgehen verstößt gegen das Recht. Ein Vertrag wie die Rheinschiffahrtsakte kann nur mit der Zustimmung der Beteiligten abgeändert werden, aber nicht durch Dritte, die zufällig in Versailles tagen. So viel uns bekannt, ist dieser Standpunkt vom holländischen Sachverständigen in dieser Frage, Professor van Eysinga, von Anfang an eingenommen worden.

Übrige europäische Länder.

— **Vergebung von Betriebsmitteln für die bulgarischen Staatsbahnen.** Die Generaldirektion der Eisenbahnen und Häfen schreibt die Lieferung folgender Betriebsmittel aus, und zwar 1. für ihre vollspurigen Linien: 10 vierachsige Postambulanzwagen und 20 dreiachsige Personenwagen III. Klasse, 2. für ihre Linien mit 60 cm Spurweite: 10 Lokomotiven und 10 offene Güterwagen für 5000 kg Ladegewicht. Die Lieferung is

teilbar und kann für jede Gattung gesondert angeboten werden. Die zu 1. genannten Betriebsmittel sind frei Bahnhof Dragoman, die zu 2. genannten frei Bahnhof Dragoman oder Hafenkai Warna spätestens 7 Monate vom Tage der Bestellung zu übergeben. An der Bewerbung können nur Lokomotiv- und Wagenfabriken teilnehmen. Die Angebote müssen bis spätestens 25. April, dem Tage der Vergebungsverhandlung, bei der Kreis-Finanzverwaltung in Sofia eingereicht werden. Die Angebotsunterlagen sind bei der Generaldirektion gegen 300 Lewa erhältlich.

— **Der Hafen von Genua und die Schweiz.** Die Vorkommnisse im Ruhrgebiet haben auch im schweizerischen Verkehrswesen Erscheinungen hervorgerufen, auf welche hingewiesen werden muß. So ist z. B. ein Teil des Verkehrs, der bisher über Rotterdam-Antwerpen und die Rheinlinie ging, nunmehr dem Hafen von Genua zugefallen. Der Durchgang für die Schweiz über Genua belief sich im November auf 6616 t, im Dezember auf 8347 t, im Januar aber schon auf 27 751 t und betrug noch für die Tage vom 1. bis 22. Februar 22 992 t. In der Hauptsache ist es das Getreide, das infolge der Verhältnisse am Rhein den Weg über Genua suchte. Im November wurden über Genua nach der Schweiz 4579 t Getreide angeführt, im Dezember 5086 t, im Januar aber 25 331 t und in den Tagen vom 1. bis 22. Februar 20 192 t. Die Kohlenzufuhr über Genua und die Zufuhr verschiedener Güterarten blieben sich während der vier Monate ungefähr gleich, was offenbar darauf zurückzuführen ist, daß Deutschland bestrebt war, seine Verpflichtungen einzuhalten, und Frankreich sich die Schweiz nicht entfremden wollte, wie der in Bern erscheinende „Corriere Italiano" kürzlich zu berichten wußte. In Genua begrüßt man das vermehrte Erscheinen schweizerischer Durchgangsgüter mit großer Genugtuung und schickt sich an, Maßnahmen zu treffen, um sich diese Verkehrsvermehrungen zu erhalten.

— **Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.** Am 4. April ist in Straßburg im Palais du Rhin die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zu ihrer ersten diesjährigen Sitzung zusammengetreten. Eine Pariser Meldung sagt, daß die gegenwärtige Tagung von großer Bedeutung sein werde, da man insbesondere die Bedingungen besprechen werde, die in den Art. 354 und 356 des Versailler Friedensvertrages der Schiffahrt zugestanden worden sind. Der erstgenannte Artikel handelt von der Rheinschiffahrtsakte und von ihrer Revision, so daß anzunehmen ist, daß das Traktandum „Revision der Mannheimer Akte" in dieser Sitzung endlich angeschnitten werde. Die Vorschläge der verschiedenen beteiligten Staaten für die Revision liegen der Kommission schon seit einiger Zeit vor, so daß die Revision ohne weiteres in Angriff genommen werden kann. Dieses Traktandum wird in den verschiedenen Rheinuferstaaten noch zu ausführlichen Erörterungen Veranlassung geben. Die Schweiz, Deutschland und auch Holland haben an einer Revision kein großes Interesse und möchten am liebsten bei der geltenden Akte bleiben, allerdings in etwas modernisierter Form, da die Rheinschiffahrt sich unter der geltenden Akte ins ungeahnte entwickelt hat und man mit ihr ganz gut gefahren ist. So wird aller Wahrscheinlichkeit nach z. B. die Schweiz versuchen, von der geltenden Akte möglichst viel und hauptsächlich die grundsätzlichen bisherigen Bestimmungen in die neue revidierte Akte hinüberzuretten, so namentlich die Beschränkung der Zuständigkeit der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt auf die Rheinstrecke von der Mündung bis nach Basel, die Abgabenfreiheit, die Verpflichtung zur Instandhaltung der Fahrrinne, u. a. m. Vielleicht wird bei dieser Gelegenheit auch ein für allemal festgestellt, wo in Basel der konventionelle Rhein endet, ob bei der Landesgrenze oder oberhalb der Häfen oder bei der Johanniterbrücke oder der mittleren Brücke. Die Frage ist nicht so einfach zu lösen, wie man gemeiniglich annimmt, denn, sobald man die Frage anpackt, zeigen sich auch links und rechts die Dinge, die mit der Sache in Verbindung stehen.

Daß die erwähnte Pariser Meldung auch von den Bedingungen spricht, welche in Art. 356 des Friedensvertrages der Schiffahrt eingeräumt werden, deutet darauf hin, daß die Frage der Schifferpatente und die Vorschriften über den Dienst der Lotsen und Steuerleute ebenfalls zur Behandlung kommen wird. Die Lotsenfrage spielt gerade jetzt während der Ruhrbesetzung und der Stillegung der Rheinschiffahrt eine wesentliche Rolle, weil die Versicherungsgesellschaften die Haftbarkeit ablehnen, wenn auf gewissen schwierigen Strecken ohne Lotsen gefahren wird, und weil heute, da die Lotsen, die durchweg Deutsche sind, im Streik stehen, zum Teil mit Lotsen gefahren wird, die den Rhein nicht kennen. Ob die Stillegung der Rheinschiffahrt als Folge der Ruhrbesetzung und der Schiffsbeschlagnahmen von einer Seite aufgerollt werden wird, entzieht sich unserer Kenntnis, aber schaden könnte es auf jeden Fall nichts zu einer Zeit, da alle Uferstaaten in gleicher Weise unter der künstlichen Stillegung leiden.

— **Abfertigung der Fahrgäste der Reihe nach.** An den Straßenbahnmasten bei verkehrsstarken Haltestellen in Paris ist ein Papierblock nach Art eines Abreißkalenders aufgehängt, dessen einzelne Blätter fortlaufende Nummern tragen. Jeder an der Haltestelle eintreffende Fahrgast reißt eine solche Nummer ab, und der nächste Wagen nimmt nach Maßgabe seiner freien Plätze die Fahrgäste mit, deren Abreißzettel die niedrigsten Nummern haben. So wird erreicht, daß bei starkem Verkehr, wenn ein Wagen nicht alle Wartenden fassen kann, diejenigen, die am längsten gewartet haben, zuerst mitgenommen werden. Die Bildung von Reihen — queue — der Anstehenden wird auf diese Art vermieden, sie können sich vielmehr während des Wartens zwanglos bewegen. Mißbrauch kann aber dadurch getrieben werden, daß man sich z. B. von seiner Arbeitsstelle aus einige Zeit, ehe man nach Hause zu fahren gedenkt, durch einen Boten einen Nummerzettel holen läßt, so daß man dann, wenn man selbst zur Haltestelle kommt, die niedrigste Nummer hat und, ohne gewartet zu haben, vom nächsten Wagen mitgenommen wird.

— **Plan einer direkten Eisenbahn Madrid—Valencia.** Das spanische Ministerium der öffentlichen Arbeiten schreibt mit Genehmigung des Königs den Bau einer Eisenbahn aus, die Madrid unmittelbar mit Valencia verbinden soll. Jetzt besteht zwischen beiden Städten nur Eisenbahnverbindung auf sehr erheblichen Umwegen. Der Staat übernimmt die Haftung für die Verzinsung des Anlagekapitals der neuen Eisenbahn. Es liegt bereits ein Vorentwurf vor, doch sind Änderungen bei seiner Durcharbeitung noch wahrscheinlich. Hierzu bedarf es der Zustimmung des Rats der öffentlichen Arbeiten. — Seit 1914 ist die Konzession zum Bau dieser Eisenbahn wiederholt ausgeboten worden, die daraufhin mit Unternehmern eingeleiteten Verhandlungen haben aber zu keinem Ergebnis geführt. Es wird befürchtet, daß der Verkehr zwischen der Hauptstadt und Valencia nicht ausreicht, um den Eisenbahnbetrieb ertragsfähig zu machen.

— **Lokomotiven für Spanien.** Der spanische technische Ausschuß für die Beschaffung von Eisenbahnbedarf schreibt die Lieferung von sechs 4/5 gekuppelten Tenderlokomotiven aus, die für die Eisenbahn Salamanca-portugiesische Grenze bestimmt sind. Angebote sind bis zum 22. Mai einzureichen. Die Lieferzeit soll ein Jahr nicht überschreiten. Derselbe Ausschuß fordert Angebote auf die Lieferungen von 25 Personen- und 40 Zugführerwagen für die andalusische Eisenbahn ein, die von der Regierung Vorschüsse erhält, um diese Betriebsmittel beschaffen zu können. Die Frist für Einreichung dieser Angebote läuft am 21. Mai ab.

— **Privatgüterwagen in England.** Neben den 480 000 bahneigenen Güterwagen für allgemeine Zwecke, von denen 390 000 offen und 90 000 bedeckt sind, laufen, wie wir Glasers Annalen entnehmen, auf den englischen Eisenbahnen 777 700 Güterwagen im Kohlen- und Erzverkehr. Von diesen sind nur 213 700 Eigentum der Eisenbahngesellschaften und 564 000 Privateigentum. An Privatwagen zu anderen Zwecken sind noch 50 000 vorhanden, so daß deren Zahl insgesamt 614 000 beträgt. Privatgüterwagen spielen also in England schon der Zahl nach eine sehr bemerkenswerte Rolle. Der größte Teil von ihnen befördert Kohle und Erze zwischen Zeche, Hütte und Hafen. Für die Eisenbahngesellschaften sind diese Wagen sehr lästig. Sie verkehren zwar in einer Richtung voll beladen, sind aber nicht freizügig und machen daher viel Verschiebearbeit nötig, um sie an ihren Ausgangspunkt zurückzubringen, und verbrauchen bei der leeren Rückfahrt Lokomotivzugkraft, ohne Frachten einzubringen. Ihr schlechter Unterhaltungszustand und die Abweichungen in der Bauart, die sie aufweisen, erschweren außerdem ihre Handhabung. Das Verkehrsgesetz von 1919 ermächtigt zwar die Eisenbahngesellschaften, die Privatgüterwagen zwangsweise zu erwerben, sie haben aber von dieser Möglichkeit, diese ihnen unbequeme Einrichtung zu beseitigen, noch keinen Gebrauch gemacht. Der schlechte Zustand der Privatgüterwagen hängt damit zusammen, daß während des Krieges aus Mangel an Arbeitskräften und Baustoffen wenig zu ihrer Unterhaltung geschehen ist, daß sie aber, wie alle Eisenbahn-Betriebsmittel, stark in Anspruch genommen worden sind, und daß nach dem Kriege die Teuerung ein weiteres Hemnis für Instandsetzungsarbeiten gebildet, insbesondere aber die Eigentümer der Wagen davon abgehalten hat, alte Wagen auszumustern und dafür neue einzustellen. In den Jahren 1908 bis 1912 sind jährlich im Durchschnitt 21 109 Privatgüterwagen beschafft worden; von 1913 bis 1917 ging diese Zahl auf 10 429, also auf weniger als die Hälfte, und von 1918 bis 1921 sogar auf 3500, also auf den sechsten Teil, zurück. Die Beschaffung von 21 100 Wagen im Jahresdurchschnitt würde bei einem Bestand von 614 000 ausreichen, um den Wagenpark in 30 Jahren zu erneuern; von einem Kohlenwagen kann aber kaum eine so lange Lebensdauer erwartet werden, und so mußte schon vor 1912 entweder die Zahl oder der Zustand

der Privatgüterwagen zurückgehen, und noch mehr ist dies der Fall bei den verminderten Beschaffungen der Nachkriegszeit gewesen. Es fehlen den englischen Eisenbahnen unter Zugrundelegung der vorstehend genannten Zahlen zurzeit 123 000 Privatwagen. Die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse, die sich in der letzten Zeit in England bemerkbar macht, hat vielen Zechen- und Hüttenbesitzern Anlaß gegeben, neue Güterwagen zu bestellen. Das ist einerseits den Eisenbahngesellschaften unangenehm, weil sie diese Wagen überhaupt abschaffen möchten, andererseits aber hat es für sie den Vorteil, daß sie auf diese Art Wagen, die nach neuzeitlichen Grundsätzen gebaut sind, zur Beförderung bekommen, also vor allem solche mit großem Fassungsraum, die bekanntlich schon allein wegen der geringeren von ihnen verbrauchten Zugkraft und der kürzeren von ihnen eingenommenen Gleislänge für den Eisenbahnbetrieb schätzenswert sind. Unter den alten Fahrzeugen herrscht noch der kleine Wagen vor; die dem Kohlenverkehr dienenden Güterwagen haben ein Ladegewicht von 8 bis 20 t, der Durchschnitt bleibt aber mit 11,7 t beträchtlich unter dem Mittel.

Fremde Erdteile.

— **Tariferhöhungen in Nordamerika.** Die Klagen, daß die Kosten der Güterbeförderung auf den Eisenbahnen eine unerträgliche Höhe erreicht haben, durch die die Industrie schwer benachteiligt wird, beschränken sich nicht auf Europa. Sie sind, schreibt die D.A.Z., geradezu eine Welterscheinung geworden. Einen bemerkenswerten Beleg hierfür bildet die Magnesitsteinindustrie in den Vereinigten Staaten von Amerika. Magnesit ist nach „Stahl und Eisen“ ein Gestein, das sich ausgezeichnet zur Herstellung feuerfester Steine eignet. Magnesit kommt aus Österreich und wurde auch vor dem Kriege von den Vereinigten Staaten von dorther bezogen. Während des Krieges sah man sich in den Vereinigten Staaten plötzlich vor die Notwendigkeit gestellt, den für die Stahlindustrie so notwendigen Magnesit selbst zu gewinnen, und beutete in den Jahren 1917 bis 1920 die Magnesitlager in Chevelah im Staate Washington an der pazifischen Küste aus. Ein Magnesitwerk bei Spokane hat daraus Steine hergestellt, die allen Anforderungen der Stahlwerke entsprachen. Ende 1920 brach aber diese Magnesitindustrie wieder zusammen. Die Ursache bildeten die vernichtend hohen Frachtsätze, die von Spokane bis Pittsburg etwa 17 Dollar je Tonne betragen. Der österreichische Magnesit stellt sich dadurch in Pittsburg und Chicago bedeutend billiger. Nun will man durch einen hohen Einfuhrzoll die amerikanische Magnesitindustrie wieder zum Leben erwecken.

— **Bau der Hudson-Bai-Eisenbahn.** Das Parlament von Kanada hat sich ebenso wie die gesetzgebenden Körperschaften der Provinz Manitoba (s. a. Nr. 12, S. 208 d. Ztg.) mit dem Bau der Hudson-Bai-Bahn beschäftigt und am 13. März beschlossen, daß der bereits begonnenen Eisenbahn der Vorrang vor allen anderen Unternehmungen gebührt, die gleiche Zwecke wie jene verfolgen. Von der 683 km langen Strecke sind bereits 345 km im Betriebe, 1918 ist jedoch der Bau eingestellt worden, obgleich die Erdarbeiten auf der ganzen Strecke vollendet und nur noch 30 km Oberbau vorzustrecken sind. Die Regierung hat erklärt, daß sie nicht beabsichtigt, die Eisenbahn aufzugeben, sondern demnächst Mittel anfordern werde, um etwa 200 km Gleis wieder in stand zu setzen. Bei dieser Gelegenheit wird voraussichtlich die ganze Eisenbahnfrage aufgerollt werden. Für den Bau der Eisenbahn sind bereits 14 Millionen Dollar, für die Anlagen in Port Nelson, ihrem nördlichen Endpunkt, 6 Millionen aufgewendet worden.

Bücherschau.

— **Handausgabe des Kapitalverkehrssteuergesetzes** vom 8. April 1922 unter besonderer Berücksichtigung der Börsenumsatzsteuer. Bearbeitet von Dr. R. Kloß, Senatspräsident am Reichsfinanzhof, München, und Dr. E. Schwarz, Syndikus des Münchener Handelsvereins und der Münchener Börse. Verlag von Otto Liebmann, Berlin W. 57, Potsdamer Straße 96. Grundpreis 1,80 ℳ und Schlüsselzahl.

Infolge des ungeheuren Finanzbedarfs des Reiches sind auch auf den Umsatz von Kapital erhebliche Steuern gelegt worden. Im Kapitalverkehrssteuergesetz vom 8. April 1922, das in seinem ganzen Umfang am 1. Januar 1923 in Kraft gesetzt worden ist, sind neu geregelt die Gesellschaftssteuer für Kapital-, Erwerbsgesellschaften und juristische Personen, die Wertpapier-, Börsenumsatz- und Aufsichtsratsteuer. Dabei waren schwierige Fragen zu lösen, deren Klärung im Gesetz nur teilweise gelungen ist. Um so nötiger ist eine sachverständige Erläuterung für Steuerzahler wie für Behörden. Diese liegt in der hier besprochenen Handausgabe vor. Die beiden besonders mit der Materie vertrauten Verfasser geben darin in kurzer Form, aber sachlich erschöpfend, eine Erläuterung aller Zweifelsfragen, insbesondere auf dem Gebiete der Börsenumsatzsteuer, und heben dabei die Befreiungen besonders hervor, so daß das Werk den steuerpflichtigen Gesellschaften, Banken, Kapitalisten, Juristen, Steuerberatern und Bücherrevisoren ebenso gute Dienste leisten wird, wie es für die Steuerbehörden und Steuerbeamten maßgebend ist.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung zu den Vereinsbahnstrecken.

Infolge Übergangs der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn auf die Ruppiner Eisenbahn sind die Strecken der ehemaligen Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn gemäß § 5 Abs. 6 der Vereinssatzungen den Vereinsbahnstrecken der Ruppiner Eisenbahn Akt. Ges. zugerechnet. Die normalspurige Strecke Orschweier-Ettenheimmünster ist gemäß Beschluß des Satzungsausschusses den Vereinsbahnstrecken der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft zugerechnet worden.

Vereinsdrucksachen.

Das Alphabetische Verzeichnis der Eigentumsmerkmale ist neu herausgegeben und mit Schreiben Nr. V 156 vom 27. März d. J. den Verwaltungen übersandt worden.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Münster (Westfalen). Am 16. April 1923 wird voraussichtlich der rechts der Bahnstrecke Coesfeld-Dülmen Ost zwischen den Stationen Lette (Kr. Coesfeld) und Dülmen Ost neu errichtete Bahnhof IV. Klasse Merfeld für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen: zwischen Merfeld und Lette (Kr. Coesfeld) 4,20 km, zwischen Merfeld und Dülmen Ost 6,50 km.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III. 60 vom 6. April 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Übernahme der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn durch die Ruppiner Eisenbahn Akt. Ges.

Nr. IV. 103 vom 7. April 1923 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend: Antrag der Lübeck-Büchener Eisenbahn auf Änderung des Artikels 17 Ziffer 5 des Übk. zum VBR. (Entschädigungsverteilung nach Anteilskilometern.)

Nr. V. 177 vom 5. April 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Einziehung von Beiträgen zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr. V. 179 vom 5. April 1923 an die Vereinsverwaltungen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend: Kosten für gelieferte Drucksachen des Vereins.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 16. April 1923 wird der rechts der Bahnstrecke Coesfeld-Dülmen Ost zwischen den Stationen Lette (Kr. Coesfeld) und Dülmen Ost neu errichtete Bahnhof IV. Klasse Merfeld für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet werden.

Zur Bedienung des Verkehrs werden daselbst zunächst folgende Züge anhalten: In der Richtung

I.

Von Coesfeld nach Dülmen Ost
Zug Nr. 562 Merfeld ab 7³² V.
„ „ 572 „ „ 8²⁸ N.
„ „ 8858 „ „ 9¹⁵ V.

II.

Von Dülmen Ost nach Coesfeld
Zug Nr. 561 Merfeld ab 7¹⁹ V.
„ „ 569 „ „ 5²² N.
„ „ 8855 „ „ 10¹⁵ V.

Münster (Westf.), den 26. März 1923.

Reichsbahndirektion. (521)

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II Ausnahmetarif Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1923 werden die Stationen Breslau Odertorbahnhof und Oswitz als Versandstationen in den Ausnahmetarif 2 d unter B, die Bahnhöfe von Breslau sowie Mochbern und Oswitz als Versandstationen in den Ausnahmetarif 11 b einbezogen. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. April 1923. (523)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C III (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1923 tritt die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München mit den bayerischen Linien dem Ausnahmetarif 10 bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. April 1923. (524)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1923 tritt die Brohltalbahn dem Ausnahmetarif 10 c für gebrauchte leere Kohlensäureflaschen bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. April 1923. (538)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1923 werden die Zuschlagsfristen im Verkehr mit der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde verlängert. (Vgl. nächsten Tarif-Anzeiger.) Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. April 1923. (542)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tierverkehr (Tfv. 1504).

Mit Gültigkeit vom 10. April 1923 ab wird für die auf den Stationen der Buttstädt-Rastenberger, Esperstedt-Oldislebener, Greussen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer und Wenigentaft-Öchsener Eisenbahn eingehenden entseuchungspflichtigen Wagen neben der Fracht und außer der im Tarif bereits enthaltenen, eine weitere Zuschlagsfracht berechnet, über deren Höhe die Abfertigungsstellen Auskunft erteilen.

Berlin, den 7. April 1923. (530)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. April wird unter den Versandstationen des Ausnahmetarifs 8 für frische usw. Seefische nachgetragen Wilhelmshaven Industriehafen. Außerdem treten dem Ausnahmetarife 18 für Baumschulenerzeugnisse noch einige Privatbahnen zum 15. April bei (vgl. nächsten Tarifanzeiger). Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz. (539)

Berlin, den 9. April 1923.
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 15. April d. J. treten für die Stationen der Strecken Neuruppin-Wulfersdorf und Altruppin-Gottberg (Kr. Ruppin) der Ruppiner Eisenbahn, sowie Wittstock (Dosse)-Buschhof der Prignitzer Eisenbahn und Station Mirow der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelmsbahn teilweise erhöhte Entfernungen in Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt worden. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 3. April 1923. (526)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Der Ausnahmetarif 11 für Düngemittel wird auf jederzeitigen Widerruf längstens bis zum 30. April 1924 verlängert. Mit Gültigkeit vom 15. April wird die Ermäßigung für die Güter unter 3 C von 30 auf 40%, unter 3 D von 40 auf 50% erhöht.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. April 1923. (528)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 12. April 1923 bis auf weiteres, längstens bis zum 30. Juni 1923, tritt ein neuer Ausnahmetarif 20 für frischen Spinat zur Verwendung im deutschen Reich in Kraft. Er gilt für Stückgut und Wagenladungen zu 5 t bei Aufgabe als Eilgut oder Frachtgut. Die Fracht wird nach den um 50 % gekürzten Frachtsätzen der regelrechten Klassen berechnet.

Das Nähere enthält die Sondernummer 41 des Tarifanzeigers. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft. (541)

Berlin, den 10. April 1923.
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr.
B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

a) Mit sofortiger Gültigkeit tritt in dem unter A genannten Tarife im Ausnahmetarif 6, Seite 20 folgende Änderung ein:

Grubenversandstation	Abfertigungsstation	Der Frachtberechnung zugrunde zu legende Entfernung von Station	unter Zuschlag von km
1	2	3	4
Königin-Luise-Delbrückschächte	Sosnitza	Gleiwitz	6

b) In dem unter B genannten Tarife ist im Ausnahmetarif 6, Seite 10 und 11 Königin-Luise-Delbrückschächte mit allen Angaben zu streichen.

Oppeln, den 7. April 1923. (535)
Reichsbahndirektion, Oberschlesische Eisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1101. Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II (Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.).

Mit dem 1. April 1923 treten folgende Änderungen in Kraft:

1. Auf der Titelseite des Tarifs ist die Nummer des Tarifverzeichnisses von 1101 in 401 abzuändern.
2. Auf Seite 6 des Nachtrages 12 (bzw. auf Seite 8 des Tarifs) sind der zweite und dritte Satz wie folgt zu ändern:
   „Im Verkehr mit Oderberg sind die Frachtsätze der regelrechten Tarifklassen (Heft C 1a, Anhang) sowie die des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April 1923 um 30 ℳ für 100 kg zu erhöhen.“
   Vom 16. Januar bis 31. März 1923 betrug die Erhöhung 15 ℳ für 100 kg.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Essen, den 30. März 1923. (531)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife Teil II.

Mit Gültigkeit vom 12. April 1923 an werden aus Anlaß der Unterbrechung der Strecke Offenburg-Appenweier im Verkehr mit Basel Reichsb. neue Schnittfrachtsätze über den längeren Umleitungsweg eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 4. April 1923.
Reichsbahndirektion, (516)
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien des Bezirks der Reichsbahndirektion Dresden.

Die Güteragentur Stangendorf, die am 31. März 1923 eingezogen werden sollte, bleibt bestehen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 4. April 1923.
Reichsbahndirektion. (515)

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1923 tritt die Ruppiner Eisenbahn dem Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln unter Einführung von Ausgleichszuschlägen bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (537)

Berlin, den 5. April 1923.
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr, Tarif vom 15. März 1923.

Auf Seite 3 des Tarifs ist bei Amorbach die Station Wertheim mit der ausgerechneten Entfernung von 48 km nachzutragen.

München, den 5. April 1923. (534)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 12. April 1923 wird der Ausnahmetarif 18 für Baumschulenerzeugnisse auf Stückgut ausgedehnt.

Das Nähere enthält die Sondernummer 41 des Tarifanzeigers. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft. (540)

Berlin, den 10. April 1923.
Reichsbahndirektion.

a) **Reichsbahn-Gütertarif Heft A, Tfv. 2.** Mit Gültigkeit vom 10. April 1923 wird die auf Seite 15 bei der Albtalbahn angegebene, bei Umladung zu erhebende Krangebühr auf ein Viertel der tarifmäßigen (D.E.G.T., Teil I B, Nebengebührentarif) Krangebühr herabgesetzt.

b) **Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b, Tfv. 4 a.**

Mit Gültigkeit vom 10. April 1923, sofern im einzelnen ein anderer Termin angegeben ist, treten im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" Aenderungen und Ergänzungen, die zum Teil Erhöhungen hervorrufen, ein.

1. in den Unterabschnitten
2. Albtalbahn,
6a. Nebenbahn Bad Aibling-Feilnbach,
19. Dahme-Uckroer Eisenbahn,
22. Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn,
25a. Nebenbahn Fürth-Zirndorf-Cadolzburg,
28a. Gernrode - Harzgeroder Eisenbahn (bereits veröffentlicht durch Verfügung Nr. 570 des Tarifanzeigers 1923),
30. Greussen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn,
43. Nebenbahn Kehl-Altenheim-Offenburg-Altenheim,
44. Nebenbahn Kehl-Bühl,
53a. Nebenbahn Markt Oberdorf-Füssen,
57. Meppen-Haselünner Eisenbahn,
61a. Lokalbahn Müllheim-Badenweiler,
63. Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn (erst gültig vom 20. April 1923),
65. Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn,
78. Nebenbahn Rastatt-Schwarzach,
84. Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach,
89a. Nebenbahn Sonthofen-Oberstdorf,
93a. Nebenbahn Türkheim (Bay.) - Bad Wörrishofen und
96b. Walhallabahn.

2. bei den Einzelstationen Berlin Zentralviehhof (Seite 65) und Dresden Großmarkthalle (Seite 66).

Näheres enthält die am 10. April 1923 erscheinende Sondernummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Aenderung des § 6 der Eisenbahn - Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. April 1923. (529)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Brennet (Wehratal) für den Güter- und Tierverkehr geschlossen und ist im Tarif zu streichen.

Hannover, den 4. April 1923.
Reichsbahndirektion. (520)

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I A.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. ist der deutsche Frachturkundenstempel aufgehoben worden (Artikel 10, Zusatzbestimmung 9).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 5. April 1923. (532)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die Frachtsätze der Tarife 21 und 22 des Schnittes II, bei deren Anwendung der Frachtberechnung ein Gewicht von mindestens 100 kg zugrunde zu legen ist, zu ändern wie folgt:

Seite 60 von 155 auf 103 M,
„ 68 „ 312 „ 203 „,
„ 74 „ 234 „ 149 „.

München, den 28. März 1923. (533)
Tarifamt beim RVM., ZB.

Tarif 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1923 wird der Ernestinestollen unter den Gewinnungsstätten IV 1 b, Seite 6 des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw. (Seite 4 des Nachtrags 5) aufgenommen. Nähere Angaben enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn.

Breslau, den 4. April 1923. (522)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung von Nachträgen zu den Lokalgütertarifen Teil I, Teil II u. Teil III, Einführung eines neuen Spezialtarifes Nr. 2 für die Beförderung von Holz.

Mit Wirksamkeit vom 10. April 1923 werden eingeführt:
a) zum Lokalgütertarif Teil I, Abtlg. B, ein Nachtrag VII,
b) zum Lokalgütertarif Teil II ein Nachtrag III,
c) zum Spezialtarif Nr. 1 für Getreide usw. ein Nachtrag III,
d) ein neuer Spezialtarif Nr. 2 für Holz.

Preis für die Nachträge je 8000 öst. K. Preis für den Spezialtarif Nr. 2 für Holz 6000 öst. K.

Hierdurch finden die bisher gültigen Lokalgütertarife samt Nachträgen sinngemäße Abänderung bzw. Aufhebung.

Obige Tarife sind durch die gesellschaftliche Direktion in Wien, durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstr. 16, zu beziehen.

Wien, den 6. April 1923. (527)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung; Gütertarif, Teil II; Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw.; Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Ab 10. April 1923 gelten an Stelle der bisherigen Verhältniszahlen zur Umrechnung der Tarifziffern in Frachtsätze die folgenden:

Zur Umrechnung in
Mark 15
österreichische Kronen:
a) im Verkehr österreichischer Stationen untereinander 40
b) sonst 46
ungarische Kronen:
a) im Verkehr zwischen bayerischen und ungarischen Stationen 3,5
b) im Verkehr ungarischer Stationen untereinander 1,5
c) sonst 2,5
tschechoslowakische Heller:
a) im Verkehr zwischen tschechoslowakischen und ungarischen Stationen 1,5
b) sonst 2,3
Para 5,5
Bani 13
Stotinken 13

München, im März 1923.
Z. 30539/T/21. (517)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Der vom 1. Juni 1918 gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz tritt mit Ablauf des 9. April 1923 außer Geltung. Wegen Einführung eines neuen Tarifs erfolgt gesondert Verlautbarung.

München, im April 1923.
Z. 31953/T/18. (518)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güter-, Holz- und Getreideverkehr.

Mit Gültigkeit vom 3. bis einschl. 9. April 1923 werden zur Ermittlung der Frachtsätze in tschechoslowakischen Hellern bzw. ungarischen Hellern die Verhältniszahlen wie folgt festgelegt:

tschechoslow. Heller
a) im Verkehr zwischen tschechoslowakischen und ungarischen Stationen 2
b) in anderen Verkehren mit tschechoslowakischer Frachtberechnungswährung 2,0
ungar. Heller
a) im Verkehr zwischen bayerischen und ungarischen Stationen 400
b) in anderen Verkehren mit ungarischer Frachtberechnungswährung 200

In den sonstigen Verhältniszahlen tritt eine Änderung nicht ein.

Regensburg, den 2. April 1923. (519)

3. Personen- und Güterverkehr.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

Am 1. Mai 1923 wird ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Gütern im Binnenverkehr eingeführt. Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Siegen, den 5. April 1923. (536)
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 10. April 1923 werden die Preise der Einzelkarten im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr erhöht. Die neuen Preise der 1. Preisstufe (Mindestpreise) betragen für die 2. Klasse 400 M, für die 3. Klasse 200 M unter Zuschlag von je 100 M in der 2. Klasse und 50 M in der 3. Klasse für jede weitere Preisstufe.

Die Tarifänderung sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 5 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 4. April 1923. (525)
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 16. | Berlin, den 19. April 1923. | LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Traglasten, Handgepäck und Reisegepäck.

Zu dem in Nr. 6, S. 101 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatz über Traglasten gehen uns vom Herrn Oberbahnhofsvorsteher Krüger, Hamburg Hbf., die folgenden Ausführungen zu:

Dem Eis.-Insp. Lange muß man voll und ganz beipflichten, wenn er sagt, daß der Staat unter den heutigen Verhältnissen gezwungen ist, seine produktiven Betriebe so wirtschaftlich und nutzbringend wie irgend möglich zu gestalten und jede hieraus mögliche Einnahmequelle zu erschließen. Tatsächlich gehen dem Staate durch Mitnahme unzulässiger Traglasten in die Abteile ganz bedeutende Einnahmen verloren.

Auch ich möchte die Finanzlage der Reichsbahn bessern helfen. Ich möchte aber nicht empfehlen, den Weg einzuschlagen, der durch Herrn Lange gewiesen wird. Bevor neue Wege eingeschlagen werden, möchte ich danach streben, zunächst einmal die der Reichsbahn schon jetzt zustehenden Frachten, die ihr oft vorenthalten werden, einzutreiben und auf dem einmal eingeschlagenen Wege weiterzuschreiten.

Bei der Bearbeitung des Traglastenverkehrs sind m. E. folgende Ziele ins Auge zu fassen:

1. Genaueste Umschreibung des Begriffs „Traglast“.
2. Scharfe Kontrolle aller Reisenden zwecks restloser Einziehung aller Frachten.
3. Möglichst weitgehende Abfertigung und Aufgabe von Gepäck und Traglasten bei den Gepäckabfertigungen und Verladung in den Packwagen.
4. Einziehung erhöhter Frachten in Fällen von Frachthinterziehung.

Werden die Traglasten wirklich unentgeltlich befördert? Ich glaube, diese Frage kann nicht bejaht werden. Durch Lösung einer Fahrkarte 1.—3. Klasse wird die Anwartschaft auf einen Sitzplatz erworben und der Platz über und unter dem Sitzplatz zwecks Belegung mit Gepäck mitbezahlt. (Es sei bemerkt, daß ein Reisender billiger wegkommt, wenn er 1. Klasse fährt und sein umfangreiches Gepäck in das Abteil mitnimmt, als wenn er 2. Klasse fährt und sein Gepäck, das er in dieser Klasse nicht mehr unterbringen kann, abfertigen lassen muß.) Bei der 4. Klasse, die gerade mit Rücksicht auf die Interessen der diese Klasse benutzenden Reisenden anders eingerichtet ist als die 1.—3. Klasse, hat sich der Platz, den man durch Kauf einer Fahrkarte erwirkt (Sitzplatz oder Stehplatz und der dazugehörige mitbezahlte Platz für das Gepäck), nicht so bestimmt eingrenzen lassen. Es war der Erlaß besonderer Vorschriften (Ausf.-Best. zu § 28 EVO.) für diese Klasse notwendig. Ohne Bezahlung werden also m. E. weder Handgepäck nach Traglasten befördert.

Die Geschäftsunkosten würden m. E. bedeutend erhöht werden, wollte man den für Handgepäck nötigen Platz besonders bezahlen lassen. Die Abfertigung der Reisenden würde erschwert und verlangsamt werden und Personalvermehrung wäre notwendig. Die schon jetzt bestehenden Schwierigkeiten bei der Beurteilung, ob ein Stück Handgepäck oder eine Traglast zur Mitnahme in ein Abteil zugelassen werden kann oder nicht, würden mindestens nicht verringert, sondern m. E. bedeutend vergrößert werden, weil die Zahl der zu prüfenden Gegenstände größer wäre. Auch jetzt muß jeder Reisende kontrolliert werden, ob er nicht mehr Handgepäck usw. mitnimmt als gestattet ist.

Bei der Ausübung dieser Kontrolle liegt die Schwierigkeit.

Eis.-Insp. Lange behauptet, der Unterschied zwischen frachtfreiem Handgepäck und frachtpflichtigen Traglasten und Gepäckstücken dürfte nicht schwer zu begrenzen sein. Ich bin entgegengesetzter Ansicht, und zwar solange diese Grenze nicht durch die EVO. selbst gezogen und in ihr verankert ist. Gerade die Begrenzung dieses Unterschiedes bereitet allen Bediensteten, selbst bei den Aufsichtsstellen, Schwierigkeiten. Es entstehen nicht nur Meinungsverschiedenheiten zwischen den Bediensteten, sondern auch Auseinandersetzungen, Wortgefechte, Streitigkeiten und sogar Tätlichkeiten zwischen Bediensteten und Reisenden. Bei den auf solche Vorfälle meist folgenden Beschwerden ziehen die Bediensteten oft den Kürzeren. Es ist deshalb nicht zu verwundern, wenn sie lieber ein Auge zudrücken und unzulässige Traglasten stillschweigend dulden, als sich Unannehmlichkeiten auszusetzen.

Es ist Aufgabe der Verwaltung, diese Schwierigkeiten zu beseitigen. Die unklaren, dehnbaren Bestimmungen des § 28 EVO. müßten bestimmter ausgedrückt werden. Es müßte klar ausgesprochen werden,

a) wie schwer eine Traglast sein darf,

b) welchen Umfang sie haben darf,

c) aus wieviel Stücken sie bestehen darf.

Nach vielen Bemühungen konnte bereits erreicht werden, daß die Höchstgewichtsgrenze auf 50 kg festgesetzt wurde. Diese Bestimmung wurde im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht und in die Personen-Beförderungsvorschriften § 28 durch Nachtrag aufgenommen. Es ist aber nötig, daß die für das Publikum bestimmten Vorschriften (Tarif und EVO.) auch geändert werden, damit diese Bestimmung Gesetzeskraft erlangt, und daß auch für Umfang und Anzahl etwas Bestimmtes festgesetzt wird.

Um den Bediensteten die schwierige Aufgabe noch mehr zu erleichtern und sich vor Schaden zu bewahren, hätte die Verwaltung auf den Bahnsteigen aller größeren Bahnhöfe mit Traglastenverkehr Wagen aufzustellen, die eine Überführung der Reisenden an Ort und Stelle ermöglichen und allem überflüssigen Wortwechsel und Streit von vornherein die Spitze abbrechen. Die Direktion Altona hat diesem Wunsche schon mit bestem Erfolge an mehreren Stellen Rechnung getragen.

Zur Festsetzung des Höchstumfanges könnten an geeigneten Stellen, an den Sperren und auf den Bahnsteigen Merkmale angebracht werden, mit deren Hilfe jederzeit leicht festzustellen wäre, ob eine Traglast den zulässigen Höchstumfang überschreitet.

Seit Einführung obiger Höchstgewichtsgrenze ist die Mitnahme von Traglasten in die Abteile auf hiesigen Strecken bedeutend zurückgegangen, und große Frachtsummen konnten bei Abfertigung oder Nachbehandlung von Lasten vereinnahmt werden, weil die Bediensteten den Händlern usw. bestimmt, aber höflich entgegentreten konnten: „bis 50 kg, mehr aber nicht!" Sperrige Güter, Möbel, leere Körbe usw. werden noch jetzt in unzulässigem Maße in die Abteile mitgenommen. Hiergegen kann erst mit Erfolg eingeschritten werden, wenn auch für Umfang und Anzahl Höchstgrenzen festgesetzt sein werden.

Bei dem jetzigen Verfahren braucht nur eine Grenze gezogen zu werden zwischen zulässigen und unzulässigen Lasten. Bei dem vom Eis.-Insp. Lange vorgeschlagenen Verfahren müßten zwei Grenzen gezogen werden. Die erste zwischen frachtfreiem Handgepäck und frachtpflichtigen Traglasten, eine zweite zwischen diesen und solchen Lasten, die abgefertigt und aufgegeben werden müssen.

Mit Einführung der „Gepäckkarten" würde der von vielen Seiten ausgesprochene Wunsch auf Entlastung der Personenwagen und weitgehende Verladung der Lasten im Packwagen gescheitert sein.

Bevor durch solche Anordnungen neue Schwierigkeiten die Bewältigung des Traglastenverkehrs immer mehr in Frage stellen, möchte ich doch empfehlen, zunächst einmal die jetzt vorhandene eine Grenze klar und unzweideutig vorzuzeichnen.

Der Anfang ist gemacht mit Einführung der 50-kg-Grenze. Auf diesem Wege möge weitergeschritten werden.

Ein sehr wirksames Mittel, der unbefugten Mitnahme von Handgepäck und Traglasten zu steuern, wäre die Festsetzung von erhöhten Frachten in Fällen von Frachthinterziehung entsprechend den erhöhten Fahrgeldern bei Fahrgeldhinterziehung. Hier ist eine Lücke vorhanden, die unbedingt ausgefüllt werden müßte; denn bei dem jetzigen Zustande ist überhaupt kein Risiko für den Reisenden vorhanden. Gelingt ihm die Mitnahme einer mehrere Zentner schweren Last, dann hat er ein glänzendes Geschäft gemacht zum Schaden der Eisenbahn, wird er aber abgefaßt, dann bezahlt er lediglich die einfache Fracht nach. Ist es nicht geradezu verlockend für täglich fahrende Händler, auf gut Glück möglichst große Lasten in die Abteile zu bringen? Jetzt steht den Eisenbahnbediensteten nur ein schwieriger Ausweg zur Verfügung: Anzeige wegen Bahnpolizeiübertretung und schließlich wegen Betrugs, wenn derselbe Reisende immer wieder bei Mitführung unzulässiger Lasten abgefaßt wird.

Ich möchte zum Schlusse meine Wünsche noch einmal kurz wiederholen:

1. Verankerung einer Höchstgewichtsgrenze in der EVO. — m. E. würde die Einführung der 30-kg-Grenze nicht unbillig sein und der schwierigen Finanzlage der Reichsbahn besser Rechnung tragen —.
2. Angabe eines Höchstumfanges in der EVO.
3. Festsetzung einer Höchststückzahl in der EVO. (Über diese Höchstgrenze hinaus hätte Aufgabe der Lasten und Abfertigung zu den Sätzen des Gepäck- oder Expreßguttarifs zu erfolgen.)
4. Aufstellung von Gepäckwagen auf den Bahnsteigen aller größeren Bahnhöfe mit Traglastenverkehr.
5. Anbringung gemalter oder eingekerbter Merkzeichen an den Sperren usw.
6. Festsetzung eines erhöhten Frachtsatzes in Fällen von Frachthinterziehung.

* * *

Von Herrn Dr. Fischl, Regierungsrat bei der Reichsbahndirektion Regensburg, geht uns über Handgepäck, Reisegepäck und Traglast folgender Vorschlag zur Vereinfachung der Vorschriften zu:

Klare und einfache Vorschriften sind eine der wichtigsten Vorbedingungen für eine glatte Verkehrsabwicklung; sie tragen ebenso zur Wirtschaftlichkeit des Unternehmens bei, als verwickelte und unklare Bestimmungen und Dienstvorschriften den Geschäftsgang erschweren und hemmen und dadurch Ausfälle verursachen.

Die bestehenden Vorschriften über Handgepäck, Reisegepäck und Traglasten lassen jene Klarheit und Übersichtlichkeit vermissen, wie sie im Interesse einer geordneten und raschen Verkehrsabwicklung erwünscht wären. Unsicherheit und unrichtige Anwendung durch das untere Personal, das ja mit dem Vollzug dieser Bestimmungen zumeist befaßt ist, Verärgerung des reisenden Publikums, Reklamationen, Beschwerden und endloses Schreibwerk sind die Folgen, die gebieterisch eine Vereinfachung der Vorschriften verlangen, eine Vereinfachung, die hier gleichzeitig eine wirtschaftlichere Gestaltung bedeuten muß. Denn die tarifarische Behandlung von Handgepäck, Reisegepäck und Traglast, wie sie heute besteht, erschöpft durchaus nicht alle Möglichkeiten, die dieses Gebiet als Einnahmequelle bietet.

Als Handgepäck bezeichnet die EVO. (§ 28, [1]) „leicht tragbare Gegenstände". Der Sprachgebrauch versteht darunter Gegenstände, die mühelos von einem normalen Menschen getragen werden können. Die EVO. setzt nicht etwa eine Höchstgrenze für Handgepäck fest, wenn sie in Abs. 2 des § 28 bestimmt, daß in der 1., 2. und 3. Wagenklasse dem Reisenden nur der Raum über und unter seinem Sitzplatze hierfür zur Verfügung steht. Durch diese Anordnung ist lediglich festgelegt, wo das Handgepäck unterzubringen ist. Die Festsetzung einer Höchstgrenze kann vom Gesetzgeber durch den Absatz 2 schon aus dem Grunde nicht beabsichtigt sein, weil ja die ver-

schiedene Bauart der Personenwagen einen ganz verschieden großen Raum zur Unterbringung des Handgepäcks vorsieht.

Es fehlt somit für das Publikum wie für das Personal an einer klaren Bestimmung, was als Handgepäck anzusehen ist. Die Folge davon ist Unsicherheit des Personals, die weitere Folge — die mit jeder Tariferhöhung mehr in Erscheinung tritt — die, daß von den Reisenden Gepäck in solchen Mengen und in solchem Umfang als Handgepäck mitgeführt wird, daß man keineswegs mehr von „leicht tragbaren Gegenständen" sprechen kann. Das Bild des schwerbeladenen Trägers, der keuchend unter seiner Last Berge von Koffern ins Abteil schleppt und sie überall verstaut, wo er nur ein freies Plätzchen erspähen kann, ist allgemein bekannt. Beträchtlicher Entgang an Gepäckfracht für die Verwaltung, die üblichen Auseinandersetzungen zwischen den Reisenden untereinander und zwischen Reisenden und Schaffner sind die Folgen unklarer Bestimmungen.

Der Begriff des Handgepäcks bedarf daher der genauesten Umschreibung, die Menge der mitzunehmenden Gegenstände muß begrenzt werden. § 28 der EVO. wäre im Eingang etwa so zu fassen: „Handgepäck, d. s. leicht tragbare Gegenstände unter 10 kg Gesamtgewicht dürfen . . . usw." wie bisher. 10 kg sind eine Last, die ein normaler Mensch mühelos tragen kann und die zu tragen auch jedem Reisenden zugemutet werden kann. Nicht erforderlich ist — entsprechend dem geltenden Rechtszustand —, daß der Reisende der Gegenstände zur Reise bedarf.

Nach einer solchen Regelung hätten auch die amtlichen Handgepäckträger keine Daseinsberechtigung mehr. Der hilflose Schrei nach dem Gepäckträger, der bei Ankunft eines D-Zuges aus den Fenstern ertönt, würde verstummen. Das Verschwinden der Gepäckträger für den Handgepäckdienst brauchte von der Reichsbahnverwaltung durchaus nicht beklagt zu werden. Die Beträge, welche die Reichsbahn aus Haftung für verschwundenes oder beschädigtes (an die Gepäckträger übergebenes) Handgepäck sowie für Löhne aufwenden muß, überwiegen sicherlich die Ablieferungen der Gepäckträger an die Reichsbahn. Aufschreibungen zu diesem Behuf würden diese Annahme gewiß bestätigen. Dazu kommt, daß die Eisenbahn durch die Einrichtung des Gepäckträgerdienstes die Reisenden auf die Möglichkeit der Gepäckfrachthinterziehung geradezu hinweist.

Den wenigen Reisenden, die auch dieses leichtere Handgepäck nicht vom Zug bis zum Bahnhofsausgang tragen wollen, bleibt immer noch die Möglichkeit, sich der Hilfe anderer Personen zu bedienen.

Alles Gepäck, das die vorgeschriebene Höchstgrenze überschreitet, wäre — soweit es Reisebedarf enthält — als Reisegepäck in den Packwagen zu verweisen, sonst als Expreß-, Eil- oder Frachtstückgut zu befördern. Die geltenden Bestimmungen über Reisegepäck können unverändert bleiben.

Für das Personal am schwierigsten und für die Reichsbahn am unwirtschaftlichsten sind die Bestimmungen über die Traglast geworden. Nach § 28 (3) EVO. dürfen in die 4. Klasse auch Handwerkszeug, Tornister, Traglasten in Körben, Säcken oder Kiepen und ähnliche Gegenstände aufgenommen werden, wie sie ein Fußgänger tragen kann. Da der weitaus größte Teil der Personenzugreisenden die 4. Wagenklasse benutzt, hat diese Bestimmung recht unerquickliche Zustände herbeigeführt. Was alles als Traglast in die 4. Wagenklasse mitgeschleppt wird, kann nur mehr als Unfug angesprochen werden. Schieber und wilde Händler ziehen rudelweise aus, um hochwertige Güter als Traglast zu befördern und dadurch die Frachtkosten zu ersparen. Fleisch und andere Lebensmittel werden korb- und sackweise in die Städte geschleppt. Die Bevorzugung der Fahrgäste mit Fahrkarte 4. Klasse in dieser Hinsicht hat zu einer allgemeinen Abwanderung aus der 3. Klasse geführt.

Dieser Zustand liegt nicht im Interesse der Reichsbahn und bedeutet alles andere als eine wirtschaftliche Ausnutzung der hier gebotenen Möglichkeiten. Der Zustand ist auch deshalb unhaltbar, weil in Süddeutschland die Wagen 4. Klasse vollständig mit Sitzplätzen ausgerüstet sind, so daß die von den Reisenden mitgebrachten Traglasten, Körbe, Kiepen u. dgl. sehr schwer untergebracht werden können. In Bayern besteht daher die Bestimmung, daß von Reisenden mit Fahrkarten 4. Klasse, wenn die Personenwagen 4. Klasse für die Mitnahme von Traglasten nicht eingerichtet sind, Traglasten ohne Frachtzahlung in die Gepäckwagen gestellt werden dürfen. Durch eine interne Vorschrift ist zwar das zulässige Höchstgewicht einer Traglast auf 50 kg festgesetzt, um dem Personal wenigstens einen Anhalt für den Vollzug zu geben, allein abgesehen davon, daß diese Vorschrift nur die Bedeutung einer Auslegung hat und für die Reisenden nicht zwingend ist, ist die Beschränkung auf 50 kg noch viel zu weitgehend und bedeutet immer noch ein Privileg der Reisenden mit Fahrkarte 4. Klasse. Da der zulässige Inhalt der Traglast nicht auf Reisebedarfsgegenstände beschränkt ist, so werden auf diesem Wege unermeßliche Mengen von Waren befördert und der Reichsbahn Unsummen von Frachteinnahmen entzogen.

Heute verlangt jede Straßenbahn für die Beförderung eines etwas umfangreichen Gepäckstücks, das der Fahrgast bei sich führt, den Fahrpreis, wie sie ihn für den Fahrgast selbst erhebt. Jedermann hat sich damit abgefunden. Erscheint es da unbillig, wenn auch die Eisenbahn dazu übergeht, für die Beförderung der Traglasten eine Gegenleistung zu fordern? Kein Vernünftiger kann verlangen, daß die Eisenbahn unter den heutigen Verhältnissen den Reisenden mit Fahrkarte 4. Klasse eine Gratisleistung gewährt. Eine andere tarifarische Behandlung der Traglasten ist daher unbedingt geboten.

Die Neuregelung muß für die Reichsbahn Mehreinnahmen schaffen und für das Personal Klarheit. Aus diesem Grunde scheiden alle Versuche aus, die etwa bezwecken, die Traglast als Reisegepäck zu behandeln, soweit sie Reisebedarf enthält, sonst als Expreß-, Eil- oder Frachtgut. Denn der Reisende will sich in der Regel von seiner Traglast nicht trennen, und er kann sich auch nicht von ihr trennen, weil die Verpackung, wie sie für Reisegepäck usw. vorgeschrieben ist, den Vorschriften zumeist nicht entspricht. Andererseits hat die Eisenbahn durchaus keine Veranlassung, eine Haftung aus einem Frachtvertrag oder Verwahrungsvertrag zu übernehmen, wenn sich das vermeiden läßt. Der Reisende soll daher die Traglast bei sich behalten und sie selbst beaufsichtigen, nur soll er für die Beförderung auch ein entsprechendes Entgelt leisten.

Durchschnittlich erfordert eine Traglast soviel Raum wie eine Person einnimmt, sie wiegt auch ungefähr soviel. Für jede Traglast bis zu 50 kg wäre daher eine weitere Fahrkarte 4. Klasse zu lösen, so daß wir folgenden einfachen Rechtszustand hätten: Handgepäck bis zu 10 kg ist frei, in der 4. Klasse ist für Traglasten über 10 kg eine weitere Fahrkarte zu lösen, für Traglasten über 50 kg eine dritte Fahrkarte usw. Soll die Traglast noch mehr geschont werden, so mag man sich auch mit der Hälfte dieser Sätze begnügen, also mit ½ Fahrkarte 4. Klasse für Traglasten über 10 kg, einer ganzen für Traglasten über 50 kg usw.

Ein ähnliches Verfahren ist auf den Nebenbahnen bereits üblich, wo der Schaffner Gepäck, Expreßgut und Kleinvieh auf Wertmarken abfertigt, wie sie auch an die Reisenden abgegeben werden.

Die vorgeschlagene Regelung trägt dem Grundgedanken Rechnung, der zur bevorzugten Behandlung der Traglast geführt hat, nämlich die Entlastung der Stationen von Abfertigungsarbeiten; sie will jedoch den unhaltbaren Zustand beseitigen, daß die Eisenbahn namhafte Leistungen umsonst gewährt, dem Personal einfache und klare Bestimmungen schaffen und so zu einer glatteren Geschäftsabwicklung beitragen.

Verhandlungen von Ausschüssen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über seine beiden Fachblätter und über Angelegenheiten der Vereinsabrechnung.

Am 9./10. März d. J. hielt der Satzungsausschuß des Vereins D. E. V. in München seine 76. Sitzung ab, in der hauptsächlich Angelegenheiten der Zeitung des V. D. E. V. und des Abrechnungswesens zu behandeln waren.

Die Stelle des Schriftleiters der Vereinszeitung, die durch das Ausscheiden des Herrn Geh. Oberregierungsrats Dr. von Ritter zum 1. November 1922 freigeworden war und die in dankenswerter Weise Herr Ober- und Geh. Regierungsrat Dr. Koch zur vorläufigen Weiterführung der Geschäfte übernommen hatte, wurde dem Herrn Eisenbahndirektionspräsidenten a. D. von Schaewen übertragen. Herr von Schaewen wird sein Amt voraussichtlich zum 1. Juni d. J. antreten. Für den ausgeschiedenen Schriftleiter, Herrn Dr. von Ritter, wurde bei diesem Anlaß die allgemeine dankbare Anerkennung des Ausschusses für seine außerordentlich verdienstvolle Wirksamkeit zum Ausdruck gebracht.

Die Geschäftsführende Verwaltung erstattete dem Ausschuß einen Bericht über die wirtschaftlichen Verhältnisse der Vereinszeitung. Die Zeitung hat, wie fast alle Zeitungsunternehmen, erheblich unter der Verteuerung der hauptsächlichsten Herstellungskosten auf das mehr als 4000fache der Friedenspreise zu leiden, weil weder die Privatbezugspreise noch die Einnahmen aus den Privatanzeigen der hohen Kostensteigerung genügend folgen konnten. Die Preise für den Privatabsatz und die Privatanzeigen mußten seit einiger Zeit jeden Monat neu festgesetzt werden. Die Bezugspreise für die Vereinsverwaltungen und die Gebühren für die amtlichen Bekanntmachungen werden künftig für jedes Vierteljahr neu mit den Selbstkosten in Einklang gebracht werden.

Die Neugestaltung des technischen Fachblattes des Vereins, des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung", war Gegenstand der Verhandlungen in einem Gemischten Ausschuß, der sich aus Mitgliedern des Satzungsausschusses und des Technischen Ausschusses zusammensetzte, und der am 8. März, gleichfalls in München, tagte.

In erster Linie zwangen die wirtschaftlichen Verhältnisse hier zu einer völligen Umstellung der Vertragsgrundlagen mit dem Verleger, C. W. Kreidels Verlag in Berlin (früher in Wiesbaden). Der Verlagsvertrag wurde im wesentlichen in der Richtung geändert, daß künftig der Verein Verlust und Gewinn des Organs übernimmt, während der Verlag nur einen bestimmten Vomhundertsatz der Ausgaben zur Deckung der allgemeinen Unkosten erhält. Die Eigentumsverhältnisse des Verlags an dem Organ bleiben dabei unberührt.

Der Ausschuß ging bei der Neugestaltung von der Erwägung aus, daß die beiden Zeitschriften des Vereins, die Vereinszeitung und das technische Fachblatt, die Träger des Vereinsgedankens und besonders geeignet seien, für die Arbeiten und Ziele des Vereins zu werben. Beide müßten sich in der besten Gestaltung darbieten und daher unter allen Umständen, auch unter Opfern, auf der Höhe gehalten werden.

Der langjährige, hochverdiente Schriftleiter des Organs, Herr Geh. Regierungsrat Professor Dr. Barkhausen, war zum 1. Januar 1923 von der Schriftleitung zurückgetreten. Als Ersatz wurde Herr Oberregierungsbaurat Dr. Übelacker, Mitglied der Reichsbahndirektion Nürnberg, gewählt. Im Hinblick auf die grundlegenden Umwälzungen, vor denen das Eisenbahnwesen gerade auf maschinentechnischem Gebiete steht, erschien es dem Ausschuß erwünscht, einen maschinentechnisch gebildeten Ingenieur an der Spitze des technischen Fachblattes zu haben, und auch im allgemeinen den Inhalt des Organs künftig etwas mehr als bisher mit den Bedürfnissen des praktischen Eisenbahndienstes in Einklang zu halten. — Die Geschäftsführende Verwaltung wurde beauftragt, dem Herrn Dr. Barkhausen, der leider inzwischen, am 1. April, verstorben ist, den Dank des Vereins für die in 36 Jahren geleisteten wertvollen Dienste, zugleich mit einer besonderen Zusatzentschädigung, zu übermitteln.

Die Angelegenheiten der Vereinsabrechnung, die im Satzungsausschuß behandelt wurden, waren von einem Unterausschuß vorbereitet, der neben einer Reihe von Einzelfragen auch das gesamte Abrechnungsübereinkommen (VAÜ.) zu überprüfen hatte. Aus den Beschlüssen des Ausschusses ist folgendes hervorzuheben:

1. Bis vor kurzem waren die Endergebnisse der Vereinsabrechnung in den Frankenwährungen (schweiz. und französ. Fr.) bei der Vereinsabrechnungsstelle in Mark umzurechnen und den Endbeträgen der Markwährung zuzuschlagen. In der letzten Sitzung hatte der Satzungsausschuß diese Umrechnung durch einen vorläufigen Beschluß beseitigt, weil die Umrechnung bei den ständigen großen Schwankungen der Markwährung, zumal bei dem in neuerer Zeit häufig gewordenen Anfall großer Frankenbeträge, nicht mehr ohne Unzuträglichkeiten durchführbar war. Dieser Beschluß wurde nunmehr bestätigt und die endgültige Aufhebung der Umrechnung beschlossen.

2. Als neue Abrechnungswährungen wurden die niederländische und die italienische Währung zugelassen, so daß die Vereinsabrechnung sich künftig auf Reichsmark, österr. Kronen, ungar. Kronen, tschechoslow. Kronen, niederländ. Gulden, französische Franken, schweiz. Franken und italienische Lire erstreckt.

3. Für den Geldausgleich der Endergebnisse der Vereinsabrechnung wurde im Juli 1921 statt der früheren drei Bankvermittlungsstellen (für die deutsch-niederländisch-luxemburgische, die österreichische und die ungarische Gruppe von Vereinsverwaltungen) in Berlin, Wien und Budapest versuchsweise eine einheitliche Vermittlungsstelle, die Preuß. Staatsbank (Seehandlung) in Berlin eingeführt. Der Geldausgleich vollzieht sich seitdem derart, daß die schuldenden Verwaltungen ihre Schulden in Mark bei der Preuß. Staatsbank (Seehandlung) in Berlin, in den übrigen Währungen bei den von der Preuß. Staatsbank für jede Währung — in der Regel am Hauptbörsenplatz jedes Landes — bezeichneten Bankstellen auf das Konto der Preuß. Staatsbank einzahlen; den forderungsberechtigten Verwaltungen werden die Forderungen drei Tage nach dem Fälligkeitstage der Schulden von der Preuß. Staatsbank und deren Bankstellen überwiesen. Da die Einrichtung sich im ganzen bewährt hat und die Zahlungsweise den heutigen Gepflogenheiten des Geldverkehrs am besten entspricht, wurde die dauernde Beibehaltung des Verfahrens beschlossen.

4. Wenn der Fälligkeitstag einer Zahlung auf einen Sonn- oder Feiertag fällt, so war sie nach den bisherigen Bestimmungen schon am vorhergehenden Werktage zu leisten. Künftig tritt an dessen Stelle der nachfolgende Werktag, um die für die in größerer Entfernung von Berlin ansässigen Verwaltungen ohnedies knappe Zahlungsfrist nicht noch weiter zu verkürzen.

5. Die Vermittlungsstelle hat nach den Bestimmungen des VAÜ. die forderungsberechtigten Verwaltungen in jedem Falle unabhängig von dem Eingang der Schuldzahlungen zu befriedigen, und demnach bei nicht rechtzeitigem Eingang der Schuldzahlungen aus eigenen Mitteln in Vorschuß zu treten. Leider ist die restlose Erfüllung dieser Verpflichtung der Vermittlungsstelle zurzeit in verschiedenen fremden Währungen durch Devisenvorschriften, die eine Vorschußleistung der Banken an ausländische Konteninhaber verbieten, unmöglich gemacht. — Bei Zahlungsverspätungen der Verwaltungen haben diese der Vermittlungsstelle vom Tage der Fälligkeit an die von ihr bei Vorschußleistung am Orte der Einzahlung zu entrichtenden Zinsen als Verzugszinsen zu zahlen und außerdem die sonst entstandenen Kosten zu ersetzen. In gleicher Weise berechnete Verzugszinsen — dagegen nicht auch die sonstigen Nebenkosten — hat auch die Vermittlungsstelle bei ihren Zahlungsverspätungen zu zahlen.

Ein Antrag, Verzugszinsen in den Fällen auf die Vereinskasse zu übernehmen, in denen die Zahlungsverspätung infolge verspäteten Eingangs der Abrechnungsauszüge bei der schuldenden Verwaltung entstanden ist, wurde nicht angenommen, ebensowenig ein Antrag, die Zahlungsfristen für die in größerer Entfernung von Berlin, z. B. in Ungarn, ansässigen Verwaltungen zu verlängern. Es wurde nicht für zweckmäßig erachtet, aus Gründen, die nur für eine kleine Zahl von Verwaltungen gelten, grundlegende Bestimmungen das VAÜ. zu ändern. Den besonderen Bedürfnissen dieser Verwaltungen sollte vielmehr durch andere geeignete Maßnahmen Rechnung getragen werden. Es wurde beschlossen, daß die Abrechnungsauszüge den außer deutschen Vereinsverwaltungen künftig als eingeschriebene Briefe mit der Post (statt wie bisher als Eisenbahndienstsache) übersandt und den K. Ungarischen Staatsbahnen die Endschuldbeträge der Abrechnung regelmäßig mit Diensttelegramm vorgemeldet werden sollen; ferner wurde den Verwaltungen die Verpflichtung auferlegt, den rechtzeitigen Eingang der Abrechnungsauszüge zu überwachen. Diese Beschlüsse wurden in der Niederschrift festgelegt; ihre Aufnahme in das VAÜ. erschien dem Ausschuß entbehrlich.

Auch eine andere Anregung, Verzugszinsen, die nachweislich ohne eigenes Verschulden einer Verwaltung durch außergewöhnliche Ereignisse, d. h. durch „höhere Gewalt", entstanden sind, auf die Vereinskasse zu übernehmen, fand nicht die Zustimmung des Ausschusses, weil es für kaum möglich gehalten wurde, in rechtlich einwandfreier Weise zu entscheiden, in welchen Fällen höhere Gewalt als gegeben anzuerkennen sei und wann nicht. Es wurde als richtiger bezeichnet, solche Fälle

von vornherein ganz außer Betracht zu lassen und grundsätzlich in jedem Falle bei verspäteten Zahlungen die übereinkommengemäßen Verzugszinsen einzuziehen.

6. Bei den deutschen und österreichischen Banken werden seit einiger Zeit mit Rücksicht auf die starke Währungsentwertung Pfennig- und Hellerbeträge nicht mehr verbucht, sondern ohne weiteres weggelassen. In Übereinstimmung mit diesem Vorgang und zur Geschäftsvereinfachung werden künftig auch bei der Vereinsabrechnung in Mark und österreichischen Kronen, ebenso auch in ungarischen Kronen nur noch volle Mark- und Kronenbeträge zur Anmeldung zugelassen. Bei der Anmeldung in niederländischer Währung sind ½ Cents ausgeschlossen. Um den anmeldenden Stellen in einfacher Weise eine Richtschnur für das Abrundungsverfahren zu geben, besagt künftig eine Fußnote im VAÜ., daß die Beträge in allen diesen Fällen nach unten abzurunden sind.

Die beschlossenen Änderungen werden in einem Neudruck des Abrechnungsübereinkommens aufgenommen und nach Ablauf der Frist für die Abstimmung über die Beschlüsse unter sämtlichen Vereinsmitgliedern, voraussichtlich zum 1. Juni d. J. in Kraft gesetzt werden.

Der Ausschuß beschäftigte sich schließlich noch mit der Anregung der Geschäftsführenden Verwaltung vom Dezember v. J., zu prüfen, in welcher Weise das heutige Abrechnungsverfahren besser den jetzigen Währungs- und Geldverhältnissen angepaßt werden könnte. Während sich der Geldverkehr der Vereinsverwaltungen aus der Vereinsabrechnung unter den beständigen Verhältnissen der Vorkriegszeit und durch die dabei mögliche Erstellung internationaler Tarife in einer Einheitswährung einfach abspielte, ist er jetzt durch die große Zahl der für den Geldausgleich benötigten Währungen recht umständlich und schwierig geworden. Als besonderer Nachteil kommt hinzu, daß durch die scharfe Scheidung der Währungen in starkem Maße ein Nebeneinanderzahlen von Schulden und Forderungen der gleichen Verwaltungen hervorgerufen wird, weil zwischen den Beträgen der verschiedenen Währungen kein Ausgleich (keine Saldierung) mehr stattfindet. Die Folge ist neben den recht hohen Bankspesen für die Beschaffung und auch den Verkauf der fremden Devisen eine volkswirtschaftlich sehr schädliche Vermehrung des Geldumlaufs. Diese Mängel des heutigen Abrechnungsverfahrens lassen sich eisenbahnseitig wohl nur dadurch beseitigen, daß in irgendeiner Form eine nochmalige Saldierung der Schuld- und Forderungsendergebnisse der verschiedenen Währungen ermöglicht wird. Da der nächstliegende Weg, die Umrechnung aller Beträge in eine möglichst stabile Währung als Einheitswährung, auf beträchtliche Schwierigkeiten stößt, und die Mehrzahl der Vereinsverwaltungen sich kaum zu der damit verbundenen Ausschaltung der eigenen Landeswährung verstehen wird, hatte die Geschäftsführende Verwaltung geglaubt, noch ein anderes Verfahren zur Erörterung stellen zu sollen. Für jede Verwaltung sollten nämlich die Endergebnisse der einzelnen Währungen, Schulden und Forderungen, in die eigene Landeswährung umgerechnet werden, und zwar zum Berliner amtlichen Devisenkurs des Saldierungstages (Mittel zwischen Geld und Brief). Dadurch wäre die Saldierung der Schulden und Forderungen jeder Verwaltung aus den verschiedenen Währungen möglich. Die neu ermittelten Schuldsalden wären zu den bisherigen Fristen an die für jede Verwaltung im eigenen Land bestehende Bankstelle der Vermittlungsstelle zu leisten, die neuen Forderungssalden von dieser zu empfangen. Die Umwertung aus den Landeswährungen der schuldenden Verwaltungen in die Währung der forderungsberechtigten Verwaltungen würde sich in der Weise abspielen, daß die Vermittlungsstelle die zu erwartenden Schuldbeträge zum Fälligkeitstage verkauft und dafür die für die Forderungsbeträge benötigten Devisen ankauft. Die Abweichungen zwischen den tatsächlichen Beschaffungskosten der Saldoforderungsbeträge und dem Wert der Schuldbeträge, die sich aus den Kursänderungen vom Saldierungstag bis zum Tage des An- und Verkaufs der Devisen durch die Vermittlungsstelle und den Beschaffungsspesen ergeben, Verlust und Gewinn, sollten auf die Vereinskasse übernommen werden. Die Unterschiede in dem Wert der Abrechnungsergebnisse vom Tag des Abrechnungsabschlusses und vom Tag des tatsächlichen Zahlungsausgleichs würden damit nicht mehr wie bisher den einzelnen Gläubiger oder Schuldner, sondern die Gemeinschaft der an der Abrechnung beteiligten Verwaltungen treffen. Die Vorteile eines solchen Verfahrens bestünden in erster Linie in einer allgemeinen wesentlichen Verringerung des Geldumlaufs, dann in der Vereinfachung des Zahlungsgeschäfts für jede Verwaltung auf einen einzelnen Betrag in der eigenen Landeswährung und in der Verringerung der Beschaffungsspesen für ausländische Währungen auf die Spesen für die Restbeträge, die nach der nochmaligen Saldierung noch zur Beschaffung übrig bleiben. Die Hauptschwierigkeit der Frage dagegen liegt darin, daß sich die Auswirkung des von der Gemeinschaft der Vereinsverwaltungen zu übernehmenden Kursrisikos bei den heutigen wechselnden Verhältnissen rechnerisch in keiner Weise im voraus ermitteln läßt, so daß auch nicht übersehen werden kann, in welchem Maße die durch die Kursänderungen der verschiedenen Währungen eintretenden Verluste und Gewinne sich gegenseitig ausgleichen. Die Erörterung im Ausschuß ergab denn auch, daß die Vorschläge der Geschäftsführenden Verwaltung allgemein als dankenswerte Anregung für die notwendige Verbesserung des heutigen Saldierungsverfahrens anzusprechen seien, daß ein Beschluß darüber aber bei der außerordentlichen geldlichen Tragweite der Sache erst erwogen werden könne, wenn die Verhältnisse wenigstens einigermaßen übersehbar geworden seien. Es wurde indes allseitig als dringend nötig bezeichnet, daß die Anregung im Auge behalten werde, und daran der Wunsch geknüpft, daß auch sonst alle Vorschläge, die geeignet erscheinen, das Abrechnungsverfahren weiterzubilden, der Geschäftsführenden Verwaltung zugeleitet werden möchten, damit die Vereinsabrechnung als wichtige Einrichtung des Vereins D. E. V. jederzeit und unabhängig von der Neuschaffung ähnlicher Einrichtungen in anderen Verbänden voll lebensfähig bleibe.

Kbr.

Die Rechte der österreichischen Eisenbahnverwaltungen und ihrer Angestellten nach dem Mieten- und Wohnungsanforderungsgesetz.

Vom Oberbahnrat **Dr. Emil Weinberg**, Wien.

In Österreich ist an Stelle des bestandenen Mieterschutzgesetzes ein neues Gesetz mit Wirksamkeit vom 23. Dezember 1922 getreten, ebenso wurde ein neues Wohnungsanforderungsgesetz mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1922 geschaffen.

Während in den beiden vorausgegangenen Gesetzen, die die genannten Angelegenheiten betreffen, von den Eisenbahnen und ihren Angestellten nicht die Rede war, sprechen die beiden neuen Gesetze wiederholt von ihnen.

Das Bundesgesetz vom 7. Dezember 1922 über die Miete von Wohnungen und Geschäftsräumlichkeiten (Mietengesetz) B.G.Bl. Nr. 872 erwähnt die Eisenbahnen bei folgenden Anlässen:

1. Die allgemein gesetzlichen Beschränkungen hinsichtlich der Höhe des Mietzinses finden auf Räume (Verkaufsräume, Magazine, Arbeitsräume, Lagerplätze, Amts- und Kanzleiräume), die sich auf Eisenbahngrundstücken befinden und nach ihrer Zweckbestimmung mit dem Eisenbahnbetriebe in Zusammenhang stehen, keine Anwendung. Darüber, ob der Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb besteht, entscheidet im Zweifel das Bundesministerium für Verkehrswesen. Während bei anderem Haus- und Grundeigentum als derzeitiger Mietzins bloß das 150½- bis 250fache des Friedensmietzinses berechnet werden darf, besteht bei Eisenbahngrundstücken nicht diese Beschränkung. Die Höhe des Mietzinses, den die Eisenbahnen von ihren Parteien, z. B für Lagerplätze, verlangen können, darf den oben bezeichneten Rahmen überschreiten, seine Höhe unterliegt der freien Vereinbarung.

2. Die gesetzlichen Kündigungsbeschränkungen finden nur dann Anwendung, wenn der Mieter den Mietgegenstand mindestens seit dem 1. August 1914, also seit der Zeit vor Kriegsbeginn, inne hat. Die Kündigungsbeschränkungen bestehen darin, daß der Vermieter nur aus wichtigen, im Gesetze angedeuteten Gründen den Mietvertrag kündigen kann. Dazu gehören insbesondere: Rückstand in der Zahlung des Mietzinses, nachteiliger Gebrauch des Mietgegenstandes, Eigenbedarf des Vermieters, Verwendung eines Lagerplatzes zur Errichtung von Wohnhäusern, Verwendung des Mietgegenstandes, der sich auf Eisenbahngrund befindet und den der Mieter schon vor Kriegsbeginn inne hatte, auf eine Art, die in höherem Maße den Interessen des Eisenbahnbetriebes dient als die gegenwärtige Verwendung. Über das Zutreffen dieser Voraussetzung entscheidet das Bundesministerium für Verkehrswesen.

Während die Eisenbahnverwaltungen gegenüber Mietern aus der Zeit nach Kriegsbeginn hinsichtlich der Kündigung keinerlei Beschränkungen unterworfen sind, gelten somit gegenüber Mietern aus der Zeit vor Kriegsbeginn die allgemeinen Kündi-

gungsbeschränkungen. Dies bedeutet jedoch für die Eisenbahnverwaltungen kein Hindernis für die zweckmäßige Verwendung ihres bereits vor Kriegsbeginn vermieteten Grundeigentums. Denn in allen Fällen, in denen nachgewiesen wird, daß die Interessen des Eisenbahnbetriebes die des Mieters überwiegen, kann letzterem gekündigt werden.

Das Bundesgesetz vom 7. Dezember 1922, betreffend die Wohnungsanforderung, B.G.Bl. Nr. 873, setzt im allgemeinen fest: Gemeinden, in denen Wohnungsnot herrscht, haben das Recht, zur Befriedigung des Wohnungsbedarfes von Personen, die in der Gemeinde heimatberechtigt oder durch zwingende Gründe zu wohnen genötigt sind, Wohnungen und andere Räume anzufordern. Sie können dieses Recht auch zugunsten von Personen ausüben, die in einem Nachbarorte beruflich beschäftigt sind und dort keine geeignete Wohnung finden. Dieses Recht wird für Eisenbahnbedienstete folgendermaßen erweitert:

3. Handelt es sich um Angestellte einer öffentlichen Verkehrsunternehmung, so kommt dieses Recht jeder der Gemeinden zu, die an der Strecke, auf der oder für die der Angestellte Dienst leistet, gelegen oder von ihr bis zu 5 km beiderseits entfernt ist.

4. Die Gemeinden sind verpflichtet, die Wohnungsuchenden, zu deren Gunsten sie das Anforderungsrecht auszuüben berechtigt sind, vorzumerken, und sie nach der Dringlichkeit ihres Wohnungsbedarfes in mindestens 3 Klassen einzureihen. Öffentliche Angestellte sind in die dringlichste Vorrangsklasse einzureihen, wenn die Aufrechterhaltung des Amts- oder Dienstbetriebes die rascheste Deckung ihres Wohnungsbedarfes fordert.

5. Wohnungen, die für Angestellte eines bestimmten Betriebes errichtet oder eingerichtet wurden (Dienstwohnungen usw.), sind, sofern nicht eine Anforderung überhaupt ausgeschlossen ist, in erster Reihe an Angestellte dieses Betriebes zuzuweisen; somit Wohnungen in den Eisenbahnen gehörigen Betriebsgebäuden und Wohnhäusern an Eisenbahnbedienstete.

6. Wird die Wohnung (Wohnraum) eines Angestellten einer öffentlichen Verkehrsunternehmung aus Anlaß seiner Versetzung, Pensionierung oder seines Ablebens nicht mehr von den Angestellten oder dessen Familie benötigt, so gilt sie zugunsten der Dienststelle des betreffenden Angestellten zwecks Unterbringung seines Nachfolgers oder, von Angestellten desselben Dienstzweiges kraft des Gesetzes als angefordert. Wenn die in Betracht kommende Dienststelle nicht innerhalb 8 Tagen nach erlangter Kenntnis von dem Freiwerden der Wohnung bei der Gemeinde den Antrag wegen Zuweisung dieser Wohnung an einen andern öffentlichen Angestellten stellt, erlischt die gesetzliche Anforderung.

7. Wohnungen von Eisenbahnbediensteten, die im Burgenlande regelmäßig Dienst versehen, unterliegen solange nicht der Anforderung, bis diese für sich und ihre Familie eine angemessene Wohnung an ihrem Dienstorte im Burgenlande zugewiesen erhalten. Das Burgenland gehörte bekanntlich bis zum Friedensschluß von St. Germain zu Ungarn und ist erst vor kurzem in die österreichische Verwaltung übernommen worden. Die angeführte Sonderbestimmung dient dazu, um den Bediensteten die Übersiedlung in den neuen Dienstort ohne Schädigung ihrer persönlichen Interessen in der Heimat zu ermöglichen.

Aus obigem geht folgendes hervor: In den beiden genannten Gesetzen ist in ausreichendem Maße der Wichtigkeit und Eigenart des Eisenbahnbetriebes sowie dem allgemeinen Interesse an seiner Aufrechterhaltung Rechnung getragen. Die Eisenbahnverwaltungen sind durch die unter 1. und 2. erwähnten Bestimmungen in der Lage, ihr gesamtes unbewegliches Eigentum, insbesondere Lagerplätze, Magazine, ihrem ursprünglichen Zwecke, dem Eisenbahnbetriebe und somit dem Dienste der gesamten Bevölkerung, jederzeit zuzuführen. Unterlassen sie dies, so ist ihnen die Möglichkeit geboten, ihr privatwirtschaftliches Interesse, das sich bei den Bundesbahnen und den vom Staate unterstützten Bahnen mit dem des Staates deckt, in weitgehender Weise zu befriedigen.

Für den Schutz der Eisenbahnbediensteten vor Obdachlosigkeit ist in ausreichendem Maße Vorsorge getroffen worden. Durch die Bestimmungen unter 3., 4. und 5. ist dafür gesorgt, daß die Eisenbahnbediensteten eine Wohnung, und zwar womöglich in der Nähe ihres Dienstortes erhalten. Hängt doch von letzterem Umstande zum Teil die Ausübung des Dienstes, besonders des Nacht- und Bereitschaftsdienstes, ab. Durch die Bestimmung unter 6. ist der gesamte gegenwärtige Besitzstand an Wohnungen der Eisenbahnbediensteten gewährleistet. Die besondere Fürsorge für die Bediensteten der Eisenbahnen findet ihre Erklärung darin, daß nach dem Zusammenbruche zahlreiche Eisenbahnbedienstete aus den Nachfolgestaaten nach Österreich zurückkehrten und daselbst unter drückendem Wohnungsmangel litten, der sich noch lange fühlbar machte. Gab es doch noch im Januar 1923 unter den österreichischen Eisenbahnbediensteten Wagenbewohner! Zur Unterstützung der Bediensteten in Wohnungsangelegenheiten besteht noch heute bei den österreichischen Direktionen eine eigene Dienststelle, die Wohnungsfürsorge und die Einrichtung, daß den Bediensteten in Wohnungsangelegenheiten vor Gericht unentgeltlich Beistand von rechtskundigen Beamten geleistet wird.

Der § 70 Eisenbahn-Verkehrsordnung (Ansprüche wegen unrichtiger Frachtberechnung).

Von Eis.-Oberinspektor **Rühmann** in Münster (Westf.).

Der § 70 (1) EVO. lautet: Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind Fehler bei Berechnung der Fracht oder der Nebengebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zuviel Erhobene zu erstatten. Der Verpflichtete oder der Berechtigte ist unverzüglich zu benachrichtigen.

Durch den Schlußsatz dieser Bestimmung ist der Eisenbahn die Verpflichtung auferlegt, die Beteiligten unverzüglich zu benachrichtigen, wenn ein überhobener Betrag zu erstatten und ein zu wenig erhobener Betrag nachzufordern ist. Wie bekannt, haben die deutschen Eisenbahnen wie auch die des Auslandes angeordnet, daß die von den Stationen berechneten Frachten durch die Verkehrskontrollen auf ihre Richtigkeit nachgeprüft und daß die vorgekommenen Fehler ausgeglichen werden. Diese Anordnung kann im Interesse einer einheitlichen und gleichmäßigen Tarifanwendung nicht entbehrt werden, besonders nicht in Deutschland, wo die Tarife verwickelter und schwieriger zu handhaben sind als anderswo. Die Nachprüfung der Frachten durch die Verkehrskontrollen geschieht auf Grund der Rechnungen und sonstigen Unterlagen, die von den Stationen allmonatlich um Monatsschluß eingesandt werden, die also jedesmal den Verkehr eines ganzen Monats umfassen. Hieraus folgt notwendigerweise, daß die Nachprüfung der Frachten und die Aufdeckung von Fehlern immer erst eine geraume Zeit nach geschehener Transportausführung und nach Erhebung der Fracht möglich ist. Die Eisenbahnen legen deshalb die oben erwähnte Bestimmung wegen der unverzüglichen Benachrichtigung der Beteiligten dahin aus, daß die Benachrichtigung unverzüglich zu geschehen habe, sobald eine irrige Frachtberechnung festgestellt ist. Diese Auslegung ist neuerdings bei Frachtnachforderungen von den zur Nachzahlung Verpflichteten bestritten worden, und es liegt eine Reihe von Gerichtsurteilen vor, die zuungunsten der Eisenbahn ergangen sind und die ihr das Recht zur Nacherhebung dann absprechen, wenn die Nachforderung erst eine Zeitlang nach geschehener Transportausführung gestellt wurde und der Verpflichtete durch die Zahlung der Mehrfracht nachweislich Schaden erlitten hätte. Es ist vorauszusehen, daß der Streit um die Frage, wie die Bestimmung wegen der unverzüglichen Benachrichtigung des Berechtigten oder des Verpflichteten auszulegen ist, nicht so bald zur Ruhe kommen wird, und es verlohnt sich deshalb der Mühe zu untersuchen, wie sich diese Bestimmung der EVO. entwickelt hat und was der Verfasser der heute geltenden EVO. mit ihr hat sagen wollen.

Zunächst sei zum Vergleich auf die entsprechende Vorschrift des Zwischenstaatlichen Frachtübereinkommens hingewiesen. Hier lautet der Artikel 12 (4) im Eingang wie folgt: „Wurde der Tarif unrichtig angewandt oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten tunlichst bald Nachricht zu geben." Die Bestimmung im Schlußsatz, daß der Berechtigte tunlichst bald zu benachrichtigen sei, war im Zwischenstaatlichen Frachtübereinkommen in seiner ursprünglichen Fassung vom 14. Oktober 1890 nicht enthalten, sie ist erst in der zweiten Revisionskonferenz, abgehalten in Bern vom 4.—18. Juli 1905, beschlossen und zwar auf Vorschlag Österreich-Ungarns. Der Zweck des Vorschlags war nach Ausweis der vorliegenden Niederschrift, den Berechtigten so bald wie möglich von der Rückzahlung, die er verlangen kann, in Kenntnis zu setzen. Die der Eisenbahn auferlegte Verpflichtung bedeutet danach nichts weiter, als daß sie gehalten sei, auf Frachterstattungsanträge, die sie als berechtigt festgestellt hat, tunlichst bald zu antworten. Keineswegs ist hier bestimmt, wie die Eisenbahn zu verfahren habe, wenn sie selbst Fehler in der Frachtberechnung entdeckt, die zu ihren Gunsten auszugleichen sind, wenn es sich also um Frachtnachforderungen ihrerseits handelt. Es genügt danach, wenn die Eisenbahn in

solchem Falle innerhalb der Verjährungsfrist die Nachforderung stellt, also die zur Nachzahlung Verpflichteten innerhalb dieser Frist benachrichtigt. Im Wege der Auslegung kann dieser Bestimmung des Zwischenstaatlichen Frachtübereinkommens nicht der Sinn untergelegt werden, den der Schlußsatz des § 70 (1) EVO. hat. Gleichwohl ist dies gelegentlich sowohl von Eisenbahnverwaltungen wie auch von den Gerichten geschehen.

Im innerdeutschen Verkehr hat sich die Bestimmung über die Verpflichtung der Eisenbahn zur Benachrichtigung der Partei bei irrigen Frachtberechnungen wie folgt entwickelt:

1. Betriebsreglement vom 11. Mai 1874. § 53 Abs. 2.

Unrichtige Anwendung des Tarifs sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachteil gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten tunlichst zu avisieren.

2. Verkehrsordnung, gültig vom 1. Januar 1893. § 61 (4).

Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten tunlichst bald Nachricht zu geben.

3. Verkehrsordnung, gültig vom 1. Januar 1900. § 64 (4).

Gleicher Wortlaut wie zu 2.

4. Neue Verkehrsordnung, gültig vom 1. April 1909.

a) im Entwurf. § 69 (1).

Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Fehler bei Berechnung der Fracht und der Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Der Verpflichtete und der Berechtigte sind tunlichst bald zu benachrichtigen.

b) nach dem endgültigen Text. § 70 (1).

Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind Fehler bei Berechnung der Fracht oder der Nebengebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Der Verpflichtete oder der Berechtigte ist unverzüglich zu benachrichtigen.

Nach Vorstehendem hat die in Rede stehende Bestimmung folgende Entwicklungsstufen durchgemacht:

1. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten tunlichst zu avisieren.
2. Dem Berechtigten ist tunlichst bald Nachricht zu geben.
3. Der Verpflichtete oder der Berechtigte ist unverzüglich zu benachrichtigen.

Im Betriebsreglement vom 11. Mai 1874 ist die Bestimmung „Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten tunlichst zu avisieren" klar und nicht mißzuverstehen. Sie bezieht sich allein auf zu erstattende Beträge und nicht auf Frachtnachforderungen der Eisenbahn. Sie hatte auch für die Eisenbahn keinen zwingenden Charakter, die Benachrichtigung sollte nach Tunlichkeit geschehen. Wenn man die Eisenbahnverhältnisse der damaligen Zeit in Betracht zieht, hatte die Bestimmung auch einen vernünftigen Sinn. Damals bestanden in Deutschland direkte Tarife nicht in dem gegenwärtigen Umfang, es mußte bei vielen Sendungen gebrochene Abfertigung und gebrochene Frachtberechnung eintreten. Die Folge war, daß kontrollseitig abgesetzte Frachten häufig an Empfänger gezahlt werden mußten, die fern von der zahlenden Station ihren Wohnsitz hatten und deren Anschriften aus den Rechnungsunterlagen der Eisenbahn nicht immer genau erkennbar waren. Es ist danach anzunehmen, daß die Benachrichtigung des Bezugsberechtigten die richtige Auszahlung gewährleisten sollte.

In der Verkehrsordnung vom 1. Januar 1893 ist die bisherige Bestimmung, wonach der Bezugsberechtigte tunlichst zu avisieren sei, dahin abgeändert worden, daß ihm tunlichst bald Nachricht zu geben sei, dabei ist der Ausdruck „Bezugsberechtigte" durch das weniger sinnfällige Wort „Berechtigte" ersetzt. Im übrigen läßt die Wortfassung nicht die Deutung zu, daß eine sachliche Änderung beabsichtigt gewesen sei. Die Wortfassung in der EVO. vom 1. Januar 1893 und die gleichlautende in der EVO. vom 1. Januar 1900 stimmen wörtlich überein mit der zurzeit geltenden Bestimmung des Artikels 12 (4) des Zwischenstaatlichen Übereinkommens. Wie im letzteren die Bestimmung auszulegen ist, ist oben schon nachgewiesen, nämlich in dem Sinne, daß bei Frachtnachforderungen eine Verpflichtung für die Eisenbahn zur beschleunigten Benachrichtigung des Zahlungspflichtigen nicht bestehe.

Eine sachliche Änderung ist dann durch die neue EVO. vom 1. 4. 1909 getroffen, denn hier ist nachdrücklich bestimmt, daß auch der zur Nachzahlung Verpflichtete unverzüglich zu benachrichtigen sei. Aber der Verfasser der neuen EVO. hat eine sachliche Änderung gar nicht beabsichtigt. In der Entwurfsbegründung heißt es in lakonischer Kürze: „Stimmt mit Absatz 4 des bisherigen § 64 überein." Danach scheint hier der Fall vorzuliegen, daß der Verfasser der neuen EVO. die Bedeutung des Wortes „Berechtigte" im § 64 (4) der EVO. vom 1. 1. 1900 verkannt hat und in dem Bestreben, den Ausdruck bestimmter zu fassen, wider Willen den Sinn geändert hat. Die Wirkung dieser Änderung tritt jetzt in den vorliegenden, für die Eisenbahn ungünstigen Gerichtsurteilen in die Erscheinung.

Es könnte noch die Frage aufgeworfen werden, ob die Bestimmung der EVO., wonach der zur Nachzahlung Verpflichtete unverzüglich zu benachrichtigen ist, nicht doch zweckmäßig ist und beibehalten werden kann, obwohl sie anscheinend nur infolge eines Mißverständnisses eingeführt wurde. Die Frage ist zu verneinen. Es ist zweifelhaft, wie die Bestimmung auszulegen ist. Sie kann bedeuten

1. daß die Benachrichtigung unverzüglich nach geschehener Transportausführung und Zahlung der Fracht zu geschehen habe, oder
2. daß die Benachrichtigung unverzüglich zu geschehen habe, sobald die Eisenbahn die irrige Frachtberechnung festgestellt hat.

Wird die Auslegung zu 1. als richtig angenommen, so würden zahllose Streitigkeiten mit den Zahlungspflichtigen zu gewärtigen sein. Die Eisenbahn ist, wie oben schon ausgeführt, bei der heutigen Art der Frachtenprüfung nicht in der Lage, die Benachrichtigung unverzüglich nach geschehener Transportausführung vorzunehmen; es kann gar nicht zweifelhaft sein, daß die Zahlungspflichtigen in zunehmendem Umfange behaupten würden, sie würden durch die Frachtnachzahlung geschädigt und hätten deshalb Anspruch auf Befreiung von der Zahlung. Solche Behauptungen sind für die Eisenbahn meistens schwer nachzuprüfen und zu widerlegen. Die schließliche Folge müßte die Einstellung der Frachtenprüfung der Verkehrskontrollen sein, denn der Eisenbahn kann nicht zugemutet werden, eine Kontrolltätigkeit fortzusetzen, wenn durch sie nur die Fehler beglichen werden, die zu ihren Gunsten vorgekommen sind und kein ausreichender Ausgleich geschaffen werden kann durch die Begleichung der Fehler, die zu ihren Ungunsten gemacht sind.

Ist die Auslegung zu 2. als richtig anzusehen, so ist kein vernünftiger Grund zur Beibehaltung der Bestimmung einzusehen. Jede Eisenbahn wird im wohlverstandenen eigenen Interesse das Bestreben haben, festgestellte ausstehende Forderungen möglichst bald hereinzubringen. Es erscheint überflüssig, ihr dies im Wege der Verordnung aufzuerlegen.

Nach den vorstehenden Ausführungen erscheint es angebracht, im § 70 (1) EVO. den Schlußsatz „Der Verpflichtete oder der Berechtigte ist unverzüglich zu benachrichtigen" entweder ganz zu beseitigen oder ihn wenigstens mit der Vorschrift im Artikel 12 (4) des Zwischenstaatlichen Frachtübereinkommens in Übereinstimmung zu bringen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Ständige Ausschuß des Reichseisenbahnrats** trat am 10. d. M. im Reichsverkehrsministerium zusammen. Vor Eintritt in die Verhandlung gedachte der Vorsitzende, Staatssekretär Stieler, ehrend der Toten von Essen, die am Karsamstag französischen Kugeln zum Opfer fielen und die zu dieser Stunde zur ewigen Ruhe geleitet werden, weiter aber auch der Tausende tapferer Eisenbahner, die, in vorderster Kampflinie stehend, stündlich Opfer von Mannesmut und treuester Pflichterfüllung bringen.

Der Ausschuß unterzog die gesamte Wirtschaftslage einer eingehenden Erörterung, als deren Ergebnis die einmütige Auffassung sämtlicher Mitglieder festgestellt werden konnte, daß eine allgemeine Ermäßigung der Gütertarife zurzeit nicht angängig sei, und daß die Reichsbahn, unbeschadet der Erstattung der Ruhrschäden aus allgemeinen Reichsmitteln, an der Deckung der Ausgaben durch die laufenden Einnahmen festhalten müsse.

— **Protestnote der Reichsregierung gegen die „Eisenbahnregie" in Mainz.** W. T. B. meldet: Den Regierungen in Paris, London und Brüssel ist folgende Note übergeben worden:

„Die Interalliierte Rheinlandkommission hat durch die Verordnungen 149 und 150 dem Oberbefehlshaber der interalliierten Besatzungstruppen diktatorische Gewalt über die deutschen Eisenbahnen übertragen und unter völliger Ausschaltung der deutschen Reichsbahnverwaltung eine „interalliierte Regie der Eisenbahnen des besetzten Gebietes“ eingerichtet, deren Leitung sie einem französischen Direktor und je einem französischen und belgischen beigeordneten Direktor unterstellt. Die neue Verwaltung soll befugt sein, das bisherige Personal insgesamt oder im Wege der Einzelkündigung zu entlassen.

Die Verordnungen werden damit begründet, daß die deutsche Regierung durch gewisse unter angeblicher Verletzung des Vertrages von Versailles und des Rheinlandabkommens an ihre Beamten erlassene Befehle den Eisenbahnverkehr im besetzten Gebiet lahmgelegt und somit die Sicherheit und den Unterhalt der interalliierten Armeen sowie der Zivilbevölkerung der besetzten Gebiete gefährdet habe.

Die deutsche Regierung muß den Vorwurf der Vertragsverletzung auf das Entschiedenste zurückweisen. Die von ihr den Eisenbahnbeamten im vertragsmäßig besetzten Gebiet erteilten Befehle lauten ausdrücklich dahin, daß alle von den alliierten Behörden in Übereinstimmung mit dem Rheinlandabkommen geforderten Militärtransporte für die Bedürfnisse der Besatzung in dem nach Maßgabe des Vertrags von Versailles besetzten Gebiet durchzuführen seien. Dagegen hat es die deutsche Regierung mit Recht abgelehnt, die deutschen Eisenbahnen und ihr Personal für solche Militärtransporte zur Verfügung zu stellen, die den von der französischen und belgischen Regierung unter Verletzung des Vertrages von Versailles eingeleiteten Gewaltaktionen dienen sollen.

Nicht deutscherseits sind die Betriebsunterbrechungen verursacht, sondern sie sind eingetreten durch Vertreibung der deutschen Eisenbahner von ihren Dienstposten mit Waffengewalt, durch unmittelbare Eingriffe französischer oder belgischer Militärpersonen in den Betrieb, so daß jegliche Sicherheit für die Reisenden und das beförderte Gut aufhörte, und durch die Zumutung an die deutschen Bediensteten, ihre Arbeiten unter militärischem Zwang zur Unterstützung des rechtswidrigen Einbruchs in deutsches Gebiet fortzusetzen. Den Bediensteten wurde in solchen Fällen nur die Wahl gelassen zwischen dem Verlassen des Dienstes und dem Verrat am eigenen Volke. Nachdem sie unter diesem Zwang den Dienst verlassen haben, wird behauptet, sie seien in Streik getreten (!) und daraus wird der Vorwand für die Wegnahme aller für Löhnung und Besoldung bestimmten Geldbeträge abgeleitet. Durch Bedrohung mit Waffengewalt, Mißhandlung, Gefängnisstrafe und Zwangsarbeit sollen die Bediensteten gefügig gemacht werden.

Die Behauptung, daß bei Erlaß der neuen Verordnungen auch die Sorge für die Sicherheit und Existenz der Bevölkerung mitgesprochen habe, wirkt wie beabsichtigter Hohn. Die Bevölkerung der deutschen Rheinlande, die in unerschütterlicher Liebe zu ihrem Vaterlande geduldig alle Lasten der Besatzung trägt, weiß genau, daß die Sorge für ihre Existenz niemandem mehr am Herzen liegt als der deutschen Regierung. Die Bevölkerung wünscht, von den bisherigen Bedrückungen und Drangsalierungen der Okkupation befreit zu werden, aber sie lehnt es ab, daß eine fremde Macht ihre sonst nicht wahrnehmbare fürsorgliche Gesinnung durch Entlassung und Vertreibung der deutschen Volksgenossen betätigt.

Die neu eingerichtete Regie macht von der ihr rechtswidrig übertragenen Ermächtigung zur Entlassung des deutschen Personals mit äußerster Brutalität Gebrauch. Sie begnügt sich nicht mit der „Dienstentlassung“, sondern vertreibt die Beamten mit ihren Familien aus ihren Wohnungen. So sind allein am Morgen des 7. April in Trier 120 Eisenbahner mit Familien aus privaten Genossenschaftshäusern von bewaffneten Spahis mit Gewalt ausgetrieben worden. Fünfhundert Männer, Frauen und Kinder sind dadurch obdachlos auf die Straße gesetzt. Darunter befinden sich Wöchnerinnen und Säuglinge, auch 22 Kinder, die am nächsten Tage zur ersten Kommunion gehen sollten. Schriftliche und mündliche Vorstellungen der Stadtverwaltung und der Regierung waren vergeblich, auch der kleinste Aufschub wurde verweigert.

Gegen diese neuen Gewalttätigkeiten und Vertragsbrüche der Interalliierten Rheinlandkommission legt die Deutsche Regierung hiermit feierlichst Verwahrung ein.“

Der Reichskommissar für die besetzten rheinischen Gebiete in Coblenz ist gleichfalls beauftragt worden, der Interalliierten Rheinlandkommission eine Abschrift der Note zu überreichen.

— **Protest des Regierungspräsidenten in Trier gegen die Massenvertreibungen von Eisenbahnern.** Ein Bericht der „D. A. Z.“ aus Trier vom 12. d. M. meldet: Der Regierungspräsident von Trier hat dem französischen Bezirksdelegierten für den Regierungsbezirk Trier aus Anlaß der Massenaustreibungen von Eisenbahnbeamten in Jünkerath, Euren und Trier-St. Pauli folgendes Protestschreiben übersandt:

„In Fortführung der vor wenigen Tagen in Jünkerath erfolgten Massenausweisung von über 80 Eisenbahnerfamilien sind auf Befehl der französischen Feldeisenbahnkommission in den Eisenbahnerkolonien Euren und Trier-St. Pauli weiter mehr als 200 Eisenbahnbeamte mit ihren Familien mit militärischer Gewalt aus ihren Wohnungen vertrieben worden, weil sie sich, getreu ihrem Diensteid, geweigert haben, ihrem Vaterlande die Treue zu brechen und in französische Dienste zu treten. Durch diese Maßnahme sind allein in Euren und St. Pauli über 1200 Personen obdachlos geworden, während weiteren 500 Eisenbahnbeamten in Ehrang, Conz und Karthaus ein gleiches Schicksal für die nächsten Tage bevorstehen soll.

Ich brauche Ihnen nicht zu schildern, welch grenzenloses Elend für die vielen kinderreichen Familien und insbesondere für die Kranken, hoffenden Frauen und Säuglinge bei der gerade in Trier und Umgebung infolge der starken Einquartierung besonders großen Wohnungsnot entsteht. Auch 22 Eurener Familien, in denen am vergangenen Sonntag Kinder zur ersten heiligen Kommunion gehen sollten, wurden am Tage vorher trotz aller Vorstellungen der staatlichen und bischöflichen Behörden um Gewährung eines kurzen Aufschubes schonungslos auf die Straße gesetzt.

Aber damit noch nicht genug, hat die französische Feldeisenbahnkommission nunmehr einer Reihe von vertriebenen Eisenbahnbeamten einen neuen Befehl zum Eintritt in den französischen Eisenbahndienst zugestellt unter Androhung kriegsgerichtlicher Verfolgung für den Fall der Zuwiderhandlung.

Gegen diese aller göttlichen und menschlichen Moral hohnsprechenden Versuche, pflichtgetreue Beamte zum Bruche ihres Beamteneides und zum Verrat an ihrem Vaterlande zu verleiten, erhebe ich als verantwortlicher Leiter des Regierungsbezirkes Trier vor Gott und aller Welt feierlichst Protest. Mit tiefer Trauer und flammender Entrüstung möge die Welt erfahren, daß eine „Kulturnation“ nicht mehr davor zurückschreckt, deutsche Beamte massenweise durch afrikanische Truppen in der rohesten Weise von Haus und Hof zu vertreiben und in das Gefängnis zu werfen, Beamte, deren „einziges Verbrechen“ darin besteht, lieber das Schlechte zu erdulden, als ihrem Vaterlande die Treue zu brechen. Die Vertreibung entbehrt um so mehr jeden Rechtsgrundes, als es sich bei der Eurener und St. Paulier Eisenbahnerkolonie gar nicht um der Reichsbahnverwaltung gehörende Dienstwohnungen, sondern um Häuser handelt, welche privates Eigentum der Eisenbahner-Baugenossenschaft sind.

Seien Sie versichert, auch dieser neuen Gewaltmaßnahme wird der erwartete Erfolg versagt bleiben. Fester denn je ist der Wille der Eisenbahner und mit ihnen der ganzen Bevölkerung, sich durch keine Drohungen und Gewalt vom Wege der Pflicht abbringen zu lassen. Möge diese Erkenntnis auch bei den französischen Machthabern Boden gewinnen, bevor durch weitere zwecklose Willkürakte neues Elend über unsere friedliche waffen- und wehrlose Bevölkerung gebracht wird.

Dr. Sassen, Regierungspräsident.

Inzwischen beginnen die Franzosen, ihre Ausweisungen fortzusetzen, wie an anderer Stelle dieser Zeitung berichtet wird.

— **Brückensprengung bei Buer.** Die von den Franzosen militarisierte Nordstrecke Recklinghausen-Osterfeld berührt auf ihrem Lauf auch die Stadt Buer. Wie der DAZ. von dort berichtet wird, ist am 11. d. M. morgens um 5½ Uhr auf die Brücke zwischen den Stadtteilen Buer und Hassel, über die die militarisierte Nordstrecke geführt ist, ein Sprengattentat ausgeübt worden. Ein Teil der Brücke wurde schwer beschädigt. Die Franzosen haben sofort mit „Sanktionen“ an die Stadt Buer geantwortet. Eine Geldbuße von 50 Millionen Mark wurde auferlegt und der Straßenverkehr von 8 Uhr abends bis 6 Uhr morgens untersagt. Das Betreten der Tatstelle war bei Tage nur gegen Ausweis gestattet, bei Nachtzeit vollkommen verboten. Es muß betont werden, daß die Strecke dauernd unter französischer Bewachung gestanden hat und daß auf jeden Fall die Stadt Buer in letzter Linie verantwortlich für dieses Vorkommnis gemacht werden kann.

— **Ausweisung von Eisenbahnern und ihrer Familien.** Einem Bericht der D. A. Z. aus Trier vom 11. d. M. zufolge mußten am Vormittag dieses Tages auf Befehl der Franzosen in Karthaus 70 und in Conz 20 Eisenbahnerfamilien ihre Dienstwohnungen räumen. — Wie aus Coblenz berichtet wird, trieben dort am 10. d. M. die Franzosen 40 Eisenbahnerfamilien aus ihren Wohnungen und setzten die Möbel auf die Straße, und am 11. d. M. wurden durch französische Gendarmerie auf der Station Flörsheim 16 Eisenbahnbedienstete mit ihren Familien kurzerhand aus den Dienstwohnungen auf die Straße

geworfen. Über weitere Eisenbahnerausweisungen wird der D. A. Z. aus Coblenz unterm 16. d. M. berichtet: Die Wut der Rheinlandkommission und der französischen Machthaber im Rheinland gegen die standhaften deutschen Eisenbahner scheint keine Grenzen mehr zu kennen, denn die Massenausweisungen, die allein heute im altbesetzten Gebiet erfolgt sind, übersteigen erheblich die Zahl 700. An Eisenbahnbeamten und -arbeitern — es handelt sich hauptsächlich um Bahnwärter, Weichensteller und sonstiges Stationspersonal — wurden 664 Männer mit sofortiger Wirkung ausgewiesen. Die Familien müssen in vier Tagen folgen. In einzelnen Bezirken geschah eine nahezu restlose Ausweisung der Eisenbahner, die auch die schlimmsten Deportationen, die die Geschichte kennt, weit in den Schatten stellt. So sind unter dieser Zahl allein 103 Eisenbahner aus Trier, 125 aus Ludwigshafen, 43 aus Kaiserslautern und 29 aus Godesberg usw.

Die Ausweisungen erfolgen jetzt schon mit der Eisenbahn. Ein Zug mit etwa 60 Eisenbahnbeamten und -arbeitern aus der Richtung von Griesheim hielt heute mittag zwischen Weiterstadt und Darmstadt auf freiem Felde. Die Eisenbahner mußten vom Bahnkörper aus nach Darmstadt gehen. Neben diesen Ausweisungen der Eisenbahner gehen unentwegt weiter die Ausweisungen von Privatpersonen und Beamten anderer Verwaltungsbehörden. Unter diesen befinden sich auch die ersten kommunistischen Führer, die die Rheinlandkommission ausweist, und zwar der Vorsitzende der kommunistischen Partei, Geiskiewicz, in Trier und der kommunistische Parteisekretär Johann Hill. — Die Gesamtzahl der Ausgewiesenen hat inzwischen das vierte Tausend überschritten.

Wie aus Trier gemeldet wird, dienen die Wohnungen der Eisenbahner in Trier-West bei Euren, die am 7. April von den Spahis in besonders brutaler Weise geräumt worden sind (vergl. Nr. 15, S. 253 d. Ztg.), jetzt als Ställe für die Pferde der Spahis.

— **Besetzung weiterer Bahnhöfe.** Wie aus Mettmann am 10. d. M. berichtet wird, besetzten die Franzosen den Bahnhof Hahnenfurth an der rheinischen Bahnstrecke Mettmann—Elberfeld und gaben ihn nach kurzer Zeit wieder frei. Alles dort befindliche Eisenbahnmaterial wurde weggefahren. Ferner wird aus Horst-Emscher am 16. April gemeldet, daß am 15. d. M. starke belgische Truppenteile die Eisenbahnlinie Bottrop—Block Hugo und den an dieser Linie liegenden Bahnhof Horst-Emscher Nord besetzten. Das Personal ist von der Dienststelle verwiesen worden. Weiter wird gemeldet, daß der Hauptbahnhof Oberhausen von den Franzosen aufs neue besetzt und der gesamte Verkehr wieder eingestellt worden ist, ferner, daß der Bahnhof Rauxel bei Dortmund, das Stellwerk Mengede und der Bahnhof Hahnenfurth bei Elberfeld — letzterer scheinbar wiederholt — von den Franzosen besetzt worden sind und in Hahnenfurth eine Kontrolle für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet worden ist.

— **Spende für die Trierer Eisenbahner.** Der Reichsverkehrsminister hat, wie die P. P. N. erfahren, dem Präsidenten der Reichsbahndirektion Trier in Gießen zur Linderung der Not der aus ihren Wohnungen vertriebenen Eisenbahner 30 Mill. ℳ überwiesen. Diese Summe ist in erster Linie gedacht zur Unterstützung der aus den Trierer Eisenbahnkolonien vertriebenen Eisenbahnerfamilien.

— **Die betrogenen Franzosen.** Aus Karlsruhe wird der D. A. Z. unterm 10. d. M. gemeldet: Der Obmann der 40 Deutschen und Österreicher, die vor einigen Tagen in französische Eisenbahndienste übertraten, der ehemalige Kaufmann Lilienthal aus Berlin, wurde am Montag von den Franzosen verhaftet, da er die ihm für seine Kolonne anvertrauten Gelder unterschlagen hatte. In derselben Sache nahmen die Franzosen auch den deutschen Arbeiter Heitkamp fest.

— **Auflösung der Abwicklungsstelle der ehemaligen deutschen Eisenbahndirektion in Kattowitz.** Nachdem die zur Abwicklung der Geschäfte für den an Polen übergegangenen Teil der ehemaligen deutschen Eisenbahndirektion in Kattowitz daselbst errichtete örtliche Abwicklungsstelle ihre Arbeiten im wesentlichen beendet hat, ist sie mit dem 1. April d. J. aufgelöst worden. Die Restgeschäfte werden durch die Hauptabwicklungsstelle der Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen, erledigt, an die hinfort die gesamten Abwicklungssachen zu richten sind.

— **Die Erstattung von Eisenbahnfahrgeldern.** Die Reichsbahn erstattet für nachweislich nicht benutzte Fahrkarten den gezahlten Betrag, jedoch nur unter Abzug von 10 % für die aus dem Erstattungsantrag entstehenden Verwaltungskosten. Diese Entschädigungen werden nur aus Billigkeitsgründen durchgeführt. Seit dem 1. April sind diese Beträge einheitlich festgesetzt, und zwar entsprechend der Postgebühr für einen gewöhnlichen Fernbrief. Von den Reichsbahndirektionen und Eisenbahnverkehrsämtern, die schriftliche Erstattungsanträge durch Postanweisung erledigen, werden also zurzeit Fahrgelder unter 100 ℳ nicht mehr erstattet. Bei den Fahrkartenausgaben, die mündlichen Anträgen im Fernverkehr durch sofortige Auszahlung entsprechen, werden bei Rückzahlungen mindestens 50 ℳ abgezogen werden.

— **Beschleunigte Personenzüge Berlin-Leipzig und Berlin-Hirschberg.** Die Einrichtung der beschleunigten Personenzüge soll in diesem Sommer weiter ausgebaut werden. So ist jetzt insbesondere ein derartiger Zug zwischen Berlin und Leipzig vorgesehen: Ab Berlin 3.10 nachm., an Leipzig 6.28, ab Leipzig 8.40 nachm., an Berlin 11.49. 4.25 folgt von Berlin nach wie vor der Zug derselben Art nach München, während abends dieser Zug 1 Stunde 40 Minuten vorher geht. — Ein beschleunigter Personenzug wird auch zwischen Berlin und Hirschberg im Juli und August täglich, im Juni und September Sonnabends aus Berlin, von Hirschberg Sonntags gefahren, ab Berlin 7.37 vorm., an Görlitz 12.02, ab Görlitz 5.28 nachm. an Berlin 9.32.

— **Neue D-Züge nach Ostpreußen.** Der Sommerfahrplan bringt nicht weniger als zwei neue Schnellzugpaare für den Verkehr mit Ostpreußen, die natürlich nur gefahren werden, wenn ausreichend Kohlen zur Verfügung stehen. Ein neues Tagesschnellzugpaar ist vom 1. Juni an zwischen Berlin und Insterburg vorgesehen, ab Friedrichstraße 9^{31}, an Insterburg $10^{\underline{37}}$, ab Insterburg 7^{32}, an Friedrichstraße $8^{\underline{36}}$. Die Züge halten in Dt.-Eylau, Osterode, Allenstein, Rothfließ, Korschen und Gerdauen. Im Juli, August und September soll außerdem ein neues Nachtschnellzugpaar Berlin-Königsberg verkehren: ab Friedrichstraße $10^{\underline{25}}$, an Königsberg 9^{35}, ab $9^{\underline{03}}$, an Friedrichstraße 8^{43}. Aufenthalt ist in Braunsberg, Elbing und Marienburg. Der jetzige Nacht-D-Zug ab Friedrichstraße $6^{\underline{32}}$ geht schon $6^{\underline{05}}$. Er ist in Königsberg dann schon $5^{\underline{52}}$, Insterburg 7^{25}, Eydtkuhnen 8^{40}, also 2 bis 3 Stunden früher. Umgekehrt fährt der Zug ab 6^{00} nm, künftig erst $8^{\underline{12}}$ ab, von Königsberg $11^{\underline{50}}$, und ist in Berlin erst 11^{21} vm., also 2 Stunden später.

— **Fahrplanverbesserungen nach dem Westen.** Die Verbindungen mit dem Westen sollen am 1. Juni weiter verbessert werden. So soll der D.A.Z. zufolge der Nachtschnellzug vom Potsdamer Bahnhof in Berlin 10.10 Uhr, bisher nach Köln, vom 1. Juni an über Elberfeld, Düsseldorf, Neuß und München-Gladbach nach Aachen geführt werden. Ab Soest ist Anschluß an einen neuen D-Zug nach Dortmund, Essen, Duisburg und Crefeld mit Anschluß nach Vlissingen und London, in Elberfeld nach Köln-Deutz geplant. — Auch in umgekehrter Richtung wird der in Berlin um 8.45 Uhr vormittags eintreffende D-Zug aus Aachen abgelassen werden.

— **Elektrischer Betrieb auf schlesischen Eisenbahnen.** Im Februar d. J. ist, wie wir einem Aufsatze des Oberregierungsbaurats Usbeck in Breslau entnehmen, auf der Gebirgsstrecke Hirschberg-Schreiberhau-Grünthal der elektrische Eisenbahnbetrieb aufgenommen worden. Damit ist die letzte Teilstrecke des schlesischen Gebirgsbahnnetzes, dessen Elektrisierung von der früheren preußischen Eisenbahnverwaltung im Jahre 1911 beschlossen wurde, dem elektrischen Betriebe übergeben worden. Inzwischen hat sich die Deutsche Reichsbahn entschlossen, den elektrischen Betrieb über Lauban hinaus auf die Strecke bis Görlitz und den in der Nähe gelegenen Verschiebebahnhof Schlauroth auszudehnen. Diese Strecke wird bereits im Laufe dieses Sommers dem elektrischen Betriebe übergeben werden. Weiterhin wird beabsichtigt, in diesem Jahre mit den Bauarbeiten für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Dittersbach-Glatz zu beginnen, so daß ein umfangreiches Bahnnetz in absehbarer Zeit elektrisch betrieben werden wird. In Schlesien sind noch weitere Linien für die elektrische Zugförderung in Aussicht genommen, so unter anderem auch die Linie Breslau-Liegnitz-Görlitz.

— **Abteilwagen in D-Zügen.** Zuweilen laufen in zuschlagspflichtigen D-Zügen, die gewöhnlich nur aus Durchgangswagen bestehen, auch Abteilwagen, wie sie sonst die Personenzüge führen. Durch die Einstellung solcher Abteilwagen wird der Charakter dieser D-Züge nicht geändert.

— **Ständiger deutsch-polnischer Eisenbahn- und Zollausschuß für Oberschlesien.** Am 27. März fand in Oppeln eine Sitzung des ständigen deutsch-polnischen Eisenbahn- und Zollausschusses für Oberschlesien statt, an der Vertreter der deutschen und polnischen Eisenbahn- und Zollverwaltungen, der Handelskammer Oppeln sowie oberschlesischer Industriegruppen teilnahmen. Von den

zur Erörterung gestellten zahlreichen Verkehrs- und Zollfragen sind besonders hervorzuheben: Regelung des Korridorverkehrs in Oberschlesien, Verbesserung der verschiedenen Einrichtungen auf den Grenzgemeinschaftsbahnhöfen und Beseitigung von Verkehrsschwierigkeiten im Güterverkehr. Wie die Ostdeutsche Wirtschaftszeitung mitteilt, gelang infolge allseitigen Entgegenkommens eine befriedigende Lösung der Fragen. Endgültig werden die vorhandenen Schwierigkeiten erst abgestellt werden können, wenn die in Aussicht genommenen Umbauten verschiedener Grenzbahnhöfe beendet sein werden. Da sich bei Behandlung der Personenkraftfahrzeuge beim Grenzübertritt Schwierigkeiten ergeben haben, wird versuchsweise ein erleichtertes Verfahren zugelassen werden, endgültige Regelung bleibt vorbehalten. Das Nähere ist bei den Hauptzollämtern Beuthen, Gleiwitz, Kreuzburg und Ratibor zu erfahren.

— **Kurszettel für die Umrechnung der Auslandsfrachten.** Die Handelskammer zu Berlin macht die Verkehrtreibenden darauf aufmerksam, daß vom 1. April d. J. ab auch die von der Eisenbahn für den Güterverkehr bisher auf den Güterabfertigungsstellen ausgehängten Kurszettel auf schriftlichen Antrag an die Verkehrtreibenden allgemein abgegeben werden können. Der Antrag ist bis zum 15. des letzten Monats eines Vierteljahres unmittelbar bei der zuständigen Reichsbahndirektion zu stellen und in ihm anzugeben, durch welche Güterabfertigung die Zettel bezogen werden sollen. Die Kurszettel sind von der zuständigen Güterabfertigungsstelle abzuholen, können aber auch gegen Hinterlegung von Freiumschlägen zugesandt werden. Der im voraus zu entrichtende vierteljährliche Bezugspreis für einen Kurszettel beträgt für das Vierteljahr April—Juni 1923 3800 *M* und ist an die Güterabfertigung, durch die die Zettel bezogen werden, zu entrichten.

— **Eisenbahnjubiläen.** Die Eutin-Lübecker Eisenbahn, ein seit ihrem Bestehen dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörendes Mitglied, feierte kürzlich in Lübeck ihr fünfzigjähriges Bestehen. Ein ebenfalls unserem Verein seit dem Jahre 1876 angehörendes Mitglied, die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, wird den Tag ihres fünfzigjährigen Bestehens am 21. d. M. festlich in Blankenburg (Harz) begehen.

— **Von den süddeutschen Luftverkehrslinien.** Zu der Frage der Streckenführung auf den süddeutschen Luftverkehrslinien erhält der „Schwäb. Merkur" von den Junkers-Werken eine Zuschrift, die u. a. feststellt: Die Junkers-Werke und die mit ihnen in Gemeinschaft arbeitenden süddeutschen Luftverkehrsgesellschaft, die Rumpler Luftverkehrs A.-G. und die Bayrischer Luftlloyd G. m. b. H., haben nach eingehender Prüfung des Gesamtfragengebietes auf Grund der in den letzten Jahren gemachten Erfahrungen vorgeschlagen, die Strecke München-Berlin fallen zu lassen, solange die Möglichkeit eines Flugbetriebes auch während der Nacht nicht gegeben ist. Sie haben statt dessen unter Berücksichtigung der Anschlußmöglichkeiten der Nachtschnellzüge einen Verkehrsplan vorgelegt, der München zum Mittelpunkt des südeuropäischen Luftverkehrs machen wird, indem zwei große europäische Linien von internationaler Bedeutung von München aus nach Südwesten und Südosten geführt werden. Auf diesen Linien kann man von München aus in einem Tage einerseits Genf und nach Möglichkeit Marseille und anderseits Wien, Pest und Belgrad erreichen. Um diese für die deutsche Volkswirtschaft ungemein vorteilhaften Verkehrsmöglichkeiten zu schaffen, soll eine Agentur und Betriebsgemeinschaft zwischen den Luftverkehrsgesellschaften der in Frage kommenden Länder, Schweiz, Deutschland, Österreich, Ungarn und Südslawien, geschlossen werden. Auf besonderen Wunsch des bayrischen Handelsministeriums haben sich die hier beteiligten süddeutschen Verkehrsgesellschaften und die Junkers-Werke bereit erklärt, unter Zurückstellung aller Erwägungen, die darauf hinweisen, auf innerdeutschen Linien, die gute Nachtschnellzugverbindungen haben, wertvolles und modernes Luftverkehrsmaterial nicht einzusetzen, den bayrischen Wünschen Rechnung zu tragen und die Strecke München-Berlin mit modernen Verkehrsflugzeugen zu befliegen. Mit Rücksicht auf die bisherigen Erfahrungen, die eine nur sehr geringe Passagier- und Postfrequenz dieser Linie in Aussicht stellen, ist allerdings an diese Bereitwilligkeitserklärung die Bedingung geknüpft worden, das bayrische Handelsministerium möge die Garantie für eine bestimmte Personenfrequenz übernehmen, damit die Luftverkehrsgesellschaften keine allzugroßen Verluste erleiden. Dieser Vorschlag ist vom Reichsverkehrsministerium abgelehnt worden.

Österreich.

— **Regelung der Südbahnfrage.** Die in Rom stattgefundenen Südbahnverhandlungen (vergl. Nr. 9, S. 158 der Ztg.) führten zu einem Abkommen, über dessen Inhalt bei einer Pressekonferenz vom Präsidenten der Generaldirektion folgendes bekanntgegeben wurde.

Die Südbahngesellschaft soll künftig die Bezeichnung „Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft, vorm. Südbahngesellschaft" in französischer Sprache mit den Übersetzungen in den Sprachen aller beteiligter Staaten führen. Es soll damit zum Ausdruck gebracht werden, daß sie den Verkehr zwischen der Donau, dem Adriatischen Meer und der Save zu besorgen hat. Als Sitz der Gesellschaft wurde ohne Einschränkung Wien bestimmt. Die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates wurde um 4, von 25 auf 29, erhöht, und zwar betrifft die Vermehrung ausschließlich die Zahl der freigewählten Mitglieder, die nicht 13, sondern 17 betragen wird.

Die wichtigste Bestimmung in finanzieller Beziehung betrifft den Titredienst, der nicht mehr auf französische Franken, sondern auf Goldfranken gestellt wird. Dadurch ist es möglich geworden, die französische Hausseklausel entfallen zu lassen, womit der gesamte Zinsen- und Tilgungsdienst eine wesentliche Vereinfachung erfährt.

Österreich wurden in Berücksichtigung seiner schlechten Finanzlage besondere Erleichterungen zugestanden. Die Venediger Vereinbarung hatte für die Südbahngesellschaft eine Beteiligung an dem Roherträgnis der einzelnen Netze im Ausmaße von 22½ % vorgesehen. Schon vor den römischen Verhandlungen waren Österreich einzelne Erleichterungen zugestanden worden, bei denen man sich auch von der Erwägung leiten ließ, daß sich angesichts der Einnahmenentwicklung der österreichischen Bahnen wohl sehr hohe Roheinnahmenzahlen ergeben, daß aber infolge der hohen Betriebskosten keine Erträgnisse zu verzeichnen sind. Schon bei den Wiener Verhandlungen ist neben dem Mindestmaß auch ein Höchstmaß der zu zahlenden Roheinnahmenvergütung festgesetzt worden, und zwar mit der Hälfte des Mindestmaßes, so daß der sogenannte Excedant, das ist die über das Mindestmaß hinausgehende Leistung, höchstens die Hälfte des Mindestbetrages erreicht. In den Wiener Verhandlungen ist als Sonderbegünstigung Österreichs in Aussicht genommen worden, daß Österreich während der ersten fünf Jahre nur den Mindestbetrag, also gar keinen Excedant, und während der nächsten zehn Jahre nur ein Viertel des Mindestbetrages als Excedant zu zahlen habe. In Rom wurde nun folgende Skala für Österreich aufgestellt: In den ersten fünf Jahren zahlt es nur den Mindestbetrag, weiter wird vom 6. bis 10. Jahre die Höchstgrenze des Excedants mit 7.5 %, vom 11. bis 15. Jahre mit 15 %, vom 16. bis 20. Jahre mit 25 %, und vom 21. bis 25. Jahre mit 35 % des Mindestbetrages festgesetzt bzw. auf diese Summe herabgesetzt, so daß erst vom 26. Jahre an äußerstenfalls 50 % des Mindestbetrages als Excedant für Österreich gelten. Eine weitere Erleichterung für Österreich wurde damit erreicht, daß sich Italien bereit erklärt hat, das Opfer, welches es aus dem Titel „Tonnagezahlung" übernimmt, zu erweitern. Italien hatte sich in Venedig verpflichtet, für jede Tonne, die im Triester Ein- und Ausfuhrverkehr durch die Südbahn befördert wird, zwei Goldfranken zu bezahlen, jedoch nur insoweit, als die Tonnageziffer eine Million überschreitet. Durch das neue Zugeständnis Italiens tritt diese Zahlung schon bei einer Tonnenzahl von 650 000 in Kraft.

Eine der wichtigsten Fragen war die Schaffung eines kommerziellen Zentraldienstes. Es wurde die Einrichtung eines besonderen kommerziellen Staatenausschusses vorgesehen, in den jeder der vier beteiligten Staaten je zwei Vertreter entsenden soll, deren Hauptaufgabe darin bestehen wird, die kommerziellen Angelegenheiten des zwischenstaatlichen Verkehres zu besorgen. Auch dieser kommerzielle Staatenausschuß wird seinen Sitz in Wien haben.

Zahlungen werden künftig durchwegs unmittelbar an den Obligationenfonds geleistet. Ganz neu sind die Bestimmungen über die Bezahlung der Régime provisoire-Schulden. Die Gesellschaft hat es auf sich genommen, diese nach Maßgabe der vorhandenen Mittel und nach einem gewissen Schlüssel bis zum Jahre 1968 zu bezahlen. Wenn dann noch ein unbeglichener Rest vorhanden sein sollte, wird dieser gestrichen. Über die Rückzahlungsbedingungen machte der Präsident der Generaldirektion folgende Mitteilungen: Südslawien verzichtet auf jeden Aktivsaldo zu seinen Gunsten aus der Liquidationsbilanz vom 1. Januar 1923; ebenso verzichtet die Südbahn auf einen allfälligen Saldo zu ihren Gunsten. Ebenso verzichtet Südslawien auf die Übertragung oder Nachzahlung der mathematischen Reserven, die für die Pensionen der bereits pensionierten und der noch aktiven Beamten anzulegen wären. Es verzichtet auch auf die Bezahlung der strittigen Verkehrssteuern und der strittigen Zollstrafen, die sehr hohe Beträge darstellen würden. Auch Italien verzichtet auf den Liquidationssaldo und mathematische Reserven, die in Lire zu bezahlen wären; es verlangt nur die Rückzahlung der tatsächlich geleisteten Betriebsvorschüsse. Dagegen haben sich Österreich und Ungarn das Recht gesichert auf Ausfolgung der

mathematischen Reserven und Rückzahlung der geleisteten Betriebsvorschüsse sowie auf den Liquidationssaldo.

Der Titredienst des mit 471 066 300 Goldfranken berechneten Kapitals, das auf die Netze sichergestellt wird, wird sich in Zukunft derart abwickeln, daß aus dem Mindestzuschuß von 18 Millionen Goldfranken für jede Obligation, deren Nennwert auf mindestens 60 und höchstens 112½ Goldfranken lauten wird, mindestens 3.6 Goldfranken und höchstens 5,4 Goldfranken als Zinsen bezahlt werden. Ausgenommen davon ist das 4proz. Markanlehen, welches einberufen wird. Die vor dem Kriege ausgelosten Stücke werden mit 90 Goldfranken eingelöst, die Frankenvorkriegskupons bis einschließlich 1. Juli 1914 mit 6,5 französischen Franken, die Kriegskupons ausschließlich 1. Juli 1914 bis einschließlich 1. Januar 1919 mit 2 Goldfranken, und alle Nachkriegskupons bis einschließlich 1. Januar 1923 mit 1,40 Goldfranken. Die Zahlung erfolgt im Wege der Verlosung, die in 25 Jahren beendet sein muß. Die Vorkriegskupons werden sofort bezahlt.

Das in Rom getroffene Abkommen unterliegt noch der Genehmigung durch die beteiligten Staaten, die bis zum 1. September d. J. erfolgt sein muß.

— **Förderung des Hotelbaues von Bundes wegen.** „Bauet Hotels in Österreich", so betitelt sich eine vom österreichischen Bundesministerium für Verkehrswesen vor kurzem ausgegebene kleine Schrift, die, gefällig und mit reichlichem Bildschmuck ausgestattet, die günstigen Verhältnisse hervorhebt, die gegenwärtig für die Neugründung großer Hotelanlagen in Österreich bestehen. Von dem Gesichtspunkt ausgehend, daß Österreich wie kaum ein anderes Land Mitteleuropas alle Voraussetzungen in sich schließt, die es zum bevorzugten Reiseland für alle Welt machen könnten, wird in der Schrift darauf hingewiesen, daß dieser volkswirtschaftlich so wünschenswerten Entwicklung lediglich der manchenorts derzeit noch bestehende Mangel an großen, dem Geschmack des Auslandes Genüge leistenden Fremdenherbergen entgegensteht. Die für die Errichtung solcher Hotels in Betracht kommenden Unternehmerkreise auf diese günstige Gelegenheit einer vielversprechenden sicheren Kapitalsanlage in Österreich aufmerksam zu machen, ist der besondere Zweck des kleinen Heftes, das in deutscher, englischer und französischer Sprache aufgelegt ist. Das Verkehrsministerium hat sich in Verfolg dieses Zieles nicht bloß auf eine Darstellung der Vorzüge des Landes als erstklassiges Reisegebiet beschränkt, sondern auch auf eine Anzahl weitgehender Begünstigungen aufmerksam gemacht, deren der Hotelgründer in Österreich gewärtig sein kann. Darüber hinaus ist darin aber auch eine größere Anzahl von Plätzen angeführt und beschrieben, die sich unter vielen anderen in Österreich für die Errichtung neuer großer Hotelanlagen besonders günstig erweisen würden.

— **Personalnachrichten.** Verliehen wurde dem Vizepräsidenten der Bundesbahndirektion Villach Hofrat Ing. Franz Felsenstein der Posten eines Vizepräsidenten für den technischen Dienst bei der Bundesbahndirektion Wien-Nordost, dem Ministerialrat im Bundesministerium für Verkehrswesen Dr. Techn. Ing. Alfred Wirth der Posten eines Vizepräsidenten für den technischen Dienst bei der Bundesbahndirektion Wien-West, dem Ministerialrat im Bundesministerium für Verkehrswesen Anton Schöpfer der Posten eines Vizepräsidenten bei der Bundesbahndirektion Villach, und dem Hofrat der österreichischen Bundesbahnen Ing. Viktor Weiser der Posten eines Vizepräsidenten bei der Bundesbahndirektion Linz.

Ungarn.

— **Regelung des Wagenübergangs auf den Linien der Arader und Csanáder Eisenbahnen.** Da das Betriebsnetz der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen aus den ungarischen und rumänischen Linien besteht, die räumlich voneinander getrennt sind, können Wagen von dem einen auf das andere Gebiet nicht unmittelbar übergehen. Aus diesem Grunde führt jedes der beiden Netze verschiedene Wagenbezeichnungen; auch sind hinsichtlich des Wagendienstes beide Netze als zu verschiedenen Verwaltungen gehörend zu betrachten.

— **Die neuen Grenzstationen Ungarns mit Österreich und Rumänien.** Die neuen Grenzstationen zwischen Österreich und Ungarn sind: (Österr.) Nikelsdorf-(Ung.) Hegyshalom, Mogersdorf-Szentgotthard, Loipersbach-Schattendorf-Agfalva, Baumgarten-Sopron, Pamhagen-Mekszikópuszta; zwischen Ungarn und Rumänien: (Ung.) Nyirábrány-(Rum.) Valea Liu Mihai (Ermihály Falva), Biharkeresztes-Episcopia-Bihor (Biharpüspöki), Kötegyán-Salonta Mare (Nagyszalonta), Lökösháza-Curtici (Kürtös).

— **Verhandlungen über den direkten Güter- und Kohlenverkehr zwischen Ungarn und Südslawien.** Zwischen ungarischen und südslawischen Bahnverwaltungen wurden Verhandlungen gepflogen, welche den direkten Güter- und Kohlenverkehr zwischen den beiden Staaten im Übergange betreffen. Die Verhandlungen, welche bisher in Budapest abgehalten wurden, werden in Belgrad fortgesetzt und endgültig abgeschlossen.

— **Preisausschreiben für wirtschaftliche Ausnutzung der Kohle.** Der Handelsminister hat ein Preisausschreiben zur wirtschaftlichen Ausnutzung der einheimischen minderwertigen Kohlensorten veröffentlicht. Der erste Preis beträgt 600 000 K., der zweite 400 000 K. und der dritte Preis 200 000 K. Die Preisarbeiten sind bis zum 9. Juni 1923 an die Direktion des Königl. ung. technologischen Gewerbemuseums und der Materialprüfungsanstalt einzureichen.

— **Einstweiliges Handelsabkommen mit der Tschechoslowakei.** Die Anfang Dezember v. J. über ein Warenaustauschübereinkommen mit der Tschechoslowakei eingeleiteten Verhandlungen wurden nunmehr abgeschlossen. Sie haben zwar vorläufig noch nicht zum Abschluß eines endgültigen Übereinkommens geführt: es ist jedoch gelungen, einstweilen die Grundsätze festzulegen, nach denen die beiden Staaten im gegenseitigen Handelsverkehr hinsichtlich der Behandlung der Ein- und Ausfuhr vorgehen werden. Die beiden Vertragsteile haben übereinstimmend den Wunsch geäußert, das einstweilige Abkommen ehestens durch ein endgültiges zu ersetzen. Die bezüglichen Abmachungen treten nach Genehmigung durch die beiden Regierungen in Kraft.

— **Erleichterung der Postpaketverzollung.** Da die ungarische Post nunmehr über hinreichenden Raum verfügt, um die Zollbehandlung der aus dem Auslande stammenden Postpakete vorzunehmen, hat der Handelsminister die bisherige Bestimmung außer Kraft gesetzt, nach der die Postpakete, die wegen irgendeiner Ursache nicht verzollt werden konnten, ohne Rückaviso an die Aufgabestation zurückzusenden waren. In Zukunft werden diese Pakete bis zum Ablauf der Rückavisofrist dem Empfänger zur Verfügung gehalten.

— **Regierungskommissariat für Kohlenangelegenheiten.** In jüngster Zeit wurden darüber Beratungen gepflogen, ob das Regierungskommissariat für Kohlenangelegenheiten weiter aufrechterhalten oder aufgelöst werden soll. In dieser Angelegenheit vertritt der Handelsminister den Standpunkt, daß das Regierungskommissariat vorläufig weiter bestehen soll.

Übrige europäische Länder.

— **Jahresbericht der schwedischen Staatsbahnen für 1921.** Der Zug der Zeit nach Vereinfachung und Verbilligung äußert sich auch im Jahresbericht für 1921 gegenüber dem Bericht für 1920 (vgl. Nr. 4 Jahrg. 1922 d. Ztg.) durch Weglassungen und Verkürzungen.

Die Streckenlänge ist im Berichtsjahre mit 5507 km unverändert geblieben. Am Ende 1921 waren 387,1 km doppelgleisig. Der Rechnungsabschluß für die 4 letzten Jahre ergibt folgendes Bild:

	Einnahmen	Ausgaben	Überschuß	Erträgnis der Baukosten in Prozenten
	Millionen	Kronen	bzw. Verlust	
1918	255 424	315 722	— 60,3	— 8,41
1919	297 968	309 309	— 11,07	— 1,43
1920	343 018	313 435	+ 29,58	+ 3,57
1921	257 244	250 016	+ 7,23	+ 0,83

Zwar ist der Ueberschuß von 7,23 Millionen Kronen, der im Jahre 1921 erzielt wurde, für die Verzinsung des Kapitalaufwandes nicht genügend, und ein solches Ergebnis würde in einem Normaljahr nicht als befriedigend angesehen werden können, aber wenn man die einzig dastehenden schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse betrachtet, die im Berichtsjahre herrschten, und die daraus hervorgehende höchst ungünstige Einwirkung auf den Verkehr und die Wirtschaft der Staatsbahnen, so muß das Ergebnis doch als verhältnismäßig günstig bezeichnet werden. Zu diesem Ergebnis hat in erster Linie die kräftige Verminderung der Betriebsausgaben beigetragen. Es muß vor allem hervorgehoben werden, daß der Anschlag von 10 Millionen Kronen, den der Reichstag im Interesse der Hebung des Erwerbslebens des Landes für Frachtherabsetzungen bewilligte, zur Deckung eines auf Grund der Tarifermäßigungen vom 1. August 1921 befürchteten Verlustes nicht in Anspruch genommen werden brauchte. Auch konnte die Direktion am Jahresschlusse noch eine weitere bedeutende Tarifermäßigung, die am 1. Januar 1922 in Kraft trat, beantragen, indem sie sich dabei auf die Anregung des Reichstages berufen konnte, daß in außerordentlichen Zeiten erforderlichenfalls von einer Verzinsung des in den Staatsbahnen niedergelegten Kapitals abgesehen werden könne.

Die bekannte Zeiterscheinung der Ausschüsse verlangt auch in Schweden ihr Recht. Ausschüsse wurden eingesetzt für Aenderung und Vereinfachung der geltenden Bestimmungen

über Arbeitsordnungen, für Ausarbeitung von Vorschlägen für eine neue Bahnbewachungseinteilung (eine neue Bahnbewachungsordnung ist am 1. Januar 1922 in Kraft getreten), und von Grundlagen für Berechnung gemeinsamer Unterhaltungskosten in Stationen, in denen sich die Staats- und Privatbahnen vereinigen. Die schwedische und norwegische Regierung haben gemeinschaftlich einen Ausschuß zur Erörterung der Frage einer Zusammenknüpfung der schwedischen und norwegischen Bahnen im nördlichen Bohuslän gebildet. Andererseits sind auch einige Ausschüsse nach Abschluß ihrer Arbeiten aufgelöst worden.

Im Laufe des Berichtsjahres eröffneten die Staatsbahnen im Bohuslän die Personen- und Güterbeförderung von Station Dingle einerseits nach dem Hunnebostrandhafen (27,1 km), anderseits nach Fjällbacka (24,3 km). Die erforderlichen Straßen wurden durch die Staatsbahnen selbst gebaut.

Um den Jahresschluß war die Einführung der Druckluftbremse, Bauart Kunze-Knorr, soweit vorgeschritten, daß außer dem Material für die Erzzüge 185 Lokomotiven, 544 Personen- und 2059 Güterwagen mit solchen Bremseinrichtungen und 3878 Güterwagen mit Leitungen für solche ausgerüstet waren. Die Durchführung von druckluftgebremsten Zügen begann im Juni. Um Jahresschluß konnten alle wichtigeren Ferngüterzüge und der größte Teil der Lokalpersonenzüge für Stockholm, Gothenburg und Malmö mit Druckluft gebremst werden. Die Brenntorfherstellung wurde als nicht mehr lohnend eingestellt, die Holzheizung der Lokomotiven im IV. und V. Bezirk ungefähr auf der Höhe des Vorjahres gehalten.

Ein neuer Personentarif für den Wechselverkehr mit Norwegen, Dänemark und Finnland trat am 1. Juli 1921 in Kraft. Die Anteile der beteiligten Bahnen sind darin in den Währungen ihrer Länder angegeben. Bei Erhebung der Fahr- und Gepäckgebühren, die in einer Summe und der Münzsorte des Landes der Ausgangsstation erfolgt, werden die Anteile erst in diese Währung nach dem geltenden Kurse umgerechnet. — Am 1. April 1921 trat eine neue Auflage des mitteleuropäisch-nordischen Personenwechselverkehrtarifs in Kraft. Er ist in Schnittform aufgestellt und umfaßt den Verkehr zwischen Schweden, Norwegen und Dänemark einerseits und Deutschland anderseits. Die Möglichkeit, unmittelbare Fahrkarten zwischen den verschiedenen Ländern auszustellen, ist damit erweitert. Neue amtliche Reisebureaus wurden in Newyork, Paris und London eingerichtet.

Das Ergebnis des elektrischen Betriebes auf der Strecke Riksgränsen—Nattavara war im Berichtsjahr befriedigend. Verbraucht wurden 28 451 046 kw. Die Elektrisierungsarbeiten an der Strecke Kiruna—Svartön, die bei Jahresbeginn soweit vorgeschritten waren, daß der elektrische Betrieb bis Gällivare reichte, gingen weiter, so daß der elektrische Betrieb am 1. Oktober Nattavara erreichte. An der Stockholmer Bahnhoffrage wurde weiter gearbeitet und der Regierung ein Vorschlag zur Verbesserung der Einrichtungen in Stockholm, Zentralbahnhof eingereicht. Ueber die künftige Anordnung der Bahnhofanlagen in Gothenburg, Hallsberg, Hälsingborg und Lund wurde mit den betreffenden Gemeinden verhandelt.

Die Kosten der Unterhaltung des Unter- und Oberbaues der Bahn betrugen im Mittel 1449 Kr. auf das Bahnkilometer, gegen 1907 und 2151 Kr. in den beiden Vorjahren; sie sind also sehr bedeutend zurückgegangen. Zur Behebung von Frostbeulen wurden über 8 km Gleisisolierungen vor allem um Krylbo und Mora vorgenommen. Von der Gesamtzahl der verlegten Schwellen waren am Jahresschluß 33,92 % getränkt.

Am Ende des Betriebsjahres hatten die schwedischen Staatsbahnen 1052 Dampf- und 22 elektrische Lokomotiven, 3 Motorwagen, 2002 Personen- und Postwagen, 27 475 Güter- und Gepäckwagen (darunter 2931 Erzwagen). Die zurückgelegten Zugkilometer, die im Jahre 1920 24,15 Millionen betrugen, gingen im Berichtsjahre auf 20,72 Millionen herab und bleiben damit um 18,2 % gegen 1913 zurück. Die Wagenachskilometer und die Gütertonnenkilometer, auf das Bahnkilometer gerechnet, gingen von 163 300 im Vorjahr auf 135 200 bzw. von 356 200 auf 307 100 (um 17 bzw. 15 %) zurück. Gegenüber dem Vorkriegsjahr 1913 beträgt die Minderung 37 bzw. 26 %. Der Vorkriegsverkehr ist also weitaus nicht erreicht. Die Zahl der Personenkilometer betrug 1 175 906 107 und ist um 12 % niedriger als im Vorjahre. Ein Vergleich der Gütertransportmenge (ausschl. Lapplanderz) mit 1913 zeigt, daß trotz des seitdem beträchtlich erhöhten Umfanges des Bahnnetzes eine Minderung um 28,4 % an der Tonnenzahl und um 14,4 % an der Tonnenkilometerzahl eingetreten ist. Schon diese Zahlen beleuchten den Niedergang des Erwerbslebens und die daraus für die Wirtschaftsgebarung der Staatsbahnen entspringenden Schwierigkeiten. Die Beförderung von Lapplanderz, das in dem schwedischen Güterverkehr eine besondere Rolle spielt, hat sich von ihren Tiefständen, 2,33 Millionen Tonnen 1919 und 2,40 im Jahre 1920, auf 4,96 Millionen Tonnen gehoben und damit die Zahl 4,3 des Vorkriegsjahres 1913 überschritten.

Die Dampffährenverbindung Saßnitz—Trälleborg weist 1888 einfache Fahrten von und nach Schweden auf (davon 1094 mit schwedischen Fähren), 142 172 Reisende (107 667 i. V.) und 147 369 t Güter (167 961 i. V.), die Verbindung Malmö-Kopenhagen 1643 Fahrten (822 schwedische), 53 551 Reisende (63 019 i. V.) und 86 099 t Güter (191 077 i. V.).

Die Durchschnittszahl des Personals ging von 38 264 im Jahre 1919 und 35 543 im Vorjahre auf 30 436 im Berichtsjahre weiter zurück. Am Jahresschluß betrug sie 28 610. Die Anzahl der Unglücksfälle ist nach dem Hochstand während der Kriegsjahre (469 i. J. 1918) gegenüber 286 i. V. auf 183 weiter ganz bedeutend zurückgegangen und bleibt selbst gegenüber der sehr günstigen Mittelzahl 196,8 für 1906/10 wesentlich zurück. Getötet wurden 32 Personen oder genau die Hälfte des Vorjahres, verletzt 114 gegen 166.

Die Anzahl der Schienenbrüche, die während der Kriegszeit bis auf 1095 im Jahre 1917 angewachsen und im Vorjahr bis auf 314 zurückgegangen war, ist diesmal wieder emporgeschnellt bis auf 559. Anlaß hierzu gab ein einzelner Fall, wobei auf einmal nicht weniger als 203 Schienenbrüche infolge schwerer Bremsschliffstellen an beiden Rädern eines Erzwagens entstanden, worüber wir in Nr. 5, S. 90 d. Ztg. schon besonders berichteten.

Dr. S.

— Die Verwaltung der Mora-Vänernbahn und die Kritik der Staatsbahnrevisoren. Von den Bemerkungen der letzten Kritik der Staatsbahnrevisoren bezog sich eine auf die Verwaltung der Mora-Vänernbahn und enthielt den bedenklichen Vorwurf, daß die Bahn, seitdem sie in Staatsbesitz gelangt sei, statt Überschüsse Verlust ergebe, daß die Verwaltung die rein wirtschaftlichen Gesichtspunkte hintansetze und dafür dem Verlangen nach einer, wie man sagt, staatsbahnmäßigen Anlage nachgebe. (Vergl. Jahrg. 1922 S. 913 d. Ztg.) Der Vorwurf hat nun die Eisenbahndirektion auf den Plan gerufen. Sie erinnert daran, daß die Staatsbahnrevisoren 1920 bezeugten, daß durch die mit der Übernahme der Bahn eingetretenen, in vieler Hinsicht gründlich veränderten Verhältnisse eine Personalvermehrung bedingt worden sei, und daß sich ein Unterausschuß der Staatsbahnwirtschaftskommission in gleichem Sinne äußerte. Die betreffende Bezirksverwaltung hebt nun hervor, daß sowohl die Unterhaltung der Bahn und der zugehörigen Bauten wie auch das rollende Material bei der Übernahme in hohem Grade heruntergewirtschaftet waren. Ohne Übertreibung könne gesagt werden, daß die Eisenbahn mit Rücksicht auf die notwendigsten Forderungen der Betriebssicherheit und des Verkehrsleistungsvermögens sich nicht in befriedigendem Zustande befand. Die Privatbahngesellschaft hatte in Erwartung der Übernahme durch den Staat es als in ihrem Interesse liegend gefunden, möglichst geringe Kosten aufzuwenden, und es sei wahrscheinlich, daß das vom Rentabilitätsstandpunkt günstige Ergebnis, das sich in den letzten Jahren nach Angaben der Verwaltung herausstellte, nicht unwesentlich in diesen Verhältnissen seine Begründung hatte. Die Staatsbahnen mußten daher in den ersten Jahren nacheinander kräftige Ausbesserungs- und Verstärkungsarbeiten einleiten. Davon könne keine Rede sein, daß diese Unterhaltungsarbeiten nur dem Bestreben entsprungen seien, die Bahn in eine „staatsbahnmäßige" Verfassung zu bringen, sondern gewisse erhebliche Unterhaltungsarbeiten waren zwingend hervorgerufen durch den unbefriedigenden Zustand der Bahn als Folge der vernachlässigten Unterhaltung. Die Direktion erinnert sodann daran, daß niemand sagen könne, wie die wirtschaftlichen Verhältnisse für die Besitzer und die Verkehrs- und Tarifverhältnisse für die auf die Bahn angewiesene Allgemeinheit sich während der Krisenjahre entwickelt hätten, wenn die Bahn in Privatbesitz verblieben wäre. Sie hebt hervor, daß die ersten Betriebsjahre unter den gegebenen ungewöhnlichen Zeiten und widrigen Umständen zwar verlustbringend gewesen seien — wieviel, könne zahlenmäßig nicht nachgewiesen werden —, aber die Tatsache bleibe doch bestehen, daß der Staat durch den Kauf der Mora-Vänernbahn zu einem für die Zeitverhältnisse ausnehmend billigen Preis eine Bahnstrecke erworben und in geordneten Zustand gebracht habe, die ein sehr wichtiges Glied in seinem Bahnnetz bilde. Noch sei zwar erst das erste Kapitel der Geschichte der jetzt angeknüpften Verkehrsverbindung Östersund-Mora-Kristinehamn-Trollhätta Kanal geschrieben. Da die Auswirkungen des Gesellschaftslebens durch einen zerstörenden Krieg und dessen noch zerstörendere Nachwirkungen nun einmal gestört seien, könne es vielleicht in mancher Hinsicht ungewiß sein, ob für die Entwicklung der Bahn noch die früheren Gesetze und Erfahrungen gelten oder ob sie sich als eine kostspielige Fehlspekulation herausstelle. Doch sei es die bestimmte Zuversicht und Hoffnung der Direktion, daß der untere Teil der Inlandbahn, von der die Mora-Vänernbahn das abschließende, wichtigste Glied bilde, unter Staatsleitung sich nicht nur für die von ihr berührten Orte als segensreich und nützlich, sondern auch vom reinen Geschäftsstandpunkte als ei

für die Staatsbahnen auf die Dauer gewinnbringendes und günstiges Unternehmen erweise.

Allein schon der Vorteil, daß man jetzt auf der Bahnstrecke neuzeitliche, brennstoffsparende und zugkräftige Lokomotiven laufen lassen könne, wiege die Ausgaben für die an den Bahnanlagen durchgeführten Verbesserungen auf. So wie die Bahn jetzt fertig daliegt und eine im Zugbetrieb wirtschaftliche und für die künftige Bahnunterhaltung billige Linie bildet, kostet die Mora-Vänernbahn dem Staat ausschließlich rollendem Material 15 634 000 Kr. oder 54 300 Kr. auf das Kilometer, was unter gegenwärtigen Zeitverhältnissen nicht teuer ist. Die Strecke Sveg-Brunflo hat auf das Kilometer 136 700 Kr., die Strecke Sveg-Kristinehamn 70 000 Kr. und die ganze Stammbahn Östersund-(Brunflo)-Kristinehamn ungefähr 97 000 Kr. auf das Kilometer gekostet. Die im Bau befindliche Bahn Limedsforsen-Särna soll nach Berechnung auf das Kilometer 76 000 Kr. kosten und die künftige Bahn Arvika-Mellernd im Mittel der verschiedenen Strecken 92 000 Kr. Für die allerdings in besserer Art und Klasse angelegte Ostküstenbahn werden auf das Kilometer ungefähr 130 000 Kr. gerechnet.

Durch die Maßnahmen der Direktion, die auf öffentlich bekanntgegebene und von den maßgebenden Stellen des Staates gebilligten Grundlagen sich aufbauen, und die keine unnötigen oder unnützlichen Auslagen bedingen, sei ein Staatseigentum von hohem Zukunftswert zu einem besonders billigen Preis erstanden. Die Direktion sei daher der Ansicht, daß sie den offenbar nur durch ungenügendes Eindringen in die Sache erklärlichen Schluß der Staatsrevisoren, daß die Direktion bei der Durchführung ihrer Aufgaben an der Mora-Vänernbahn Mangel an Sparsamkeit mit den Mitteln des Staates an den Tag gelegt habe, nicht verdiene. Dr. S.

— **Erhöhung der Eisenbahntarife in Polen.** Wie dem A. T.-A. aus Warschau berichtet wird, ist am 26. März d. J. die allgemeine Erhöhung der geltenden Gütertarife beschlossen worden. Die Erhöhung beträgt 100 % der seit 1. März d. J. gültigen Frachtsätze. Die Einführung der Erhöhung erfolgt am 15. April d. J. Eine Ausnahme von der 100prozentigen Erhöhung tritt nur bei den für die Ausfuhr geltenden Ausnahmetarifen in Kraft; die letzteren werden nicht um 100, sondern nur um 50 % erhöht. Die Einführung dieser Erhöhung war ursprünglich für den 1. d. M. geplant. Da aber in den letzten Märztagen eine Besserung des Kurses der polnischen Mark und im Zusammenhang damit eine Preisermäßigung für wichtige Lebensmittel, wie Mehl, Eier festgestellt werden konnte, hat man sich entschlossen, die Einführung der Erhöhung um einen halben Monat zu verschieben und die Ausfuhr-Ausnahmetarife in geringerem Ausmaß zu belasten.

— **Güter- und Kohlenverkehr zwischen Österreich und der Tschechoslowakei im Durchgang durch Deutschland.** Seit 1. April d. J. erfolgt die Beförderung der Güter- und Kohlensendungen (einschließlich lebender Tiere und Leichen) zwischen den Stationen der österreichischen Eisenbahnen und den Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen im Durchgang durch Deutschland auf Grund des Internationalen Übereinkommens samt Nachträgen und einheitlichen Zusatzbestimmungen unter Bedachtnahme auf gewisse Sondervorschriften, welche nach dem A. T. A. insbesondere folgende Gegenstände betreffen: Von der Beförderung mit direkten internationalen Frachtbriefen ausgeschlossen sind K o s t b a r k e i t e n (gemäß den für alle neugeregelten Güterverkehre maßgebenden Ausnahmebestimmungen). Die V o r s c h r i f t d e s B e f ö r d e r u n g s w e g e s durch den Absender im Frachtbriefe (Anführung der Grenzübergangsstationen von Staat zu Staat) wird auch hier gefordert; die F r a c h t b e r e c h n u n g erfolgt in der gleichen Weise, die Frachterhebung ähnlich, wie für den unmittelbaren österreichisch-tschechoslowakischen Güterverkehr vorgesehen; ein F r a n k a t u r z w a n g besteht demnach n u r bei Sendungen von Stationen der Tschechoslowakischen Republik nach österreichischen Stationen der Südbahn, der Eisenbahn Wien-Aspang und der A.-G. der Wiener Lokalbahnen bis zur tschechoslowakisch-deutschen Grenzübergangsstation; im Verkehre mit den genannten österreichischen Privatbahnen werden N a c h n a h m e n nach Eingang und B a r v o r s c h ü s s e nicht zugelassen, andernfalls in der Währung des Versandlandes gestattet; ebenso kann die I n t e r e s s e d e k l a r a t i o n im gegenseitigen Verkehre nur in der Währung des Versandlandes vorgenommen werden. Die Beförderung der P r i v a t w a g e n wird ausführlich geregelt.

— **Die Entstaatlichung der italienischen Eisenbahnen.** In Italien ist die Entstaatlichung der Eisenbahnen und deren Übergabe an die Privatwirtschaft beschlossene Sache. Es werden nun auch die näheren Bedingungen bekannt, unter denen die Übergabe erfolgen soll. Man schreibt uns darüber aus Mailand: Der Staat übergibt die Bahnen einer privaten Gesellschaft auf 30 Jahre; nach Ablauf dieser Frist läuft die Konzession immer wieder 15 Jahre weiter, wenn der Vertrag nicht von irgendeiner Seite 2 Jahre vor Ablauf eines neuen Termins gekündigt wird. Der Staat übergibt ohne Entschädigung die Ausnutzung einer bestimmten Gruppe von Eisenbahnlinien mit allen ihren Einrichtungen, Zubehör und dem Rollmaterial und garantiert dem Übernehmer während der ganzen Dauer der Konzession eine jährliche kilometrische Mindesteinnahme. Um aber den Übergang vom Staatsbetrieb zum Industriebetrieb weniger brüsk zu gestalten, wird der Staat den etwaigen Ausfall im ersten Halbjahr decken. Wo es sich um Linien handelt mit einem bedeutenden Verkehr, soll der kilometrische Einnahmeüberschuß sich mit dem derzeitigen decken, so z. B. auf dem bereits abgetretenen lombardo-emilianischen Netze. Wo jedoch der heutige Einnahmeüberschuß erfahrungsgemäß zu klein ist, soll eine Kommission von Männern mit hervorragender praktischer Erfahrung die Höhe ansetzen. Dem Übernehmer gehören alle Betriebseinnahmen, aber er hat auch alle Betriebsausgaben zu tragen, inbegriffen auch die Ausgaben für die Gründung von drei besonderen Erneuerungsfonds, nämlich einen solchen für Fälle von höherer Macht, einen für die Erneuerung der bestehenden Einrichtungen und einen für die Auffrischung des Rollmaterials. Die Zuschüsse in diese Sonderfonds sind auf bestimmte prozentuale Beträge des Gesamterträgnisses festgesetzt worden und die Fonds selber sollen nach Beendigung der Konzession in das Eigentum des Staates übergehen. Das Reinerträgnis, das der Übernehmer mit seiner Organisation und seiner Arbeit hervorbringt, soll zu einem beträchtlichen Prozentsatz dem vom Übernehmer selbst investierten Kapital zugute kommen. Ein Reinerträgnis bis zu 7 % soll ganz dem Aktienkapital zufallen; ist die Dividende höher, so soll bis auf 10 % das, was über 7 % geht, je zur Hälfte dem Aktienkapital und dem Staate zufallen; was über 10 % bis 12 % geht, gehört zu $^4/_{10}$ dem Aktienkapital und zu $^6/_{10}$ dem Staate. Die jeweilige Aufstellung der Bilanz geschieht nach besonderen Bestimmungen, die von der Regierung zu genehmigen sind. Die Reserven sollen nicht höher sein als so, daß sie im richtigen Verhältnis stehen zum investierten Kapital; bei Beendigung der Konzession fallen sie zur Hälfte an den Staat.

— **Rheinverkehr in Straßburg und Ruhrbesetzung.** Infolge der Vorgänge im Ruhrgebiet und der fast völligen Lahmlegung der Rheinschiffahrt hat der Güterverkehr in den von Frankreich betriebenen Häfen von Straßburg und Kehl ganz beträchtlich abgenommen. Während des Monates F e b r u a r kamen im ganzen in Rheinkähnen rund 55 750 t Güter an, und 21 749 t wurden in Rheinkähnen verladen. Das entspricht also einem Gesamtrheinverkehr von rund 77 000 t, während der gesamte Rheinverkehr im letzten Vorkriegsjahre 1913 in Straßburg allein (ohne Kehl) sich auf 1 968 310 t belief. An Kohlen kamen in Rheinkähnen an 22 457 t, wobei es sich offenbar um Ruhrkohlen, Koks und Briketts handelt. Wenn man bedenkt, daß 1920 in Straßburg-Kehl 507 000 t Kohlen allein (ohne Koks und Briketts) auf dem Rheinwege eintrafen, d. h. also rund 43 000 t monatlich, so ist das Februarergebnis in der Kohlenzufuhr außerordentlich gering. Von den 81 449 t Kohlen, die Straßburg im Februar ausführte, gingen nur 771 t auf dem Rheinwege, dagegen 12 007 t auf die Kanalschiffe und 58 511 t auf die Eisenbahnwagen. Von letzteren waren 10 159 t für die S c h w e i z bestimmt.

— **Die Kohlennot in Frankreich.** Der Kohlenverband von Lille und Umgebung erläßt in der Presse angesichts der ganz ungenügenden Kohlenzufuhr einen Notschrei, in welchem gesagt wird, daß nicht allein an Eisenbahnmaterial, das meistens zum Abtransport von Kohlen aus der Ruhr abwesend sei, ständiger Mangel herrsche, sondern auch an Kanalschiffen, weil solche in großen Mengen wochenlang an den Schleusen warten müssen, um endlich weiterfahren zu können. Demnach scheint sich der Kohlenmangel nicht nur im Osten, sondern auch im Norden von Frankreich empfindlich bemerkbar zu machen.

— **Ersatz der Batignolles-Tunnel in Paris durch einen offenen Einschnitt.** Die schon vor zehn Jahren in Aussicht genommene Umgestaltung des Bahnhofs Saint-Lazare in Paris umfaßt, wie wir der „Schw. Bauztg." entnehmen, u. a. den Abbruch von drei der vier 331 m langen, eine so lästige Einschnürung bildenden Batignolles-Tunnel bzw. deren Ersatz durch einen offenen Einschnitt. Dadurch wird eine Erhöhung der Anzahl der Gleise von acht auf zehn möglich sein. Über die bezüglichen Arbeiten, die im März letzten Jahres in Angriff genommen wurden und sich gegenwärtig in vollem Gang befinden, macht Ingenieur P. Calfas in „Génie Civil" vom 10. Februar 1923 sehr eingehende Mitteilungen. Die drei im Abbruch begriffenen Tunnelröhren haben 7,4 bzw. 8,5 m Breite bei rd. 6 m Höhe und liegen mit ihrem 80 cm starken Scheitelgewölbe ungefähr 7 m unter der Fahrbahn der anliegenden Straßen, von denen drei, darunter der Boulevard des Batignolles, sie überkreuzen. Die vierte

Tunnelröhre liegt unmittelbar unter der in gleicher Richtung verlaufenden Rue de Rome, weshalb ihre Beseitigung zu kostspielig wäre.

Die Arbeiten, denen der Abbruch der über den Tunneln gelegenen Häuser voranging, umfaßten zuerst nur die 256 m lange Strecke zwischen dem Boulevard des Batignolles und den Nordportalen. Sie begannen mit der Erstellung von zwei Brücken für die Überführung der Rue des Dames und der Rue de La Condamine und entsprechenden, 4 m breiten Einschnitten der beiden 14 m hohen Stützmauern, für deren eine das zu diesem Zwecke verstärkte Widerlager zwischen der dritten und der vierten (nicht abzubrechenden) Tunnelröhre den Sockel bildet. Die zwischen beiden Stützmauern abzugrabenden Erdmassen belaufen sich auf 135 000 qm. Um während dieser Abgrabungen Gleichgewichtsstörungen im Tunnelmauerwerk infolge der Entlastung der Widerlager zu vermeiden, wurden die Gewölbe teilweise auf eiserne Lehrbogen abgestützt.

Mit der Fertigstellung der Arbeiten des ersten Bauloses wird auf Ende des Jahres gerechnet. Schwieriger werden sich die des zweiten Bauloses gestalten, welches das letzte, 75 m lange Tunnelstück unter dem Boulevard des Batignolles umfaßt, und zwar wegen der unter der Fahrbahn liegenden Untergrundbahnlinie. Es liegt hier die Aufgabe vor, übereinander gelegene und sich in einem Winkel von 75° kreuzende Tunnel abzubrechen und den obern durch eine Brücke zu ersetzen, ohne daß der Verkehr in den verschiedenen Tunneln eine Unterbrechung erleidet.

— **Verkehrsbehörde für London.** In London wird die Schaffung einer Behörde erwogen, die das gesamte großstädtische Verkehrswesen überwachen und für das einheitliche Zusammenarbeiten seiner verschiedenen Zweige sorgen soll. Es wird aber darauf hingewiesen, daß diese Behörde 100 000 £ jährlich kosten würde und daß man das angestrebte Ziel einfacher und billiger erreichen könne, wenn beim zuständigen Ministerium ein Beirat eingesetzt würde, der neben Verkehrsfragen auch noch Siedelungsangelegenheiten bearbeiten könnte. Ein solcher Beirat könnte, so meint man, namentlich dadurch erfolgreicher als ein Beamtenkörper wirken, daß in ihn die leitenden Persönlichkeiten der Orts- und Verkehrsbehörden berufen würden.

— **Schlafwagen 3. Klasse, Gültigkeit der Fahrkarten in England.** Ein Mitglied der englischen Arbeiterpartei hat dem Parlament einen Antrag vorgelegt, in dem unter anderem gefordert wird, daß in alle Züge, die Schlafwagen 1. Klasse führen, auch solche 3. Klasse eingestellt werden. Ferner sollen alle Fahrkarten zeitlich unbegrenzt benutzbar sein. Beide Vorschläge werden auf heftigen Widerstand bei den Eisenbahnen stoßen, die im Parlament gut vertreten sind. Namentlich die unbeschränkte Gültigkeit der Fahrkarten würde einem Mißbrauch Tür und Tor öffnen.

Fremde Erdteile.

— **Zur Einwanderung in die Vereinigten Staaten.** Das bekannte „3-%-Gesetz" der Vereinigten Staaten regelt die Einwanderung aus Europa derart, daß für jeden europäischen Staat einer beschränkten Zahl die Einwanderung gestattet wird. Da z. B. das italienische Kontinent voll ist, darf vor dem 1. Juli 1923 kein Italiener mehr in die Vereinigten Staaten einwandern. Ebenso waren die Kontingente Griechenlands, Spaniens, Australiens und Palästinas bereits in der ersten Dezemberwoche erreicht. Von den 14 257 der Tschechoslowakei für 1922/23 eingeräumten Einwanderungen waren schon am 6. Dezember 13 105 belegt, so daß bis 1. Juli 1923 nur noch 1216 Tschechoslowaken einwandern dürfen. Von den 21 076 zugelassenen Polen waren im Dezember bereits 16 110 eingewandert und heute wird das Kontingent erfüllt sein. Zurückgewiesen werden seit 1. Januar auch alle Einwanderer aus Ungarn, Litauen, Rumänien und Jugoslawien. England hat bisher nur 40 % seines Kontingentes hinübergeschickt, Deutschland nur 25 % und Rußland 50 %. Die letzten drei Staaten sind diejenigen mit den höchsten Kontingenten, und die Zahl ihrer Einwanderer in die Vereinigten Staaten hat im Jahre 1922/23 gegenüber dem Vorjahre wesentlich zugenommen.

Allgemeines.

— **Die Erhöhung und Verstärkung einer Staumauer.** (Gutachten der Akademie des Bauwesens vom 30. Juni 1922.) Eine Wasserwerkverwaltung, welche die Staumauer ihrer Talsperre — zur Vergrößerung der Stauhöhe um 3,40 m — zu erhöhen beabsichtigt, glaubt die Erhöhung der Mauer in wirtschaftlicher Weise durch die Anschüttung eines Erddammes an der Luftseite der Mauer erreichen zu können und hat diesen Vorschlag dem preußischen Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten zur Prüfung vorgelegt. Bei der grundsätzlichen Bedeutung der Frage hat der Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten den preußischen Finanzminister gebeten, von der Akademie des Bauwesens ein Gutachten über den Vorschlag des Wasserwerks einzuholen. Die Akademie des Bauwesens, die vom Finanzminister zur Erstattung des Gutachtens aufgefordert worden ist, hat dem Gutachten folgende Form gegeben:

1. Grundsätzliche Bedenken gegen die Anschüttung eines Erdkörpers gegen eine Staumauer, um diese für eine Erhöhung des Staues standsicher zu machen, bestehen nicht. 2. Auf jeden Fall muß aber die Mauer so weit durch einen Mauerwerkkörper erhöht werden, daß der Erdkörper nicht unmittelbar vom Wasser des Staubeckens berührt wird. 3. Etwa durch die Mauer dringendes Wasser muß durch eine Trockenpackung an der Luftseite der Mauer und durch einzelne Rigolen an der Grundfläche des Erdkörpers unschädlich abgeführt werden. 4. Bei vollem Staubecken kann der Gegendruck des Erdkörpers als voller passiver Erddruck bei sachgemäßer Ausführung der Anschüttung in Rechnung gestellt werden. Dabei sind selbstverständlich für die Ermittlung des Erddruckes die Annahmen zu machen, die den kleinsten Wert des Erddruckes ergeben. 5. Bei leerem Staubecken wirkt der Druck des Erdkörpers als aktiver Erddruck auf die Mauer. 6. Dem unter 5 genannten Belastungsfall scheint die Mauer mit dem vorliegenden Querschnitt nicht gewachsen zu sein. Die für diesen Fall notwendige Standsicherheit wird kaum anders als durch eine Verstärkung des Mauerwerkkörpers an der Luftseite erreicht werden, durch die zugleich auch eine erhöhte Standsicherheit für den Fall, daß das Staubecken gefüllt ist, erzielt wird. 7. Da die unter 2 begründete Erhöhung der Mauer und die unter 6 genannte Verstärkung an der Luftseite sowieso umfangreiche Mauerarbeiten erfordern, so erscheint es angezeigt, von der Anschüttung eines Erdkörpers ganz abzusehen und die Standsicherheit der Mauer durch eine im oberen Teil der Luftseite gut einbindende Verstärkung herbeizuführen.

Rechtspflege.

— **Haftet die Bahn auch bei Verlust von Schleichhandelsware?** Für die Klägerin, die Firma St. u. R. in Berlin, sind am 2. September 1919 20 Kisten Zigarren zur Beförderung von Mannheim nach Berlin als Expreßgut aufgegeben worden. Drei dieser Kisten sind nicht angekommen. Landgericht Mannheim und Oberlandesgericht Karlsruhe haben dem von der Klägerin gegen den Reichseisenbahnfiskus erhobenen Klageantrag auf Ersatz der verlorenen Zigarren stattgegeben. Von besonderem Interesse ist der Einwand des beklagten Fiskus, es habe sich um ein unerlaubtes Handelsgeschäft gehandelt, und aus Kettenhandelsgeschäften, die verboten und nichtig seien, hafte die Bahn nicht. Das Reichsgericht hat diesen Einwand verworfen und damit das Urteil des Oberlandesgerichts bestätigt aus folgenden Entscheidungsgründen: Der hier den Rechtsgrund der Klage bildende Frachtvertrag hat mit dem hinsichtlich der beförderten Güter von der Klägerin mit dem Zeugen St. abgeschlossenen Erwerbsgeschäfte nichts zu tun. Dieses ist für die dem öffentlichen Güterverkehr dienende Eisenbahn (§ 453 HGB.) ein unter anderen Kontrahenten zustande gekommenes Rechtsverhältnis. Es ist im vorliegenden Falle deshalb unerheblich, ob die in Rede stehenden Zigarren durch Unbefugte hergestellt oder durch einen Unbefugten in den Handel gebracht wurden und ob Schleichhandel oder Kettenhandel in Frage kam. Der Beklagte hat in seiner Eigenschaft als Frachtführer im Sinne der §§ 425 f. HGB. die verlorengegangenen Waren zur Versendung erhalten, angenommen und die Fracht dafür vereinnahmt. Darum haftet er nach § 456 HGB. und § 84 EVO. für den Verlust. (I 673/21. — 13. 12. 22.)

— **Die Pflicht der Bahn, in angemessener Frist zu liefern.** (Entscheidung des Reichsgerichts vom 20. Dezember 1922 — I 120/22.) Eine Spandauer Firma hatte am 31. Januar 1920 der Eisenbahn einen Wagen Eisenschrott zur Beförderung an die Firma B. nach deren Anschlußgleis in Velten übergeben. Nachdem die zum Empfang bestimmte Firma, die jetzige Klägerin, am 11. Februar die Güterabfertigung in Velten um Ablieferung ersucht hatte, wurde ihr die Mitteilung, daß die angestellten Ermittelungen nach dem Verbleib des Wagens noch nicht abgeschlossen seien. Der Anwalt der Klägerin teilte darauf der Bahn am 18. März 1920 mit, daß die Klägerin den Wagen gemäß § 90 EVO. als verloren betrachte. Sie hat Klage erhoben, erhielt aber am 23. April von der Bahn die Mitteilung, daß der Wagen gefunden sei. Klägerin und Absenderin verweigerten jetzt die Annahme und stellten den Wagen der Bahn zur Verfügung. Der Inhalt wurde für 800 M. versteigert, der ursprüngliche Wert der Sendung betrug am 30. Januar 1920 in Spandau 37 700 *M.*

Landgericht und Kammergericht zu Berlin erklärten den Schadensersatzanspruch der Klägerin für berechtigt. Im selben Sinne hat jetzt das Reichsgericht entschieden und die Revision des Eisenbahnfiskus zurückgewiesen; aus folgen-

en Entscheidungsgründen: Die Pflicht der Bahn, innen angemessener Frist zu liefern, entspricht dem rechtlichen nteresse aller am Frachtgeschäfte Beteiligten; ohne sie kann ler öffentliche Güterverkehr nicht bestehen. Das gleiche gilt ber auch von der Befugnis des zum Empfange Berechtigten, uf die Annahme des Gutes zu verzichten und statt dessen Ertz zu verlangen, wenn nach Ablauf der Lieferfrist die Bahn ängere Zeit das Gut nicht zur Stelle zu bringen vermag. In olchen Fällen muß der Empfangsberechtigte ndlich klare Verhältnisse schaffen können. Dieses Bedürfnis besteht nach Abschaffung der starren Lieferristen fort. Daraus folgt, daß die Frist des § 90 sich nunmehr n die angemessene Lieferfrist anschließt. War also im voregenden Falle, wie die Revision nicht in Abrede stellt, in den rsten Februartagen des Jahres 1920 die angemessene Frist bgelaufen, so wurde damals die 30tägige Frist des § 90 EVO. n Lauf gesetzt. Als die empfangsberechtigte Klägerin dem eklagten erklärte, daß sie den Wagen als verloren betrachte, ämlich am 18. März 1920, war demnach auch die Frist des § 90 bgelaufen und die Erklärung rechtswirksam. Nun wendet die evision ein, die Bahn sei nachträglich von der Entschädigungsflicht dadurch frei geworden, daß sie das Gut vor der Zahung der Entschädigung wieder aufgefunden und der Klägerin ngeboten habe. Dieser Einwand ist unbegründet, weil die Erlärung gemäß § 90 EVO. nach dem Wortlaute und Zwecke ieser Vorschrift die Rechtsverhältnisse aus dem Frachtvertrage ndgültig regelt. Während es nämlich im § 64 Abs. 4 des ehealigen Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands om 11. Mai 1874 heißt: „Als in Verlust geraten ist das Gut st 4 Wochen nach Ablauf der Lieferfrist zu betrachten", sagt 90 EVO.: „Der zum Empfang Berechtigte kann das Gut ohne eiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht spätestens am 30. Tage nach Ablauf der Lieferfrist abgeliefert weren kann." Diese Bestimmung gibt nicht der Bahn, sondern ır dem Empfangsberechtigten eine Befugnis; sie räumt ihm e Rechtsstellung dessen, dem ein Gut in Verlust geraten t, dadurch ein, daß er gemäß §§ 84 und 88 EVO. statt des utes Ersatz von der Eisenbahn verlangen kann. Dem § 90 egt die wirtschaftliche Erwägung zugrunde, daß der Empfäner nach Ablauf einer gewissen Frist in der Lage sein muß, ch zu entscheiden, ob er sich zum Ersatz des bisher nicht gelieferten Frachtgutes anderweit eindecken soll oder nicht. Dieser Zweck der Vorschrift würde verfehlt, wenn es nach der Entscheidung des Empfangsberechtigten der Bahn noch frei stünde, die später aufgefundene Ware statt der Ersatzleistung anzubieten.

Bücherschau.

— **Übersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands.** Bearbeitet im Kartographischen Büro des Reichsverkehrsministeriums. Berlin 1923. 23. Auflage. Maßstab 1 : 750 000. (In 6 Blättern.) Preußische Verlagsanstalt, G. m. b. H., Berlin SW 68, Ritterstraße 50. Preis freibleibend.

Die vom früheren Reichs-Eisenbahn-Amt herausgegebene, vom Reichsverkehrsministerium übernommene und neu bearbeitete Übersichtskarte ist zuerst infolge des Krieges und dann wegen der endgültigen Festsetzung der Grenzen Deutschlands und der Nachbarländer seit 1916 nicht mehr erschienen. In der neuen Auflage ist die Ausdehnung der Karte im Süden um 2½ cm vergrößert worden, so daß Deutsch-Österreich vollständig auf der Karte vorhanden ist. Die in den früheren Kartenauflagen enthaltene Länderfärbung wurde zur Verminderung der Herstellungskosten fortgelassen. Dafür sind die deutschen Ländernamen in die einzelnen Gebiete mit Hohlschrift, z. T. abgekürzt, eingetragen und die Ländergrenzen durch einen neben der Grenzsignatur liegenden farbigen Streifen hervorgehoben. Die früher auf Blatt 6 befindliche kleine politische Nebenkarte ist dadurch unnötig geworden. Sämtliche Reichsbahndirektionen sind durch unterschiedliche Farben kenntlich gemacht und die Sitze der Direktionen besonders hervorgehoben. Für Zoll- und sonstige Grenzangelegenheiten in Betracht kommende Übergangsstationen sind durch rote Unterstreichung gekennzeichnet. Im übrigen ist die Karte wie bisher dargestellt. Das früher mit der Übersichtskarte zusammen herausgegebene Stationsverzeichnis erscheint nicht mehr. Es wird beabsichtigt, den Inhalt des Verzeichnisses mit dem von der früheren Eisenbahnabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Verzeichnis der preußisch-hessischen Eisenbahnstationen zu vereinigen und das neue Verzeichnis zum Dienstgebrauch zu benutzen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am , April 1923 ist die Station Leipzig-Großmarkthalle ir den öffentlichen beschränkten Güterverkehr eröffnet worden. ie liegt an der Linie Leipzig-Hof neben dem Bayer. Bahnhof. ie Sendungen werden durch Bedienungsfahrten zwischen eipzig Bayer. Bahnhof und der Großmarkthalle zugeführt nd abgeholt. Für die Leitung und Verladung der Senungen gelten dieselben Vorschriften wie nach Leipzig Bayer ahnhof.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Die an der Strecke Oppurg-Orlamünde gelegenen Haltepunkte Freienorla und Langenorla sind vom 1. April d. J. ab unbesetzt. Fahrkarten werden seit diesem Tage im Zuge durch die Zugführer verkauft. Die Abfertigung von Expreßgut ist ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 106 vom 16. April 1923 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Umzugskostenbeitrag für den neuen Schriftleiter der Vereinszeitung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die an der Strecke Oppurg-Orlamünde elegenen Haltepunkte Freienorla und angenorla sind vom 1. April 1923 ab unsetzt. Fahrkarten werden vom gleien Tage ab im Zuge durch die Zugıhrer verkauft. Die Abfertigung von kpreßgut ist ausgeschlossen.

Erfurt, den 27. März 1923. (543)
Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die ation Bohmte unter die Gewinnungsstten IV. 1. a) des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw. aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. [561]

Münster (Westf.), den 13. April 1923.
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Tfv. 210.

Im Tarif ist auf Seite 40 die Entfernung von Pappenheim nach Anstoßpunkt 11 von 673 in 573 zu ändern. — Im Nachtrag I sind folgende Änderungen vorzunehmen: Seite 5 ist die Station Buschdorf (Kreis Flatow) der R. B. D. Osten mit 205 km nach Anstoßpunkt 4 nachzutragen. — Seite 7 heißt Dürrlettel nun „Dürrlettel-Tirschtiegel" (Nachtrag II Seite 1). — Seite 17 ist neben Merzdorf zu ergänzen „(Kreis Bolkenhain)". — Seite 20 ist Oberweinberge zu streichen. — Seite 24 heißt die Station Schönfeld (Netzekreis) nun Schönfeld (Grenzmark). — Seite 30 ändert sich der Stationsname Zakrzewo (Kr. Flatow) in Buschdorf (Kreis Flatow). (Nachtrag II Seite 3.) — Im Nachtrag II sind bei Schwoitz die zwei Sterne * * nebst der dazugehörenden Fußnote zu streichen.

München, 13. April 1923. (551)
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Reichsbahn-Tiertarif. — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1923 ab wird im Verkehr mit den Bahnhöfen Krehlau und Liegnitz L. R. E. der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn der Entfernungszuschlag von 15 km nicht mehr berechnet.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. April 1923. (550)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 401 (früher 1101). Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II (Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.).

Die Schnittafeln A und B, Entfernungszeiger für den Verkehr von Schlesien nach Sachsen, kommen mit sofortiger Wirkung in Fortfall; sie werden durch den zum 1. Januar 1923 neu herausgegebenen ost-mitteldeutsch-sächsischen Gütertarif ersetzt.

Essen, den 12. April 1923.
Reichsbahndirektion. (552)

Badisch-Württ. Güterverkehr.

Ab 15. IV. 1923 werden in einigen Stationsverbindungen von Rohrdorf und Marbach (Lauter) besondere Entfernungen für Eilgut mit Wegevorschrift des Absenders eingeführt. Näheres im Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 11. April 1923. (545)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbandsgütertarif, Teil II.

Am 1. Mai werden die Stationen Sosnitza und Wolfen (Kr. Bitterfeld) in den Verbandstarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (559)

Altona, den 16. April 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 42 (früher 205). Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Auf Seite 21 des Tarifs werden im Abschnitt II unter „C. Leichen" die Gebührensätze mit Gültigkeit vom 16. April 1923 wie folgt ermäßigt:

a) im Absatz 3
in der 3. Zeile auf 4000 ℳ;

b) im Absatz 4
in der 4. Zeile auf 4000 ℳ,
in der 5. Zeile auf 6000 ℳ,
in der 6. Zeile auf 8000 ℳ.

Charlottenburg, den 16. April 1923.
Reichsbahndirektion Osten, [560]
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Saarbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai treten für den Verkehr mit den Stationen der Südharz-Eisenbahn und im Durchgang über diese mit einigen Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn sowie im Verkehr mit einigen Stationen der Ruppiner Eisenbahn erhöhte Entfernungen in Kraft. Näheres im gemeinsamen Tarifanzeiger und bei den beteiligten Dienststellen. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455).

Frankfurt (Main), den 12. April 1923.
Reichsbahndirektion. (553)

Reichsbahn-Gütertarif Heft A Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1923 werden in den Zusatz-Ausführungsbestimmungen zu § 63 (Abs. 11) die Angaben für die Umschlagsplätze Hamburg Hgbf., Harburg Hbf. und Harburg U. E. gestrichen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. April 1923. (548)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1923 tritt die Brandenburgische Städtebahn dem Ausnahmetarif 11 für Düngemittel bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. April 1923. (544)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b (Tfv. 4 a) und C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 15. April 1923, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein, durch die zum Teil Erhöhungen hervorgerufen werden:

I. im Heft CIb (Abschnitt II. Zuschlags- u. Anstoßfrachten)

a) in den Unterabschnitten zu 3, 4, 5, 16, 19, 20, 21, 22, 22 a, 26, 30, 33, 37, 42, 62, 63, 65, 66, 71, 74, 76 a, 79, 81, 88, 88 a, 95, 97, 98 und 100 a;

b) im Unterabschnitt zu 110 bei den Stationen Dresden Großmarkthalle, Eibenstock ob. Bf., Oberfrohna, Schwarzenberg-Neuwelt, Schweinsburg und Zeulenroda ob. Bf.;

II. im Heft C I c

bei den Stationen Bentheim, Glogau und Magdeburg.

Näheres enthalten die Sondernummern des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (554)

Berlin, den 14. April 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 1. Mai d. J. werden neue Schnittfrachtsätze und Zuschlagsfrachten für die Station Krautscheid eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (558)

Altona, den 16. April 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnentarif für die Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 25. April d. J. erhöhen sich die auf Seite 2 Nachtrag 7 ersichtlichen Rollbockgebühren auf 50 ℳ für 100 kg. Die Abweichung von § 6 EVO. ist genehmigt. (557)

Darmstadt, am 14. April 1923.
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1923 sind folgende Stationen der Badischen Lokal-Eisenbahnen im Tarif zu streichen: Herrenalb, Marxzell, Menzingen, Odenheim, Ubstadt, Altschweier, Bühlertal, Obertal, Eichtersheim und Rauenberg.

Desgleichen sind die Entfernungen zwischen Ettlingen-Holzhof und Wiesloch Stadt sowie den Seehafenstationen Danzig, sämtliche Bahnhöfe; Elbing, Elbing-Roßwiesen; Königsberg, sämtliche Bahnhöfe; Pillau und Memel zu streichen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. (556)

Hannover, den 16. April 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 20. April 1923 ab werden die im Verkehr mit der Südharz-Eisenbahn zur Berechnung kommenden Umlade- bzw. Rollbockgebühren erhöht. Die neuen Sätze können aus der am 19. d. M. erscheinenden Nummer des von der Reichsbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güterverkehr entnommen werden.

Berlin, den 16. April 1923. (555)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

3. Personen- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b), Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 1500) und Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 2000).

Mit Wirkung vom 16. April d. J. an werden in obigen Tarifen die Standgeldsätze sowie die Gebühr für Abbestellung von Wagen ermäßigt. Näheres siehe in unserem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen sind gem. § 2 Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Berlin, den 10. April 1923. (546)
Reichsbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 wird die bes. Ausf.-Best. II 2 C des vorgenannten Tarifs zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wie folgt geändert:

Ziffer 1 g erhält folgende Fassung:

„g. Personen unter 18 Jahren (Lehrlinge), die auf Grund schriftlichen Lehrvertrages in Berufsausbildung stehen."

In Ziffer 2 erhält der Absatz c folgende Fassung:

„c. Berufstätige Personen in unselbständiger Lebensstellung, die am Arbeitsort Fortbildungs-, Fachschulen usw. besuchen, zur Fahrt zwischen Wohnort und Schulort. Wegen der Lehrlinge vgl. Ziffer 1 g."

In Ziffer 11 ist in der zweiten Zeile das Wort „Lehrmeister" zu ersetzen durch „Lehrherrn", ferner in Abs. a) derselben Ziffer das Wort „Handwerkslehrlingen" durch „Lehrlingen".

In Ziffer 12 erhält der letzte Absatz folgende Fassung: „zu 1 g der Lehrherr bescheinigen, welchen Beruf der Lehrling erlernt und daß ein schriftlicher Lehrvertrag geschlossen ist. Die für den Wohnsitz des Lehrherrn zuständige untere Verwaltungsbehörde (Landratsamt, Polizeiamt) hat zu bescheinigen, daß die Angaben richtig sind und daß ihr der Lehrvertrag vorgelegen hat. Statt der unteren Verwaltungsbehörde können diese Bescheinigungen auch die Handwerks-, Handels- oder Landwirtschaftskammern abgeben."

Die Tarifänderungen sind gemäß § [illegible] E.V.O. genehmigt.

Berlin, den 11. April 1923. (547)
Reichsbahndirektion.

Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und dem Königreiche der Serben, Kroaten und Slowenen über Österreich.

Am 15. April 1923 tritt der Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und dem Königreiche der Serben, Kroaten und Slowenen über Österreich in Kraft.

München, den 10. April 1923. (549)
Verkehrsamt beim RVM., Z. B.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 17. Berlin, den 26. April 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Über die Behandlung von Ausbesserungsmeldungen in Lokomotiv-Betriebswerken.

Vom Regierungsbaurat **Schleifenheimer** in Trier.

Nach dem bisherigen Verfahren war es üblich, daß die an den Lokomotiven im Betrieb entstandenen Schäden, die in den Betriebswerken ausgebessert werden sollten, von dem Lokomotivführer nach Beendigung der Fahrt in ein meist in der Lokomotivdienstleitung der Betriebswerkstätten ausliegendes Ausbesserungsbuch der Reihe nach eingetragen wurden. Die Werkführer oder Vorschlosser machten sich von Zeit zu Zeit Auszüge aus diesem Buch für jede Lokomotive auf einen besonderen Zettel, den sie dann der Kolonne, die die Ausbesserung ausführen sollte, übergaben. Nach Beendigung der Ausbesserung wurde die betreffende Meldung im Ausbesserungsbuch durchstrichen und ein kurzer Vermerk über die erfolgte Ausbesserung daneben gemacht.

Dieses Verfahren hatte vor allem in größeren Betriebswerkstätten viele Nachteile. Es war unübersichtlich, zeitraubend und unzuverlässig. Die Meldungen für die einzelnen Lokomotiven standen kunterbunt untereinander, und es war umständlich beispielsweise festzustellen, welche Ausbesserung eine bestimmte Lokomotive früher bereits gehabt, wer sie ausgeführt hatte, wieviel Zeit dazu gebraucht worden war, welche Schäden am häufigsten auftreten usw., was für eine wirtschaftliche Betriebsführung in Betriebswerken aber von großem Wert ist. Es war also anzustreben, möglichst für jede Lokomotive getrennt eine Art Ausbesserungs-Kartothek anzulegen, die über alle diese Fragen schnell Auskunft geben konnte.

Dieser Gedanke führte zu folgendem Verfahren, das in den hiesigen Betriebswerken erprobt wurde und bisher schon recht gute Ergebnisse gezeitigt hat.

Jede Betriebslokomotive erhält ein Ausbesserungsbestellbuch zum Durchschreiben eingerichtet nach umstehendem Muster*), welches der Lokomotivführer stets (wie auch das Leistungsbuch) auf der Lokomotive mit sich zu führen hat. Bei erforderlich werdenden Ausbesserungen füllt er die Vorderseite nach Vordruck aus, vermerkt den nächsten Dienst, den die Lokomotive planmäßig wieder zu leisten hat und unterschreibt die Meldung. Der Stamm bleibt in dem Ausbesserungsbestellbuch, während die Durchschrift herausgetrennt und gemäß dem Vordruck auf der Rückseite weiter behandelt wird. Er wird vom Lokomotivführer an einen besonders zu bezeichnenden Beamten, am besten in der Lokomotivdienstleitung, abgegeben, von wo er auf dem schnellsten Wege der Werkstätte zugeleitet wird. In besonders eiligen Fällen kann der Lokomotivführer auch den Zettel persönlich in der Werkstätte abgeben und dort noch Hinweise auf Einzelheiten der zu beseitigenden Mängel geben, muß aber dann die Lokomotivdienstleitung von der erforderlichen Ausbesserung in Kenntnis setzen.

In der Werkstätte wird die Arbeit sofort an einen im Ausbesserungszettel zu bezeichnenden Schlosser vergeben, wenn die Arbeit eilt. Bei bevorstehendem Schichtwechsel wird die Vergebung vorbereitet. Zweckmäßig ist hierzu der Dienst der Werkführer so zu legen, daß er eine halbe Stunde vor Schichtwechsel beginnt, damit sofort bei Arbeitsantritt der Schlosser diesen der Zettel übergeben werden kann. Nach Beendigung der Ausbesserung, die so zu beschleunigen ist, daß die Lokomotive

*) Die Muster sind zur Ersparung von Raum sämtlich verkürzt und in verkleinertem Maßstabe wiedergegeben.

Vorderseite.

Heftrand

Ausbesserungszettel Nr. .... für
Lok: .... Tag: ....
Lok hat folgende Mängel: ....

1	2	3	4
Gruppe	Lfd. Nr.	Bezeichnung der Mängel	Auftrags-zettel Nr.
unter der die Arbeit im Stückheft enthalten ist			

Spalte 3 füllt Lokführer; 1, 2, 4 Werkführer aus.
Numerierung des Ausbesserungszettel fortlaufend nach jeder Hauptausbesserung in einer Hw.
Nächster Dienst der Lok Zug Nr.: ....
Abfahrt: .... Lokführer

Abb. 1.

Rückseite.

Heftrand

I. Die Arbeit ist auszuführen von: ....

Es ist verbraucht: ....
Material: .... Zeit: ....
Arbeit ist beendet um: .... am: ....
.... geprüft: ....
Schlosser: ....Werkführer

II. Prüfungsvermerk durch Lokomotivführer.
Die Arbeit ist gut ausgeführt: oder
es zeigen sich Mängel und zwar: ....

Anm.: Für neue Schäden besondere Zettel abgeben. .... Lokführer
Zettel ist nach beendeter Fahrt bei der Lokleitung abzugeben.

III. Weiterbearbeitung durch W.V. des Betriebes.
1. Weiteres ist veranlaßt: wenn Arbeit schlecht ausgeführt.
2. G.R. der Werkstätte zur Angabe der Kosten zu I und Eintragung ins Ausbesserungs-Kontobuch.
3. Zur Sammlung.

Abb. 2.

den im Zettel bezeichneten Zug übernehmen kann, ist die Arbeitsausführung vom Werkführer zu bescheinigen. Falls im Gedinge gearbeitet wird, hat der Werkführer auf der Vorderseite die Spalten 1, 2 und 4 nach dem Gedinge-Auftragszettel auszufüllen und auf der Rückseite die aufgewandten Stückzeitstunden, das verwendete Material (Ersatzteile usw.) einzutragen. Wenn nicht im Gedinge gearbeitet wird, ist naturgemäß nur die Rückseite (unter I) auszufüllen. Der Zettel ist alsdann unverzüglich der Lokomotivleitung zuzustellen, was gleichzeitig die Übergabe der Lokomotive an den Betrieb bedeutet. Nun soll der Ausbesserungszettel durch den Lokomotivdienstleiter wieder an den Lokomotivführer, der die Lokomotive zum nächsten Dienst erhält, zwecks Nachprüfung der ausgeführten Reparatur, übergeben werden. Um die ordnungsmäßige Abgabe an den betreffenden Lokomotivführer sicherzustellen, ist es zweckmäßig, die Lokomotivschlüsseltafel beim Lokomotivdienstleiter so auszubilden, daß unter dem Schlüsselhaken eine Blechtasche (oder Fach) angebracht wird, in die der Zettel gesteckt wird. Die Tasche kann auch das zur Lokomotive gehörende Ausbesserungsbestellbuch aufnehmen, welches der Lokomotivführer nach Dienstschluß abgibt. Bei Herausgabe der Lokomotivschlüssel bei Dienstantritt wird Zettel und Bestellbuch mit verausgabt.

Nach beendeter Fahrt ist der Ausbesserungszettel wie unter II auf der Rückseite vermerkt weiter zu behandeln. Bei mangelhafter Ausführung der Ausbesserungen ist ein neuer Ausbesserungszettel auszustellen. Der Werkvorsteher des Betriebs hat jeden Fall mangelhafter Arbeitsausführung dem Dienststellenvorsteher zu melden, der Weiterverfolgung und gegebenenfalls Bestrafung usw. des Schlossers veranlaßt. Die Zettel gehen schließlich nochmals zur Werkstätte, wo die für die Ausbesserung entstandenen Kosten getrennt nach Material und Lohnkosten ermittelt und in ein Kontobuch, in dem jede Lokomotive ein besonderes Ausbesserungskonto hat, ebenfalls getrennt nach Material und Lohnkosten, eingetragen werden sollen. Das Konto wird für jede Lokomotive vor einer Hauptausbesserung in einer Hauptwerkstätte abgeschlossen und so die Ausbesserungskosten ermittelt, die im Betriebe zwischen zwei Hauptausbesserungen entstanden sind. In einer besonderen Spalte können in dem Kontobuch auch die Kosten der Ausbesserung in der Hauptwerkstätte oder einem Privatwerk eingetragen werden, die dem Betriebswerk von den betreffenden Stellen anzugeben wären. Man hat dann sämtliche Ausgaben, die die Unterhaltung jeder einzelnen Lokomotive seit ihrer Inbetriebnahme verursacht hat, übersichtlich zusammen und kann sie in jedem beliebigen Zeitpunkt zusammen oder je nach den gewünschten Gesichtspunkten getrennt, leicht herausziehen, um sie für wirtschaftliche Vergleichsrechnungen, Statistik usw. zu verwerten.

Die erledigten Ausbesserungszettel werden vom Werkvorsteher des Betriebes gesammelt und zwar für jede Lokomotive besonders. Am besten wird zu diesem Zweck ein Gestell nach Abb. 3 verwendet, in dem die Fächer für die einzelnen Lokomotiven durch schwach nach hinten geneigte, eingeschobene

Skizze für Gestell zum Sammeln der Ausbesserungszettel.

Vorderkante
Blech
Tiefe des Gestells 230 mm.

Lok Nr.		Lok Nr.		Lok Nr.		Lok Nr.	

180
40
1 mm Blech

Abb. 3.

dünne Blechplatten gebildet werden. Die Blechplatten sollen in der Mitte einen halbrunden Ausschnitt erhalten zum besseren Erfassen der Zettel. Links seitlich von den Fächern sind die Lokomotivnummern an den senkrechten Holzwänden anzubringen.

Durch das vorbeschriebene Verfahren soll erreicht werden:

1. Bessere Ausnutzung der Schlosser dadurch, daß durch die Zuteilung der Arbeit kein Zeitverlust wie bisher stattfindet.
2. Bessere Überwachung der Arbeitsausführungen der Schlosser und Erziehung zu sachgemäßer Arbeit. Bei Gegenüberstellung der für gleiche Arbeiten aufgewendeten Zeit kann die Geeignetheit der Schlosser für die fragliche Arbeit leicht beurteilt werden.
3. Bessere Unterrichtung der Lokomotivführer und Aufsichtsbeamten über ausgeführte Arbeiten.
4. Durch Sammlung der Ausbesserungszettel für jede Lokomotive soll es für den Betrieb leichter festzustellen sein, welche Schäden an dieser Lokomotive häufig vorkommen; bei wiederholtem Vorkommen desselben Schadens kann die Lokomotive zurückgezogen, die Ursache festgestellt und Abhilfe geschafft werden. Die Zettel können als Unterlage für die Aufstellung der Schädenmeldungen bei Hauptausbesserung dienen.
5. Durch Aufschreibung der Kosten für jede Lokomotive soll eine bessere Übersicht der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Lokomotiven erreicht werden. Lokomotiven, die dem Betrieb zu hohe Kosten verursachen, müssen der Hauptwerkstätte zugeführt werden.

Damit das Verfahren auch seinen Zweck erfüllt, ist bei Einführung scharf darauf zu achten, daß die Zettel ordnungsmäßig ausgefüllt und beschleunigt weitergegeben werden. Die Angaben über Material und Zeitverbrauch müssen genau gemacht werden. Nach Erledigung sind die Zettel sofort in das betreffende Fach einzuordnen, damit sie nicht verlorengehen.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten, die bei jeder Neuerung erfahrungsgemäß auftreten, hat sich das Verfahren hier gut bewährt. Die Arbeit der Schlosser ist besser geworden, weil sie bei schlechter Arbeitsausführung sofort zur Verantwortung gezogen werden. Die Klagen des Lokomotivpersonals über mangelhafte Arbeit oder Nichtausführung eingetragener Ausbesserungen seitens der Betriebswerkstätte haben aufgehört, weil ja jede Lokomotive nach Fertigstellung einer Art Abnahmeprüfung durch das nächste Lokomotivpersonal unterzogen werden muß, wobei die festgestellten Schäden stets ohne weiteres dem Dienststellenvorsteher zur Kenntnis kommen.

Ferner geben die Zettel einen guten Anhalt bei Ausstellung der Schädenmeldungen für die Hauptwerkstatt. Es wäre vielleicht zweckmäßig, wenn die zwischen zwei Hauptausbesserungen gesammelten Ausbesserungszettel mit der Schädenmeldung an die Hauptwerkstatt gingen, damit diese ersehen kann, welche Mängel die Lokomotive während der Betriebszeit gehabt hat. Schließlich bedeutet das Verfahren eine weitere Ausdehnung der wirtschaftlichen Betriebsführung auch auf die Betriebswerke, indem es eine zahlenmäßige Erfassung der Unterhaltungskosten jeder einzelnen Lokomotive im Betrieb ermöglicht. Setzt man diese Kosten zusammen mit den Ausbesserungskosten in der Hauptwerkstatt sowie den sonstigen persönlichen und sächlichen Ausgaben, die sich aus den Leistungsbüchern jeder Lokomotive ermitteln lassen, ins Verhältnis zu den Nutzleistungen (Lok. Einh. Klm. oder besser Tonnenklm.), so dürfte sich ein ziemlich genaues Bild über die Wirtschaftlichkeit jeder Lokomotive oder der einzelnen Lokomotivgattungen gewinnen lassen.

Über den Zustand des Transports[1]) in Rußland.

Über die Verhandlungen auf dem zweiten allrussischen, vereinigten Kongreß der Arbeiter[2]) des Eisenbahn- und Wassertransports, der am 2. Oktober 1922 in Moskau stattgefunden hat, bringt der amtliche Bote der Verkehrsanstalten (Westnik putei ssoobschtschenija) in seinem Hefte Nr. 16 interessante Mitteilungen über den Zustand, Betrieb usw. der russischen Eisenbahnen. Es gewinnen diese Mitteilungen, die vortrefflich unterrichten, namentlich dadurch viel an Bedeutung, daß der Vortragende, „Genosse“ Dsershinski, ein vortragender Rat im Ministerium der Verkehrsanstalten, für seine Darlegungen offenbar eine gewisse amtliche Autorität in Anspruch nehmen kann. Einleitend und um das Verständnis für seine Auseinandersetzungen vorzubereiten, gibt der Vortragende ein Bild von dem derzeitigen Zustande der Eisenbahnen, wie dieser durch den Weltkrieg und durch die Revolution hervorgerufen worden ist.

Was zunächst das rollende Material anlangt und unter diesem die Lokomotiven, so wird mitgeteilt, daß vorhanden waren: 1913 überhaupt 20 320, davon betriebsfähig 16865 = 83 %, in Reparatur 17 %. Dagegen waren nur betriebsfähig: im Oktober 1920 7918, im Januar 1921 7677 und im September 1922 7488, das sind 37,3 % des Gesamtbestandes.

Neue Lokomotiven sind hinzugekommen 730 St. Nimmt man an, daß der Verkehr sich 1923 und 1924 um 25 % heben wird, so würden dem Betriebe viele neue Lokomotiven fehlen.

Der Wagenpark bestand 1913 aus 502 000 Fahrzeugen, davon waren 1913 krank 0,5 %, 1921 im Durchschnitt 27,3 %, 1922 am 1. Juli — 34,7 %, danach blieben 65,3 % als „gesund“ im Betriebe, doch fügt der Vortragende hinzu: „Ihnen allen aber ist ja wohlbekannt, in welchem Zustande sich unsere Wagen befinden, die wir in der Rubrik „gesunde“ führen!“ Dieser entsetzliche Zustand ist im wesentlichen bedingt durch das Fehlen der zu Reparaturen erforderlichen Materialien[3]) einerseits und andererseits durch die fehlenden Geldmittel. In letzterer Beziehung wird mitgeteilt, daß, obgleich so unendlich viel fehlt,

---

[1]) Die Bezeichnung „Transport“, mit der in allen amtlichen Mitteilungen operiert wird, faßt alles zusammen, was an der Beförderung von Menschen und Gütern beteiligt ist, also: Eisenbahn, Wasser und Landwege. Im vorstehenden beschäftigt sich der Redner, ein Mitglied des Volkskommissariats der Verkehrsanstalten (d. i. Ministerium), mit den Eisenbahnen.

[2]) Der Kongreß der „Arbeiter“ ist eine Vereinigung nicht der Handarbeiter, wie man aus der Bezeichnung entnehmen sollte, sondern damit sind hier alle Personen zusammengefaßt, die an der Leitung, dem Betriebe, der Instandhaltung usw. beteiligt sind. Nach dem Inhalte der Verhandlungen sind allerdings nur Beamte beteiligt gewesen. Die Bezeichnung „Arbeiter“ ist daher nur ein Ausfluß des Bedürfnisses nach Gleichmacherei, die in der Sowjetrepublik natürlich eine überaus große Rolle spielt.

[3]) In dem amtlichen Bericht über den Zustand und die Arbeit des Transportes über das Jahr 1921 finde ich die nachfolgenden, die Lage sehr bezeichnenden Mitteilungen:

		Bestand:	Bedarf:
Siederohre	Stück	12 000	400 000
Bandagen für Lok. und Tender	„	3 800	48 000
Bandagen für Wagen	„	—	28 300
Achsen	„	—	7 700
Injektoren	„	57	3 000
Manometer	„	124	2 800
Zubehör zu Buffern	„	25 200	300 000
Achsbuchsen	„	17 600	275 000
Federn	„	41	4 160
Gußeisen	Pud	406 000	3 430 000
Sorteneisen	„	1 200 000	5 810 000
Draht	„	65 000	593 800
Nägel	„	40 000	749 300
Blech	„	2 000	625 000
Gasrohre	Stück	206 000	6 250 000
Gußeiserne Rohre	Pud	100 000	333 330
Federstahl	„	100 000	384 890
Ketten	„	2 380	93 120.

usw.

Damit ist das Verzeichnis dessen, was alles fehlt, lange nicht erschöpft, es sollte hier nur einiges Material zur Beurteilung der Schwierigkeiten, mit denen die Verwaltung zu kämpfen hat, dem Leser gegeben werden.

am 1. August 1922 die Eisenbahnverwaltung eine Schuldenlast hatte von 16 Trillionen Rubel, von denen auf beschaffte Metallgegenstände 8,5 Trillionen, Holzmaterial 6 Trillionen, für sonstige Dinge 1,5 Trillionen entfallen. Dabei sind die Schulden, die für die Beschaffung von Heizmaterial gemacht werden mußten, noch gar nicht berücksichtigt. Die Verwaltung konnte also nicht einmal die Reparaturen bezahlen. Man muß zugestehen, die Lage ist entsetzlich!

Weiter! In welchem Zustande befindet sich dem Vorgesagten gegenüber der Bahnkörper? Der Vortragende wählt zur Beurteilung dessen den Bedarf an Schwellen und wieviel davon tatsächlich zur Lieferung gelangten. Nämlich, der nach allen möglichen und unmöglichen Richtungen hin zusammengestrichene „H u n g e r“bedarf betrug 1921 rund 19 Mill. Stück, geliefert und eingebaut konnten nur 5 Mill. Stück werden, die gleichen Werte für 1922 betrugen 22 765 000 Stück bzw. 8,5 Mill. Man muß gestehen, wenn man diese Zahlen liest und sich gegenwärtig hält, daß dies das Ergebnis der Jahre 1921 und 22 ist, also einer Zeit, in der die wirtschaftlichen Verhältnisse schon in ruhigere Bahnen eingelenkt hatten, es nicht nur recht traurig um den baulichen Zustand der Bahnen aussieht, sondern daß sogar die Grenze der Betriebssicherheit kaum gewahrt sein kann.

Besser steht es um den Ersatz der Schienen, so gibt der Vortragende an, ohne diese Behauptung durch zahlenmäßige Angaben zu erhärten. Ebenso ist die Versorgung mit Heizmaterial ausreichend gewesen (wenigstens bis zum Zeitpunkt des Vortrages am 2. Oktober 22). Allerdings kann der Vortragende große Besorgnisse für den bevorstehenden Winter nicht zurückstellen, denn die Lage im Don-Kohlenbecken ist sehr schwierig und die vorhandenen Bestände reichen nur aus, um den Bedarf von 2—3 Tagen zu decken. Dazu kommt, daß die Belieferung mit Naphtha aus Baku und Grosny zu großen Bedenken Anlaß gibt, namentlich da Baku rund 15—20 Mill. Pud weniger liefern wird, als nach dem Voranschlag angenommen worden ist. „Außerdem, dank einer ganzen Reihe von Bedingungen, unter denen sich die Wirtschaft zurzeit abspielt, leistet das Heizmaterial, das wir brauchen, weit weniger als zur Zeit vor dem Kriege. Die Zahlen, die diese Verhältnisse charakterisieren (zurückgeführt auf den Maßstab von trockenem Holz), sind für 1913 1,27, 1922 2,24.“

Ein sehr schwer zu lösendes Problem ist die Arbeiterfrage. Die wirksame Arbeit ist sehr erheblich zurückgegangen. Vor dem Kriege waren z. B. zum Einbau einer Schiene 318 St., jetzt 420 St. erforderlich.

Man sieht aus allen diesen Angaben, so interessant und belehrend sie auch für den außenstehenden Beobachter, der sich ein Bild von dem machen will, was auf den russischen Bahnen vorgeht und unter welchen Umständen die Verwaltung den Verkehr aufrechterhält, sein mögen, wie erdrückend schwer sie auf die Verhältnisse der Eisenbahnen in Rußland zurückwirken mögen. Führte der Vortragende für einzelne Zweige die Schuldenlast an, die ganz unvorstellbare Größen angab, so waren das doch immer nur Schulden, die sich aus e i n e m T e i l e der Verwaltung ergaben. Wie mögen wohl die Zahlen aussehen, die am Ende der Gesamtrechnung stehen? Der Vortragende wird sie kennen, gibt sie aber leider nicht an, wohl aber entringt sich seiner Erkenntnis der schweren Lage die besorgte Frage: Wo ist da ein Ausweg? Er wendet sich zunächst mit Nachdruck gegen diejenigen, die da meinen, mit Hilfe der Notenpresse ließe sich zurzeit etwas in Rußland gegen das weitere Anwachsen der schon jetzt unermeßlich großen Schuldenlasten erreichen. Aber nicht minder energisch warnt er davor, mit Hilfe des ausländischen Kapitals eine Sanierung der Eisenbahnverhältnisse anzustreben. Hiervor warnt der Vortragende sehr lebhaft. „Der Transport — dieses blutführende System des Landes, ist die Grundlage der Staatsgewalt; i n g e g e n w ä r t i g e r Z e i t ist der Transport die Grundlage der Macht der Arbeiter und Bauern. Der Transport erscheint als Ausgangspunkt und kann der Stützpunkt werden für die Neugestaltung aller Industrien und der Landwirtschaft, er kann die Aufgabe erfüllen, ein Bindeglied zwischen Land und Stadt zu sein, ohne das kein Staatswesen, auch nicht Sowjetrußland, bestehen kann. Es würde die Übergabe der Eisenbahnen an das ausländische Kapital gleichzeitig auch die Frage der Abtretung der Macht in Rußland aufrollen. Das ausländische Kapital im Transport kann unmöglich neue Werte schaffen, denn diese Werte, das Ergebnis unserer Arbeit, hängen nicht von uns, nicht von der Eisenbahn ab: das Ergebnis u n s e r e r Arbeit — das sind die Pudwerste, die wir bewegen für die Industrie, für die Landwirtschaft.“

Der Vortragende vertritt die Auffassung, daß der tiefste Beweggrund für die Leute, die ausländisches Kapital zur Rettung aus der recht verzweifelten Lage heranziehen wollen, auf politischem Gebiet liegt.

„Vor den Eisenbahnern bestanden vor Beginn der neuen ökonomischen Politik derartige Probleme nicht. Damals war unsere Aufgabe: die Armeen zu befördern, zu befördern alles für die Versorgung der Roten Armee, um unseren Arbeiterstaat zu erhalten. Aber heute stehen wir ganz anderen Aufgaben gegenüber und diese rufen: Eisenbahner heraus aus dem Kreise des Fernstehens der Eisenbahnen und Flüsse. Kommt heraus auf den weiten Boden des wirtschaftlichen Lebens des Landes und werdet zuverlässige Stützen der Neubelebung dieses wirtschaftlichen Lebens. Hier hängt von uns, von unserer Stellungnahme zu diesen Problemen, zu dieser Aufgabe sehr viel ab.“ — — — — — „Wir und unser Transport sind die allerwichtigsten und die Grund-Elemente der Macht der Arbeiter und Bauern.“ All das wird auf einem allrussischen Kongreß von einem Techniker zum Besten gegeben, der gleichzeitig feststellt, daß die bisherige Organisation den Provinzial-Behörden viel zu wenig freie Hand gibt, um selbst in wirtschaftlichen Fragen die Initiative ergreifen zu können. Zurzeit hindert daran die Zentralisierung der Geschäfte in Moskau. Dieses Hindernis muß mit eiserner Hand fortgeschafft werden. Die Zentralisierung hat im Kriege großartige Dienste geleistet, aber die Zeit duldet das nicht länger, denn es liegt klar zutage, daß ein so großes Unternehmen nicht von e i n e r Stelle i m e i n z e l n e n geleitet werden kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist bereits am 1. Mai eine Verordnung über die Kompetenzen der Direktionen eingebracht worden.

„Das Ziel dieser Verordnung ist: heranzuziehen an unsern Transport kenntnisreiche und erfahrene Leute auf dem Gebiete der Industrie und Landwirtschaft, es muß ein wirklicher Wirt (Leiter, Führer) aufgefunden werden. Wer war denn bisher der Wirt? Die Techniker! Aber ein Techniker weiß wohl, wie eine Lokomotive gebaut wird, er kann auch eine Werkstatt leiten usw., er kann aber nicht der Leiter der Wirtschaft des ganzen Gebietes sein. — — — — Dazu müssen an leitender Stelle der Direktion erfahrenere Leute stehen.“

Es ist übrigens nicht uninteressant zu hören, wie der Vortragende seinen Zuhörern die Notwendigkeit dieser Erweiterung des Machtbereiches der Provinzial-Behörden an einem Beispiel erläutert. Er sei zu Anfang 1922 nach Sibirien abgeordnet, um die Beschlüsse der Zentralstelle an Ort und Stelle zu überwachen und durchzuführen, danach 250 Wagenladungen mit Getreide an die Wolga täglich versandt werden sollten. Bald stellte es sich aber heraus, daß all die schönen Berechnungen, denen zufolge die 250 Wagen täglich sehr wohl versandt werden können, „reiner Unsinn“ waren. Selbst 70 Wagenladungen konnten nicht beladen werden. Alles fehlte, Lokomotiven mußten von weitem herangeholt werden, der feste Bestand an Wagen war nicht verfügbar usw.

Ob die Wahl des Beispiels eine sehr glückliche ist, darf wohl bezweifelt werden, denn den Verfügungen und Ausrechnungen der Zentralstelle werden voraussichtlich Berichte der Provinzialbehörden zugrunde gelegen haben, so sollte man wenigstens annehmen. Waren diese „Unsinn“, dann lag der Fehler offenbar nicht an der Zentralstelle. Damit will ich übrigens keineswegs der Richtigkeit des Gedankens, daß man den Provinzial-Behörden eine möglichst große Selbständigkeit und Handlungsfreiheit gewähren sollte, entgegentreten. Heute ist das wohl überall am Platz, ganz besonders aber in Rußland mit seinem riesigen Ländergebiet.

Obgleich der Kongreß noch mancherlei geboten hat, worüber sich sprechen ließe, so möchte ich doch zum Schluß mich darauf beschränken, an dieser Stelle nur noch mitzuteilen, was der Kongreß als das Ergebnis seiner Beratungen feststellt, wobei auch an dieser Stelle noch besonders darauf hingewiesen sein möge, eine wie überragende, einflußreiche Stellung die Techniker in der gesamten Eisenbahn-Verwaltung Rußlands haben, so daß die Beschlüsse des Kongresses der allgemeinen Bedeutung nicht entbehren.

„Es wird eine merkbare Verbesserung der Arbeit des Transportes festgestellt, die sich in einer schnelleren Abwickelung und in einer besseren Ausnutzung des rollenden Inventars zeigt. Dessenungeachtet ist die Lage des Transports eine drückende wegen der allgemeinen Schwierigkeiten, mit denen die Volkswirtschaft zu kämpfen hat, wie das Darniederliegen des Warenumlaufes, bedingt durch das langsame Fortschreiten von Industrie und Landwirtschaft und die Störung ihrer Wechselbeziehungen, was dann andererseits die Defizitwirtschaft des Transports zur Folge hat.

Gleichzeitig ruft die langsame Entwicklung der Schwerindustrie eine mangelhafte Versorgung mit dem notwendigen Material und mit Heizmaterial hervor. Die Folge davon ist, daß der Transport nicht die Möglichkeit hat, den Staat genügend, wegen der Armseligkeit der staatlichen Hilfsmittel zu unterstützen, und gezwungen ist, in großem Maßstabe auf Rechnung seines Gründungskapitals zu leben — des rollenden Materials, des Bahnkörpers, der Gebäude und der Ausrüstung. Einen Ausweg aus dieser Lage gibt es nur in der Wiederherstellung der gesamten Volkswirtschaft und zwar auf Grund einer zielbewußten Verteilung der staatlichen Einnahmen, um möglichst reichlich

den Transport und die Schwerindustrie zu unterstützen. Gleichzeitig aber muß eine Einschränkung der Ausgaben beim Transport selbst eintreten im Kampfe gegen die Unwirtschaftlichkeit, eine Zusammenziehung des Verkehrs auf den wichtigsten Hauptbahnen, eine Konzentrierung der Arbeit und eine Hebung der produktiven Arbeit. Im Zusammenhang hiermit hält der Kongreß unumgänglich notwendig: 1. die Aufmerksamkeit der leitenden staatlichen Organe muß auf die Notwendigkeit der Wiederherstellung des Transportes gerichtet sein, namentlich müssen Mittel bereitgestellt werden, die notwendig sind für die Erhaltung und Erneuerung des Grundkapitals, um zu verhindern, daß es weiter aufgerieben wird.

2. Es muß anerkannt werden, daß der Staat in der nächsten Zeit gezwungen sein wird, das Betriebsdefizit zu decken, da der Transport nicht voll ausgenutzt werden kann, es daher auch nicht möglich ist, mit den Einnahmen die Ausgaben zu decken, und es unter den derzeitigen wirtschaftlichen Verhältnissen nicht angängig ist, die Tarife genügend zu erhöhen.

3. Die staatliche Regelung der Tarife, die unter Beteiligung von Interessenten der Volkswirtschaft vorgenommen werden muß, muß sich auch auf die Regulierung der Preise derjenigen industriellen Produkte erstrecken, deren Verbraucher der Transport ist, besonders also auf Heizmaterial und Metall. Hierbei sind die Organe des Transports obligatorisch zu beteiligen.

4. Die Finanzwirtschaft des Transportes ist in Ordnung zu bringen. Dabei hält der Kongreß es für durchaus zeitgemäß, daß zwischen den Bahnen und Flußwegen eine gegenseitige Abrechnung festgestellt und möglichst schnell eingeführt wird.

5. (Behandelt den unwahrscheinlichen Fall, daß sich eine Mehreinnahme ergibt, und wie diese verwandt werden soll.)

6. Es muß mit größter Energie von allen beteiligten Stellen auf eine Regelung und Verminderung des Verbrauchs an Heizmaterial hingearbeitet werden, was mit Rücksicht auf die geringen Reservebestände, über die die Republik verfügt, ein dringendes Gebot der Notwendigkeit ist und im Kampf mit dem Zuvielverbrauch, der schlechten Verwaltung und dem Diebstahl erreicht werden kann.

7. Es muß anerkannt werden, daß eine Organisation regelrechter gegenseitiger Beziehungen zwischen Transport, Industrie und Landwirtschaft ohne geordnete organisatorische und kommerzielle Beziehungen untereinander und Gewährung des notwendigen Kredits unmöglich ist.

8. Es soll eine wichtige Aufgabe des Volkskommissariats der Verkehrsanstalten und des Kongresses sein, eine regelrechte Verteilung der Einnahmen herbeizuführen, eine allgemeine Durchführung von technischen Verbesserungen, eine stramme Durchführung der Dezentralisation zu ermöglichen, einen größeren Stamm von Arbeitern im Kampfe für die bessere Ordnung der Wirtschaft heranzuziehen und die Organisation der Direktionen des Transports zu beschleunigen, indem zum Transport eine Reihe Arbeiter herangezogen wird, die mit der Industrie zusammenhängen.

9. Es wird anerkannt, daß durch die derzeitigen wirtschaftlichen Bedingungen, die Durchführung der Dezentralisation der Verwaltung, die Organisation der Direktionen und die Übergabe an die örtlichen Organe einer Reihe wirtschaftlicher Rechte, nicht von einer Abschwächung der Handhabung der Aufsicht und Kontrolle seitens der Zentral-Organe begleitet sein darf. Im Zusammenhang hiermit muß eine Reorganisation des zentralen Apparates des Volkskommissariats der Verkehrsanstalten und der ihm zustehenden Funktionen Platz greifen. Gleichfalls hält der Kongreß für notwendig, daß die Reorganisationen verbunden werden müssen mit einer Organisation der Organe des Kongresses und alle diese Dinge einer eingehenden Beurteilung des Zentralkomitees des Kongresses unterzogen werden müssen, damit jedes Glied des Kongresses die Möglichkeit hat, die beabsichtigte Reorganisation rechtzeitig beurteilen zu können.

10. (Bezieht sich auf die Wasserwege.)

11. Im Bereiche der Versorgung wird es als durchaus unerläßlich anerkannt, daß die vom Volkskommissariat der Verkehrs-Anstalten gegebenen Richtlinien über die Dezentralisation der vorbereitenden Tätigkeit eingehalten werden, wobei darauf hingewiesen wird, daß eine solche Dezentralisation von einer Verstärkung der planmäßigen Tätigkeit, genauen Berechnung und Regulierung der Zentral-Organe begleitet sein müsse. Außerdem hält der Kongreß es für durchaus unumgänglich notwendig, die Ausführung von Arbeiten nicht mehr an Unternehmer zu vergeben, sondern diese in eigener Regie durchzuführen, und ebenso notwendig ist es, den Einkauf von Materialien durch Vermittler vollständig aufzugeben.

12. Es wird für unerläßlich gehalten, weitere Stämme r o t e r Spezialisten zu formieren und eine planmäßige Ausnutzung r o t e r Techniker, Wirtschaftler und Administratoren durchzuführen.

13. Die Hebung des kulturellen Niveaus der Transport-Angehörigen, ohne die eine Wiederherstellung und Verbesserung des Transports undenkbar ist, wird anerkannt. Es ist daher notwendig, größere Geldmittel für diese Dinge flüssig zu machen, entweder durch budgetmäßige Anweisungen oder durch irgendwelche Umlagen oder durch sonstige Einnahmen.

14. Da die Bestechlichkeit und der Diebstahl in der Wurzel jeden wirtschaftlichen Apparat zerstören und die Feinde des Proletariats in ihrem Kampfe gegen die Sowjet-Republik unterstützen, so ruft der Kongreß alle Arbeiter des Transports zum Kampfe gegen die Bestechlichkeit und den Diebstahl auf. Das Ziel muß zu erreichen versucht werden durch die Anwendung von Gegenmaßnahmen, durch Hebung des Kulturstandes der Transport-Arbeiter, durch Verbesserung der wirtschaftlichen Lage dieser Arbeiter."

Zum Schluß wendet sich der Kongreß an alle Beteiligten und fordert sie auf, diese Bestrebungen kräftig zu stützen, weil nur dadurch der Transport wieder in die Lage gebracht werden kann, dem Lande wirkliche Dienste leisten zu können.

Dr. Mertens.

Das französische Eisenbahnregime im Ruhrgebiet.

Im „Verlag für Politik und Wirtschaft", Berlin W 35, ist eine kurze Flugschrift über das französische Eisenbahnregime im Ruhrgebiet erschienen. Sie behandelt zunächst die militärische Vorbereitung der technischen Arbeit, die im wesentlichen in einem Kampf um die erforderlichen Betriebsmittel bestand und durch Überfälle in der Art einer modernen Raubrittertechnik auf einzelne Bahnhöfe durchgeführt wurde, mit dem Ziel, die erbeuteten Maschinen und Wagen abzufahren und dann das Schlachtfeld wieder freizugeben. Diese Anleitung zum Raube führte selbstverständlich mit der Zeit dazu, daß die Manneszucht der fremden Truppen sich in bedenklicher Weise löste und die Offiziere nicht mehr Herren ihrer Truppen blieben. Auch sei es vorgekommen, daß französische Offiziere möglichst bald beladene, insbesondere Stückgutwagen, den Deutschen zu übergeben suchten, um sie der Beraubung durch die eigenen Truppen zu entziehen. Denn was an Räubereien und Plünderungen geleistet ist, sei kaum glaublich. So seien auf dem Duisburger Bahnhof 58 mit Stückgut beladene Wagen, die durch Deutsche hätten entladen werden sollen, rücksichtslos durchwühlt und zum größeren Teil schwer beraubt worden. Selbst vor an ihre Ententegenossen gerichteten Sendungen machten die Franzosen keinen Halt. Zerschlagene Fässer, zerbrochene Flaschen, ihres Inhalts beraubte Kisten, Packmaterial aller Art, insbesondere auch wertvolle Lebensmittel, lagen zu Haufen überall herum.

Die Flugschrift geht dann zur Beschreibung der Zustände auf den Bahnhöfen Osterfeld-Süd und Oberhausen über. Sämtliche Betriebsmittel, die man noch vorfand, waren arg beschädigt, die Lokomotiven zum Teil ihrer Armaturen beraubt, die Wagen erbrochen, Waren jeder Art wie Spielwaren, Puppen, Kaffeemühlen, Grammophonplatten, zerbrochenes Porzellan und Fahrräder waren weggeworfen, offenbar bei der Suche nach wertvollerem Material. Auf Bahnhof Oberhausen fand man einen Wagen, der Schuhwaren enthalten hatte, in Brand gesetzt und beiseite geschoben, das eiserne Gerippe lag noch da. Mehrere Wagen mit Umzugsgut waren wüst durcheinander geworfen, Möbel, Klaviere, Familienbilder zerschlagen, Matratzen, Sofas, Wäsche zerschnitten.

Im weiteren Verfolg behandelt die Flugschrift die Übernahme und Pflege der Betriebsanlagen. Was hier an sinnloser oder besser gesagt planvoll angelegter und mit unglaublicher Zähigkeit durchgeführter Zerstörung geleistet sei, spotte jeder Beschreibung und müsse den französischen und belgischen Eisenbahnern, soweit sie tatsächlich tüchtige Arbeit hätten leisten wollen, die Schamröte in das Gesicht treiben. Die Zerstörung sei so gründlich, daß an einen geordneten, wirtschaftlich wirksamen Betrieb in absehbarer Zeit überhaupt nicht gedacht werden könne. Ein klassisches Beispiel hierfür böten die Diensträume auf Bahnhof Oberhausen. Sämtliche Stellwerks-, Weichen- und Signalanlagen seien teilweise sogar mit der Spitzhacke zerstört, sämtliche Fenster zerbrochen, die Möbel zerschlagen, die Schriftstücke, insbesondere wertvolles Rechnungs- und Tarifmaterial, unbrauchbar gemacht, und so Schäden entstanden, die sich zurzeit noch gar nicht übersehen ließen. Dienstkleider und Wäsche in Übernachtungsräumen seien zerschnitten oder in ekelerregender Weise beschmutzt. Die Fahrkartenausgaben wurden geplündert, die Druckmaschinen unbrauchbar gemacht. Der Ab-

schnitt schließt mit folgenden Ausführungen: „Es werde nochmals hervorgehoben, daß die Zerstörungsakte nicht nur unbeherrschter verbrecherischer Zügellosigkeit entsprangen, sondern daß sie mit einer geradezu ausgetüftelten Raffinesse in Szene gesetzt, oft in der Mühe und Arbeit zahlreicher Arbeitsstunden zu dem Ende geführt wurden, einen geordneten, modernen und technisch höchst verfeinerten Betrieb bis in die Wurzel zu treffen und zu vernichten. Dem „technischen Regime" ist der technische Sadismus voraufgegangen. Es blieb den Franzosen vorbehalten, die Zerstörungswut bis in die Perversität zu steigern."

Was endlich die Erfolge des Regimes betrifft, so werden diese am besten durch die zahlreichen schweren Unfälle gekennzeichnet, deren sich das Regime selbst schämt, was die sofort nach Eintritt eines Unfalls erfolgende Absperrung der Unfallstelle durch Einbruchstruppen beweise. Wochenlang erinnern jedoch noch die seitlich der Bahn liegenden Trümmer an die Leistung des Regimes.

Am Anfang und Schluß der Flugschrift finden sich abgedruckt die bekannten Erlasse des Reichsverkehrsministers vom 24. März d. J., in dem den deutschen Eisenbahnern jedes Zusammenarbeiten mit der Regie verboten wird, und des Reichspräsidenten vom 8. April d. J., der ihnen den Dank des ganzen deutschen Volkes für ihr Ausharren erneut versichert. Zahlreiche Lichtdrucke geben ein anschauliches Bild von den eingetretenen Verwüstungen.

Zur Vereinfachung des Abfertigungsdienstes bei den Fahrkartenausgaben.

Vom Eisenbahn-Inspektor **Hermann Heußler**, Baden-Bd.

Die Ausführungen in dem Aufsatz in Nr. 9, S. 153 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung geben mir zu nachstehenden Einwendungen Anlaß:

Der Fahrkartenverkauf als solcher kann kaum noch vereinfacht oder vervollständigt werden, denn alles, was hierbei durch maschinelle Einrichtungen besorgt werden kann — Druck und Stempelung der Fahrkarten —, ist getan, der Rest ist dem menschlichen Hirn und der Hand zugewiesen.

Die Fahrkarten-Druckmaschine, die dazu berufen war, das Halten von großen Vorräten in Fahrkarten unnötig zu machen und auch sonst vieles zu vereinfachen, dürfte die in sie gesetzten Erwartungen nicht voll erfüllt haben, denn sie hat oft, vielleicht gerade, wenn sie am stärksten arbeiten sollte, den Dienst versagt und hätte stets größte Verlegenheit angerichtet, wenn nicht neben ihr ein offener Verkaufsschrank als Ersatz dagestanden hätte. In der heutigen Zeit dürfte sie auch der enormen Herstellungskosten wegen als Massenartikel kaum in Frage kommen.

Wir werden also nach wie vor Fahrkarten aus der Druckerei beziehen, verkaufen und verrechnen müssen.

Bei uns im Süden hat man Wechselschalter. Jeder Beamte schaltert 5, 7 oder 10 Tage lang, nimmt dann nach Ablauf seiner Tour, also am 5., 7. oder 10. Tage, seinen Schalter auf und rechnet ab. Fehlbeträge legt er zu, Ueberschüsse liefert er ab. Wie die Kasse an den einzelnen Zwischentagen stimmt, ist ohne Belang. Das Gesamtergebnis nach Ablauf aller Schaltertage ist maßgebend.

Die Aufnahme eines Schalters mit 1250 Sorten erfordert einen Aufwand von 2 Stunden, das Ausrechnen einen solchen von 6 bis 8 Stunden, je nach dem Umfang des Verkaufs.

Nun komme ich zu dem vom Herrn Regierungsrat Kaiser in Vorschlag gebrachten System.

Grundbedingung für die Verwendbarkeit der angeregten Neuerung wäre eine möglichst geringe Anzahl von Preisgruppen. Nach dem heutigen Stande der Fahrpreise würde ein Schalter mit 1250 Fahrkartensorten mindestens 1000 Preisgruppen enthalten. Eine recht beträchtliche Zahl!

Wollte man in der Abrundung der Fahrpreise so weit gehen, daß eine auch einigermaßen erträglich kleine Preisgruppenzahl entstünde, würde unser gut bewährter Kilometertarif in einen Zonentarif mit all seinen Härten umgewandelt werden. Selbst dann würde die Anzahl Verrechnungsabschnitte immer noch so groß sein, daß die Sammlung, Sortierung und Abzählung derselben den Schalterbeamten in ungebührlicher Weise in Anspruch nehmen würde. Ganz abgesehen davon, daß das Hantieren mit den vielen Abschnitten und Schnipseln für einen Mann keine besonders nervenberuhigende Arbeit ist. Deshalb trachtet man auch stets darnach, nach solchen Stationen, nach welchen öfters Kinderfahrkarten verlangt werden, besondere Kinderkarten aufzulegen, um das Verschneiden von Fahrkarten zu vermeiden. Keine Verzettelung der Rechnungsbestandteile, sondern möglichst straffe Sammlung muß Losung sein!

Der Vertreter des neuen Systems erachtet es auch als einen weiteren Vorteil, daß der Schalterbeamte nunmehr täglich bei Dienstschluß den Stand der von ihm verwalteten Kasse feststellen muß. Wozu dies? Das war früher der Fall, daß man täglich abrechnete. Jetzt genügt es alle 5, 7 oder 10 Tage. Am Schluß der ganzen 5, 7—10 Tage muß die Kasse stimmen. Abstimmung an Zwischentagen ist unnötig. Das würde den Beamten ja täglich 1 bis 2 Stunden mehr in Anspruch nehmen und würde die ganze, mit dem neuen System errechnete Zeitersparnis aufzehren.

Alles in allem kann ich in der vorgeschlagenen Änderung keine Vorteile oder Vereinfachungen herausfinden, auch wären die maschinellen, durch die Neuerung bedingten Abänderungen von Stempeln und Druckmaschinen in der heutigen Zeit derart kostspielig, daß ihre Durchführung fast unmöglich erscheint. Einen wirklichen, greifbaren, in die Augen springenden Wert hätte die Anordnung nur in dem einen Falle, daß ein Schalterbeamter plötzlich ein erhebliches Interesse daran hätte, sofort festzustellen, wie seine Kasse stimmt. Und auch da wäre Vorbedingung, daß er bei Schalterbeginn an dem betreffenden Tage seinen Kassenbestand gezählt und die Verrechnungsabschnitte aller vorhergehenden Tage weggetan hätte, so daß nur diejenigen des betr. Tages vorhanden wären.

Die Notwendigkeit eines plötzlichen Kassensturzes gehört jedoch zu den Seltenheiten.

Die zeitraubenden Arbeiten, Schalterübernahmen und Übergaben, wären durch das beantragte System weder abgekürzt noch aus der Welt geschafft.

Übernahme und Übergabe könnte nach wie vor auch nur durch genaues Ablesen bzw. Notieren der aufliegenden Nummern bewirkt werden wie bisher. Ähnlich verhält es sich auch mit den Vierteljahrsabrechnungen, um die man nicht herumkommen könnte.

Die Staatsbahnen in Niederländisch-Indien und ihre Ergebnisse in den Jahren 1919 und 1920.

Seit unserer letzten Mitteilung (Jahrg. 1921, S. 967) haben sich die Verhältnisse nicht wesentlich geändert. Die Folgen des Weltkrieges — Mangel an Material und Personal, namentlich mittlerem — haben auch hier noch nicht ganz überwunden werden können. Darunter litt besonders die Bautätigkeit, und so sind neue Linien in den letzten Jahren nur in kleinem Umfang in Betrieb genommen worden. Auf Java ist die Länge der vollspurigen Bahnen unverändert geblieben (2508 km), und die Länge der schmalspurigen (60 cm) Nebenbahnen ist von 83 auf 120 km gewachsen. Die einheitliche Verwaltung der beiden Staatsbahnnetze ist bestehen geblieben, obwohl ihre Trennung durch die Linie Djokjakarta-Soerabaja (Solo) der Nederlandisch-Indischen Spoorweg Maatschappij nach wie vor bestehen blieb. Von den drei Staatsbahnnetzen auf Sumatra blieben die Netze um Padang (Staatsspoorwegen ter Sumatras West Kust) und das in Atjeh (Atjehtram) in ihrer Länge unverändert. Von dem Südnetz konnte die Palembanglinie um 13 km verlängert werden: Moeara Enim-Tandjong eröffnet am 1. Sept. 1919, die Lampong-linie blieb unverändert, doch wurden die Strecken Blambangen-Kotaboemi und Telokbetong-Garventang für den Güterverkehr in Betrieb genommen und damit die Herstellung der Verbindung mit Palembang weiter gefördert. Der staatliche Automobilverkehr hatte zwar mit großen Schwierigkeiten zu rechnen, konnte aber z. T. weiter ausgedehnt werden.

Auf der noch ganz eisenbahnlosen Zone Celebes wurden die endgültigen Vorentwürfe für die Tramlinien Makasser-Takalar und Makasser-Maros-Tanete (Südwestküste) fertiggestellt. Die Ausführung der ersten Bahn auf Borneo (Pontianak-Mampawa-Sambras) an der Nordwestküste liegt dagegen noch in weiter Ferne.

Obwohl der Verkehr auf den meisten Linien, namentlich auf Java, zunahm, bewirkten die steigenden Gehälter, Löhne und Materialpreise, ebenso wie in Europa, einen Rückgang der Gewinne, wie aus den Zahlentafeln zu ersehen ist. Oktober 1920 mußte man schließlich zu einer wesentlichen Erhöhung zunächst der Personentarife übergehen. Immerhin schlossen die Atjehlinien und die von Palembang mit einem Fehlbetrag ab.

Betriebsergebnisse der Staatsbahnen in Niederländisch-Indien (S. S.).

I. Java: Vollbahnen und vollspurige Kleinbahnen.

Jahr	1916	1917	1918	1919	1920
Betriebslänge in km	2303	2508	2508	2508	2508
Einnahme in Gulden:					
Personenverkehr	14 042 029	16 039 687	16 969 393	19 928 749	26 281 144
Gepäck	338 726	333 616	363 224	445 570	586 230
Stückgut	1 052 950	1 149 311	1 259 671	1 528 859	2 124 816
Frachtgut	19 375 767	20 827 731	21 875 670	24 010 332	26 413 280
Tier, Fahrzeuge	259 164	288 281	406 036	393 322	375 378
Telegraph und Verschiedenes	2 395 202	2 343 619	2 767 658	3 171 249	4 028 948
Insgesamt	37 463 841	40 982 247	43 641 655	49 478 084	59 809 798
Ausgaben:					
Direktion und Allgemeines	629 943	829 222	1 425 137	1 477 700	2 049 333
Verwaltung	1 267 195	1 571 383	1 685 408	1 957 066	3 042 075
Bahnunterhaltg.	2 500 212	2 949 621	3 545 538	4 274 959	6 220 369
Betrieb	8 202 661	9 453 691	13 769 193	15 867 928	25 694 832
Verkehr	4 664 409	5 683 320	7 320 608	8 087 982	13 767 010
Insgesamt	17 264 421	20 487 239	27 745 885	31 665 637	50 773 621
Betriebsüberschß.	20 199 419	20 495 008	15 895 770	17 812 446	9 036 177
Ausgabe für Erneuerung und außergewöhnl. Unterhaltung	1 037 667	1 114 059	800 693	1 543 550	1 948 937
Abschreibung	220 361	62 614	26 864	178 783	63 954
Gewinn	18 941 390	19 318 335	15 068 212	16 090 112	7 023 286

II. Sumatra.

1. An der Westküste (Palembang): Staatsspoorwegen ter Sumatras West Kust.

Jahr	1916	1917	1918	1919	1920
Betriebslänge in km	245	245	245	245	245
Einnahme in Gulden:					
Personenverkehr	728 393	783 737	809 776	1 041 248	1 281 107
Gepäck	8 330	7 864	8 026	10 804	11 669
Stückgut	12 675	13 191	14 100	17 616	21 945
Kohlenverkehr	794 300	810 660	1 422 317	1 649 282	2 312 219
Sonstiges Frachtgut	562 760	565 584	663 597	723 038	809 098
Tiere, Fahrzeuge usw.	10 003	8 455	9 624	16 866	17 958
Verschiedenes	709 834	496 154	485 046	571 943	751 349
Insgesamt	2 826 297	2 685 646	3 412 488	4 030 798	5 205 347
Ausgaben:					
Direktion und Allgemeines	29 632	19 023	105 253	143 361	194 970
Verwaltung	96 204	114 268	180 547	220 077	281 175
Bahnunterhaltg.	217 950	213 316	255 971	332 814	575 100
Betrieb	750 102	780 643	925 370	1 157 639	1 613 457
Verkehr	239 621	266 009	321 074	404 516	669 357
Kohlenverkehr.	199 389	158 837	203 032	198 302	302 229
Nebenbetriebe (Elektr. Zentrale)	—	—	—	21 718	77 726
Insgesamt	1 532 901	1 552 099	1 991 249	2 478 431	3 714 016
Betriebsüberschß.	1 293 395	1 133 547	1 421 238	1 552 367	1 491 330
Ausgabe für Erneuerung und außergewöhnl. Unterhaltung	94 031	115 815	62 630	122 140	142 158
Abschreibung	—	—	—	512 888	627 638
Gewinn	1 199 364	1 017 732	1 358 608	917 338	721 638

2. Schmalspurbahn in Atjeh (Atjehtram):

Jahr	1916	1917	1918	1919	1920
Betriebslänge in km	498	508	511	511	511
Einnahme in Gulden:					
Personenverkehr.	655 928	649 229	712 393	799 892	1 038 916
Gepäck	22 974	13 425	14 631	17 572	14 795
Stückgut	1 581	1 578	1 924	2 540	10 640
Frachtgut	277 567	310 412	372 200	445 099	524 982
Tiere, Fahrzeuge.	37 774	52 582	70 972	131 607	90 459
Verschiedenes	44 596	82 019	61 315	53 246	66 277
Insgesamt	1 040 420	1 109 245	1 233 435	1 449 956	1 746 069
Ausgaben:					
Direktion und Allgemeines	4 041	4 626	45 136	49 695	104 551
Verwaltung	82 794	111 934	129 523	165 550	242 658
Bahnunterhaltg.	295 341	259 910	274 566	272 389	403 156
Betrieb	348 863	407 892	441 291	528 079	841 064
Verkehr	117 968	111 427	123 085	146 084	270 636
Insgesamt	849 007	895 789	968 955	1 161 817	1 862 065
Betriebsüberschß.	191 413	213 456	264 480	288 139	— 115 996
Ausgaben für Erneuerung und außergewöhnl. Unterhaltung	132 127	108 761	56 650	46 598	111 400
Abschreibung	1 500	—	—	—	—
Gewinn	57 786	104 695	207 830	241 541	— 227 396

3. Südsumatra Kleinbahnen (Zuid Sumatra Staatstramwegen).

	in Palembang (Palembanglijn)		im Lampongbezirk (Lamponglijn)	
Jahr	1919	1920	1919	1920
Betriebslänge in km	165	165	77	77
Einnahme in Gulden:				
Personenverkehr	221 153	310 498	166 180	207 563
Gepäck	3 236	4 900	2 314	1 437
Stückgut	5 251	8 634	2 [illegible]96	2 766
Frachtgut	604 227	748 539	93 222	84 642
Verschiedenes	23 448	77 706	28 8[illegible]7	28 730
Insgesamt	857 317	1 150 279	292 658	325 140
Fährdienst Palembang-Kertapati: Personen	6 970	12 471	—	—
Güter	834	1 708	—	—
Verschiedenes	11 902	3 966	—	—
Autodienst Telokbetong-Pandjang: Personen	—	—	4 091	5 915
Güter	—	—	539	53
Einnahmen überhaupt	877 024	1 168 425	297 289	331 109
Ausgaben:				
Direktion und Allgemeines	116 245	100 144	25 832	32 433
Verwaltung	65 361	132 430	12 199	17 560
Bahnunterhaltung	109 147	202 [illegible]39	44 386	60 017
Betrieb	319 510	480 192	54 809	94 328
Verkehr	41 041	85 435	24 837	39 366
Fährdienst Palembang-Kertapati	48 266	59 395	—	—
Autodienst Telokbetong-Pandjang	—	—	6 125	11 907
Insgesamt	699 572	1 060 437	168 191	255 612
Betriebsüberschuß	177 841	107 998	129 098	75 496
Ausgabe für Erneuerung und außergewöhnliche Unterhaltung	84 632	131 422	16 696	3 674
Abschreibung	—	—	—	—
Gewinn	92 768	— 23 433	112 402	71 822

Dr. Overmann, Königsberg (Pr.).

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Erleichterte Behandlung von Ersatzansprüchen über in den besetzten Gebieten in Verlust geratene Gütersendungen.** Durch den Einbruch der Franzosen und Belgier in West- und Süddeutschland sind zahlreiche Gütersendungen gänzlich oder teilweise in Verlust geraten, über deren Verbleib amtliche Unterlagen, insbesondere Auflieferungs-, Beförderungs- oder Auslieferungsnachweise, oftmals nicht oder nur mit großen Schwierigkeiten beschafft werden können. Um den Geschädigten die Beweisführung zu erleichtern, hat der Reichsverkehrsminister gestattet, daß schriftliche Erklärungen vertrauenswürdiger Personen und Firmen über die Auflieferung und den Verbleib derartiger Sendungen als ausreichender Nachweis für die Behandlung der Ersatzansprüche durch Reichsbahnstellen angesehen werden können, wenn die Beibringung amtlichen Materials außergewöhnlich zeitraubend, ungewiß oder von vornherein aussichtslos ist.

— **Preiserhöhung der Monats- und Wochenkarten im Berliner Stadt-, Ringbahn- und Vorortverkehr.** Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. werden die Monatskartenpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr nach 25 Einzelfahrten unter Aufrundung auf volle 100 ℳ festgesetzt. Hiernach erhöhen sich die Sätze für die erste Preisstufe von 4000 ℳ 3. Klasse und 8000 ℳ 2. Klasse auf 5000 ℳ 3. Klasse und 10 000 ℳ 2. Klasse. Dementsprechend werden in Beachtung der bisherigen Berechnungsgrundsätze auch die Preise für die Wochen- und Schülermonatskarten heraufgesetzt.

— **Die Abwehrfront der Eisenbahner.** Wie aus Gießen unterm 17. d. M. gemeldet wird, haben die dort versammelten Funktionäre des Allgemeinen Eisenbahnerverbandes aus dem altbesetzten und dem Einbruchsgebiet eine Entschließung angenommen, in der sie sich mit dem Hauptvorstande des Verbandes darin einig erklären, „daß dem immer stärkeren und brutaleren Wüten des feindlichen Militarismus eine immer geschlossenere Abwehrfront des unerschütterlichen passiven Widerstandes gegenübergestellt werden muß, bis wir durch die Wiederkehr politischer Vernunft auf den Weg gleichberechtigter Verhandlungen gelangen können. Die unter Verhaftungen, Mißhandlungen, Vertreibungen und Ausweisungen leidenden und kämpfenden Eisenbahner wissen, daß sie für das elementarste Menschenrecht auf Arbeit und Brot, für Freiheit und Recht streiten. Diese Gewißheit gibt ihnen die sittliche Kraft zum Widerstande bis zum äußersten. Sie gibt ihnen aber das Recht, von den besitzenden Schichten Deutschlands diejenigen Opfer zu verlangen, die diese zu leisten imstande sind und die gegenüber den Leiden und Opfern der westlichen Eisenbahner verschwindend gering bleiben. Selbstlose Treue ist die stärkste Waffe im Abwehrkampf.

— **Besetzung weiterer Bahnhöfe.** Wie der DAZ. aus Coblenz am 20. d. M. gemeldet wird, ist infolge französischer Übergriffe nunmehr auch die letzte Eisenbahnverbindung von Coblenz nach dem besetzten Gebiet, nämlich die Bahnstrecke Friedrichssegen-Ems-Limburg zum größten Teil lahmgelegt worden. Die Franzosen haben den Bahnhof Ems besetzt mit der Erklärung, daß sie eine direkte Schnellzugverbindung zwischen Ems und Paris einrichten wollten. Die Eisenbahner wurden vom Bahnhof vertrieben, so daß der Verkehr nur noch von Limburg bis Nassau geht, von wo aus eine notdürftige Postautoverbindung nach Coblenz hergestellt ist.

Weiter haben die Franzosen am 22. d. M. die Bahnhöfe Ruhrort-Alt, Ruhrort-Neu und Mengede besetzt. In Mengede wurde der Bahnhofsvorsteher verhaftet.

— **Mißhandlung eines Eisenbahnbediensteten.** Wie der DAZ. aus Ludwigshafen unterm 21. d. M. gemeldet wird, mußte in Rodalben ein Eisenbahngehilfe, als er sich weigerte, in den französischen Eisenbahndienst einzutreten, 15 Minuten lang in Kniebeuge vor der Mündung eines geladenen Gewehres stehen. Erst nach Beschimpfungen, Drohungen und Mißhandlungen durfte er sich setzen.

— **Ablieferungsnachweis bei Sendungen nach dem besetzten Gebiet.** Wie das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, den Abfertigungsstellen durch ihr Nachrichtenblatt bekanntgibt, ist es mehrfach vorgekommen, daß die Verfrachter von Sendungen nach dem besetzten Gebiet bei den Versandabfertigungen Anträge auf Ablieferungsnachweis (Ausf.Best. I zu § 76 (1) EVO.) gestellt haben, daß diesen Anträgen aber von den Dienststellen nicht entsprochen werden konnte, weil infolge dauernder oder zeitweiliger Unterbindung des Verkehrs eine Verständigung mit den Stationen im besetzten Gebiet nicht möglich war. Abgesehen davon, daß den Dienststellen nicht immer bekannt ist, inwieweit die Möglichkeit einer Verständigung mit den Stationen des besetzten Gebietes besteht, wird die Erbringung des Ablieferungsnachweises namentlich auch dann erschwert werden, wenn die Güter auf einer Unterwegsstation angehalten und von da mit Ersatztransport (Lastkraftwagen usw.) dem Empfänger zugeführt worden sind. Andererseits aber hat der Absender gerade unter den jetzigen Verhältnissen ein besonderes Interesse daran, über die Ablieferung des Gutes an den Empfänger unterrichtet zu werden, so daß seine Wünsche nach dieser Richtung tunlichst befriedigt werden müssen.

In Fällen, in denen es den Dienststellen nicht möglich ist, den Anträgen der Absender auf Erbringung des Ablieferungsnachweises nachzukommen, ist daher die Hilfe der Reichsbahndirektion in Anspruch zu nehmen. Solche Anträge sind mit Bezug auf die Bekanntmachung und unter Beifügung eines Auszuges aus dem Versandbuch der Reichsbahndirektion vorzulegen, die die Erbringung des Nachweises versuchen und den Absender durch die Versandstation verständigen lassen wird. Im übrigen bleiben die Bestimmungen über Ablieferungsnachweise, besonders über Erhebung, Verrechnung und Erstattung der Gebühr, unverändert. Bei Prüfung der Erstattungsanträge durch die zuständigen Dienststellen ist entgegenkommend zu verfahren. Kann ein Ablieferungsnachweis nicht oder nur mit erheblicher Verzögerung geliefert werden, so kann von der Einbehaltung der Gebühren abgesehen werden.

Ebenso ist zu verfahren bei Anträgen der Absender auf Auszahlung von Nachnahmen nach Eingang bei Sendungen in das besetzte Gebiet, wenn die Anordnungen nach § 20 Ziff. 15d AAV II erfolglos geblieben sind oder erfahrungsgemäß von vornhinein keinen Erfolg versprechen.

— **Der größte Güterbahnhof Norddeutschlands.** Wie der DAZ. aus Hamburg berichtet wird, wird in diesen Tagen zwischen Harburg und Meckelfeld der größte Güterbahnhof Norddeutschlands vollendet. Von hier aus wird die für Hamburgs Verkehrsfragen so wichtige Güterumgehungsbahn beginnen. Den anderen Endpunkt bildet der große Güterbahnhof Eidelstedt. Der neue Bahnhof Meckelfeld dient vor allem zur Unterstützung des Wilhelmsburger Bahnhofes, der bei weitem nicht ausreicht.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Der Ausschuß der Gesellschaft hat in seiner Sitzung am 10. April d. J. beschlossen, die Dividende der Aktien für das Jahr 1922, vorbehaltlich der Genehmigung des Hauptrechnungsabschlusses durch die Generalversammlung, auf 8 % festzusetzen.

— **Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.** Dem Geschäftsberichte dieser Gesellschaft für das Geschäftsjahr 1921/22 entnehmen wir, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 22 %, die beförderten Gütermengen um 20 % und die Einnahmen aus diesem Verkehr um 77 % gestiegen sind, die Zahl der beförderten Personen infolge Nachlassens des Hamsterverkehrs dagegen um 21 % zurückgegangen ist. Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben hat nach Abzug der Kosten für Verzinsung und Tilgung der Anleihen und der Verwaltungskosten 36 049,71 ℳ betragen und soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

— **Berliner Nordsüdbahn.** Im Anschluß an den Aufsatz über die Berliner Nordsüdbahn in Nr. 5, S. 77 ff. unserer Zeitung weisen wir darauf hin, daß über denselben Gegenstand in der Zeitschrift „Verkehrstechnik“, Heft 16 vom 20. April d. J. ein Aufsatz des Stadtbaurats Hahn erschienen ist und in den Nrn. 27/28 des Zentralblatts der Bauverwaltung eine Aufsatzreihe des Geheimen Baurats Krause begonnen hat. Beide Bauleiter behandeln im wesentlichen die technischen Grundlagen für die Bauausführungen, die durch zahlreiche Abbildungen erläutert und auch für den Laien leicht verständlich gemacht werden.

— **Stillegung von Eisenbahnstrecken.** In einer Konferenz zwischen der thüringischen Staatsregierung, der Zentralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin und zahlreichen Gemeinden ist nach einer Meldung der DAZ. aus Halle vom 21. d. M. beschlossen worden, die Schmalspurbahn Buttelstedt-Rastenberg in Thüringen stillzulegen. Die Gemeinden sagten Protest an.

Die 17 km lange Strecke Buttelstedt-Rastenberg ist ein Teil der Thüringischen Nebenbahn Weimar-Rastenberg. Die Stillegung soll erfolgen, weil die Ausgaben für die Bahn in keinem Verhältnis zu dem geringen Personen- und Güterverkehr auf dieser Strecke stehen. Schon in früheren Jahren war der Verkehr schwach, zumal seit dem Bau der nahe liegenden Staatsbahn Großheringen-Straußfurt, welche den Anschluß an

die Hauptlinie Erfurt-Halle und Erfurt-Sangerhausen vermittelt. Wie unsere Quelle weiter meldet, soll das Reichsverkehrsministerium noch keine Entscheidung über den Termin der Stilllegung der Schmalspurbahn Buttelstedt-Rastenberg getroffen haben.

— **Der Ferienverkehr im Sommer.** Auch in diesem Sommer sollen Sonderzüge gefahren werden, und zwar voraussichtlich in gleichem Umfange wie im Vorjahr. Sie sind für die Zeit vom Juni bis August vorgesehen. Es sollen Rückfahrkarten dritter Klasse zu ermäßigten Preisen mit zwei Monaten Gültigkeit ausgegeben werden.

— **Seeverkehr nach den Nordseebädern.** Die unsicheren wirtschaftlichen Verhältnisse lassen heute noch kein Urteil über den Sommerreiseverkehr zu. Trotzdem hat sich der Norddeutsche Lloyd entschlossen, auch seine Fahrten nach den Nordseebädern wieder aufzunehmen. Es sollen, wenn auch nicht im vollen Umfang des Vorjahres, die Linien Bremerhaven-Helgoland-Norderney und Bremerhaven-Wangerooge wieder betrieben werden.

— **Der Verkehr anläßlich der Leipziger Frühjahrsmesse.** Die Leipziger Frühjahrsmesse 1923 war mit rund 166 000 geschäftlichen Besuchern die bisher am stärksten besuchte Messe der Welt. Demgemäß war auch der Eisenbahnverkehr zu und von der Messe ein so gewaltiger, wie ihn noch nie eine wirtschaftliche Veranstaltung aufweisen konnte. Außer durch die schon bestehenden fahrplanmäßigen Züge, die durch die Wiedereinlegung von 265 zeitweise ausgefallenen Zügen aus Anlaß der Messe verstärkt wurden, waren zur Bewältigung des Eisenbahnverkehrs noch insgesamt 363 Sonderzüge notwendig, die sich aus 94 Verwaltungs-Sonderzügen, 51 Gesellschafts-Sonderzügen (mit Fahrpreisermäßigung) und 218 Vor- und Nachzügen zu fahrplanmäßigen Zügen zusammensetzten.

Der Luftverkehr hat gegenüber dem bei früheren Messen wieder eine starke Zunahme erfahren. Der vom Meßamt eingerichtete Messe-Sternflug hatte zur Folge, daß aus einer ganzen Reihe von Städten im Norden, Osten und Süden des Reiches Flugzeuge mit Meßbesuchern eintrafen. Während der Meßwoche selbst wurde von den Junkers-Werken ein regelmäßiger Passagier-, Post- und Luftgüter-Flugdienst zwischen Leipzig und Berlin viermal täglich in jeder Richtung eingerichtet. Bei 48 Flügen wurden 212 Fluggäste befördert. Auch der Reichspräsident und der Reichswirtschaftsminister, sowie die Vertreter der sächsischen Regierung bedienten sich zu ihrer Reise von Berlin und Dresden nach Leipzig zum Besuch der Messe des Flugzeuges.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind ernannt: zu Abteilungsdirektoren einer Reichsbahndirektion: die Oberregierungsbauräte Geheimer Baurat Tackmann in Frankfurt (Main) und Grunzke in Köln; zum Oberregierungsbaurat: der Regierungsbaurat Dr. phil. Curt Winter in Mainz; zu Regierungsräten: der Ministerialamtmann August Seidel in Landshut, der Regierungsassessor Dr. jur. Karl Hermann in Stuttgart, und der Assessor Ludwig Thurn in Ludwigshafen (Rhein); zu Regierungsbauräten: die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Julius Grapow in Berlin, Böhlick in Görlitz, Eugen Ernst in Berlin, und Eitel in Hagen (Westf.), sowie der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Gerstl in Würzburg; zum Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs: der Ingenieur-Praktikant Friedrich Genzken aus Mannheim.

Versetzt sind: der Regierungsrat Dr. jur. Trierenberg, bisher in Brandenburg West, nach Frankfurt (Oder) zu der dorthin zu verlegenden Reichsbahndirektion Osten, die Regierungsbauräte Rukwied, bisher in Sigmaringen, als Vorstand der Eisenbahn-Bausektion nach Stuttgart, Weyhing, bisher in Freudenstadt, als Vorstand der Eisenbahn-Bausektion nach Heilbronn, Oppenheimer, bisher in Mannheim, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Limburg (Lahn), Gustav Rosenfeldt, bisher in Stettin, zur Reichsbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Wesemann, bisher in Görlitz, als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Stettin, und Sassenfeld, bisher in Essen, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Mülheim-Speldorf, die Regierungsassessoren Kienitz, bisher in Berlin, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Brandenburg West, und Bernecker, bisher in Berlin, zur Reichsbahndirektion nach Essen.

Überwiesen ist: der Ministerialrat Dr. jur. Haas der Reichsbahndirektion Berlin als Abteilungsdirektor.

Übertragen sind: den Regierungsbauräten Mock in Köln und Sorger in Halle (Saale) die Stellung als Mitglied einer Reichsbahndirektion, und Schmidlin in Freudenstadt die Stellung des Vorstandes der dortigen Eisenbahn-Bauinspektion.

In den Ruhestand ist getreten: der Ministerialrat Geheime Oberbaurat Gadow im Reichsverkehrsministerium.

Die Entlassung aus dem Reichsdienste ist erteilt dem Regierungsbaurat Paul Ottmann in München.

Gestorben ist der Oberregierungsbaurat Schindler, Vorstand des Eisenbahn-Bauamts in Dresden Friedrichstadt.

Der Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat Dr. Sarter, ist zum stellvertretenden Mitglied des Reichsdisziplinarhofs in Leipzig ernannt.

Österreich.

— **Geschäftsvereinfachung bei den Bundesbahnen.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat jüngst eine Dienstanweisung ausgegeben, mit welcher die Befugnisse der Bundesbahndirektionen und der ausführenden Dienststellen, insbesondere hinsichtlich ihres finanziellen Wirkungskreises, bedeutend erweitert werden.

Die im Organisationsstatute vom Jahre 1896 vorgesehenen finanziellen Ermächtigungsgrenzen sind bereits in den Jahren 1909 und 1911 durch sogenannte Vereinfachungsmaßnahmen erhöht worden, mußten aber nach dem Kriege wegen der fortschreitenden Geldentwertung wiederholt neuerlich hinaufgesetzt werden. Infolge der sich überstürzenden Teuerungswellen waren die vorgenommenen Richtigstellungen meist nur kurze Zeit wirksam, so daß eine große Zahl von Geschäften, die verwaltungsordnungsmäßig den Direktionen zugehören, dem Bundesministerium für Verkehrswesen zufiel.

Die nunmehr eingetretene Wertbeständigkeit der Krone ermöglicht es, die Ausgabengrenzen der Direktionen und der ausführenden Dienststellen derart ausgiebig zu erweitern, daß annähernd der Zustand vor dem Kriege wieder hergestellt wurde, wodurch die Zentralstelle wesentlich entlastet und damit auch der Geschäftsgang bedeutend beschleunigt wird. Es wurde beispielsweise der Höchstbetrag, bis zu welchem die Direktionen berechtigt sind, Vergleiche (ausgenommen die aus dem Frachtvertrage entspringenden) selbständig abzuschließen, von 12 000 K. im Jahre 1909 auf 15 000 000 K. erhöht. Die Ermächtigungsgrenze zur Beschaffung des Jahresbedarfes an Bau- und Betriebsstoffen, Geräten und Einrichtungsgegenständen war bei öffentlicher Ausschreibung und Zuschlag an den Bestbieter im Jahre 1921 mit 1 000 000 K. und im Jahre 1922 mit 60 000 000 K. festgesetzt worden; sie beträgt nunmehr 1000 Millionen Kronen. Bei beschränkter Ausschreibung ist diese Ermächtigungsgrenze von 20 Millionen Kronen im Jahre 1922 auf 300 Millionen Kronen erweitert worden. Die Ausgabengrenze der Direktionen für die selbständige Einzelbeschaffung an Bau- und Betriebsstoffen, Geräten und Einrichtungsgegenständen beträgt künftighin bei öffentlicher Ausschreibung 300 Millionen Kronen, bei beschränkter Ausschreibung 150 Millionen Kronen, bei freihändiger Vergebung 20 Millionen Kronen. Weitere namhafte Erhöhungen erfuhren die Ermächtigungen zum Abschlusse von Bestandverträgen, zur Nachsicht und Abschreibungsbewilligung von Rechnungsmängeln und Ersatzvorschreibungen, zur Vergebung von Lieferungen und Arbeiten für Bauherstellungen und anderes mehr.

Da die neue Dienstanweisung auch mit veralteten Bestimmungen aufgeräumt hat und nunmehr eine übersichtliche Ergänzung der Bestimmungen des Organisationsstatuts darstellt, so bedeutet diese neue Maßnahme als Vorläufer einer gründlichen Neuordnung der gesamten Bundesbahnverwaltung einen bemerkenswerten Schritt nach vorwärts.

— **„Gleislose“ Bahnen.** Nach einer Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen sind neu herzustellende Bahnen, die auf Straßen ohne Schienen mittels elektrischer Oberleitung betrieben werden sollen (sogenannte gleislose Bahnen), sofern sie für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, als Kleinbahnen zu behandeln.

Übrige europäische Länder.

— **Die dänischen Staatsbahnen im Betriebsjahre 1921/22.** Das Ergebnis des Betriebsjahres 1921/22 (1. April 1921 bis 31. März 1922) ist wirtschaftlich ungünstiger als je. Einer Einnahme von ungefähr 170,8 Millionen Kronen stehen 233,2 Millionen Kronen Ausgaben gegenüber; es ergibt sich damit ein Fehlbetrag von etwa 62,4 Millionen Kronen. Die Fehlbeträge der letzten fünf Betriebsjahre mit 1917/18 beginnend haben 10,3, 16,1, 25,6, 53,6 und 62,4 Millionen Kronen betragen, sind also in einem ständigen Ansteigen begriffen. Diesmal ist der Fehlbetrag allerdings nur 16,5 % größer als der vorjährige, während im Vorjahre 109,2 % festzustellen waren. Es scheint also immerhin der Gipfelpunkt erreicht zu sein. Das ungünstige Ergebnis ist nicht allein dem bedeutenden Rückgang der Einnahmen als Folge des Stillstandes des Erwerbslebens und den langdauernden

Streiks zuzuschreiben, sondern auch dem Umstande, daß trotz Rückgangs der Lohnausgaben und trotz aller Sparsamkeit die Ausgaben der Eisenbahnen im Vergleich zum Betriebsjahre 1920/21, in dem sie 237,8 Millionen Kronen ausmachten, nicht wesentlich heruntergedrückt werden konnten. Die Ursachen liegen teils in der im Betriebsjahr vorgenommenen Fahrplanerweiterung, die einen Brennstoffmehrverbrauch von 21 000 t brachte, teils darin, daß am Schlusse des Betriebsjahres an den Lagerpreisen der Kohlenvorräte der Staatsbahnen eine Abschreibung vorgenommen werden mußte, womit eine außerordentliche Erhöhung der Ausgaben um 16,1 Millionen Kronen eintrat.

Die Anschaffung von Brennstoffen für Lokomotiven, Fähren und Schiffe gestaltete sich im Betriebsjahr 1921/22 wieder einigermaßen regelmäßig. Zwar wurde das Betriebsjahr durch einen dreimonatigen Streik in Großbritannien eingeleitet und durch einen ähnlich langen Arbeitsstillstand infolge von Eis und dergl. geschlossen. Da jedoch die Staatsbahnen mit großen Vorräten in das Jahr 1921/22 eingetreten waren, wurden sie durch diese Umstände in ihren Maßnahmen nicht behindert, obwohl die Kohleneinfuhr auf die mittlere Jahreshälfte beschränkt blieb. Die gesamte Einfuhr betrug 191 000 t, die von Großbritannien geliefert wurden. Den Vorräten bei Jahresbeginn von 327 000 t stand ein Verbrauch von 359 000 t an ausländischem Brennstoff gegenüber. Der Vorrat am Schlusse des Betriebsjahres, etwa 159 000 t, entsprach einem Bedarf für ungefähr fünf Monate. Der Einkaufspreis der verschiedenen Kohlen machte im Mittel 52 Kr. für die Tonne aus gegen etwa 224 Kr. im Vorjahre. An inländischen Brennstoffen wurde Torf zur Erwärmung von Stationsgebäuden und Anheizung von Lokomotiven verwendet. (Preis 32 Kr. für die Tonne.) Die Ausgaben für die Brennstoffe für Lokomotiven, Fähren und Schiffe stellten sich seit 1913/14 für die Tonne verbrauchte Kohle auf 20,8, 20,7, 28,9, 49,3, 89,0, 118,2, 121,4, 198,5 und 173,1 Kr. (Einkaufspreis unter Zugabe der Ausgaben, um den Brennstoff zu lagern.) In den Werkstätten für Unterhaltung des rollenden Materials ist im Betriebsjahre 1921/22 die Arbeitsmenge gestiegen. Die beschränkten Werkstättenverhältnisse erschwerten die Durchführung der Arbeit ungemein, so daß man einen Teil der Arbeit an die Kriegswerft und an Private übertragen mußte, teilweise auch in den Werkstätten in Doppelschichten arbeitete, was die Unterhaltungspreise sehr erhöhte, obwohl die Materialpreise im Vergleich zum Vorjahre einen bedeutenden Rückgang aufwiesen.

Gleismaterialien konnten im erforderlichen Umfange beschafft werden, doch hat der ungewöhnlich harte Winter und der anhaltende Frost zur Zurückstellung von Arbeiten gezwungen, auch Streiks hielten die Bauarbeiten auf. Auch in diesem Betriebsjahre erforderten die südjütländischen Bahnen bedeutende Unterhaltungskosten. Ersparnisse versuchte man vor allem im Bewachungsdienst zu erzielen. Durch Änderung der Bewachung einiger Übergänge sind Ausgaben erspart worden. Auf der Strecke Kopenhagen-Roskilde wurden Versuche mit Selektortelephonen (System Western Electric) gemacht. Man kann damit eine einzelne Station auf der Strecke anrufen, ohne die anderen zu alarmieren. Die Ergebnisse waren gut. Weiterhin wurde versucht, die Auslösung der Blockapparate zur Unzeit, die dann eintreten kann, wenn herabfallende wechselstromführende Starkstromleitungen die Blockapparatleitungen berühren, zu verhindern. Endlich wurden Versuche mit Anwendung elektrischen Blinklichtes dänischen und schwedischen Ursprunges gemacht, teils für weit hinausgeschobene Signale, teils für reine Lichtsignale (Tag- und Nachtsignale).

Getränkt wurden 330 388 Föhren- und 21 548 Buchenschwellen. Der Durchschnittspreis der Tränkung war bei ersteren 1,7 Kr. und bei letzteren 3,79 Kr. (gegen 2,52 und 5,00 im Vorjahre). 57,4 km Strecke wurden neu eingeschottert, so daß jetzt 723,1 km in Schotter liegen.

Der Bestand der Staatsbahngüterwagen stieg im Betriebsjahr auf 11 676 Stück durch den Zugang von 407 neuen Wagen. Ein eigentlicher Wagenmangel bestand im Betriebsjahre nicht, doch behinderten die Eisverhältnisse im Februar und März eine geeignete Verteilung des Güterwagenparkes. Dem Seeland-Falster-Distrikt fehlten für einige Zeit 7000 Wagen, während der Jütland-Fünen-Distrikt 12 000 zu viel hatte.

Der größere Kohlenvorrat ermöglichte eine Besserung des Fahrplanes. Der Winterfahrplan brachte am 1. Oktober 1921 die Betriebsaufnahme der Boulevardbahn in vollem Umfange, indem die Strecke Kopenhagen Nordbahnhof-Nörrebro eingezogen wurde.

Die Anzahl der Schiffskilometer ging von 770 000 auf 700 000 zurück. Die Benutzung von Schraubenfähren an Stelle der alten Radfähren steigerte den Kohlenverbrauch.

Anfang Juli 1921 wurden die Tarife herabgesetzt. Eine weitere am 13. März 1922 zum Gesetz erhobene Herabsetzung kam erst im Berichtsjahre 1922/23 zur Wirkung.

Nachdem im Vorjahr der Personalstand bedeutend zugenommen hatte, trat im Berichtsjahr ein Rückgang derart ein, daß einem Stand von 24 100 Fest- und Nichtfestangestellten bei Beginn des Berichtsjahres 22 600 Mann am 31. März 1922 gegenüberstanden. Der Rückgang bezog sich auf die Nichtfestangestellten, wogegen die Zahl der Festangestellten eine kleine Zunahme erfuhr.

Die Länge der vom Staate betriebenen Eisenbahnen ist nahezu unverändert geblieben. Sie ging bis zum Betriebsjahrsschluß von 2412,07 km auf 2409,66 km (wovon 315,1 km doppelgleisig) zurück. Die Fähren wiesen 170 km Länge auf. Die Anzahl der Zugkilometer hat um 18,1 % zugenommen, (14 203 698 gegen 12 031 760 i. V.), dagegen hat die Anzahl der Wagenkilometer, 204 985 123 gegen 215 920 743, um 5 % und die Anzahl der Wagenachskilometer, 480 736 769 gegen 487 730 006, um 1,4 % abgenommen.

Nach dem Gesetz vom 10. Mai 1915 werden die Staatsbahnen mit den zugehörigen Seeverbindungen durch einen Generaldirektor geleitet, der dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unmittelbar untersteht. Dem Generaldirektor stehen ein Generalsekretär und 4 Abteilungsvorstände (Verkehrs-, Bahn-, Maschinen- und Rechnungs- und Tarifabteilung) mit den zugehörigen Büros zur Seite. Für die örtliche Leitung sind die dänischen Staatsbahnen in drei Distrikte geteilt: Kopenhagen mit 591 km Strecke, Aarhus mit 803 km und Struer mit 1005 km. Den Distrikten unterstehen Verkehrs-, Bahn- und Maschinensektionen. Von den 19 533 Festangestellten entfallen auf das Bahn- oder Fährkilometer 7,89, auf 10 000 Zug- und Schiffkilometer 13,24 und auf 100 000 Wagenachskilometer 4,06 Köpfe.

Der Oberbau besteht, abgesehen von 5,18 km Eisenschienen, aus Stahlschienen. Die Abstände zwischen den Schwellenmitten schwanken zwischen 0,65 und 0,90 m. Ganze und teilweise Schienenbrüche blieben gegen die Vorjahre nahezu unverändert (253 oder 6,6 auf 100 km Gleislänge).

Bei 43 016,89 qkm und 3 267 831 Einwohnern (Volkszählung vom Februar 1921) kommen auf 1000 qkm 56 km und auf 10 000 Einwohner 7,4 km Bahnlänge. Rechnet man die Privatbahnen mit, so ergeben sich bei 4964,5 km Staats- und Privatbahnlänge 115,4 km auf 1000 qkm und 15,2 km Bahnlänge auf 10 000 Einwohner.

— **Verfrachtung der Auslandslieferungen der schwedischen Staatsbahnen über Saßnitz-Trälleborg.** Da bei Lieferungen aus dem Ausland für die schwedischen Staatsbahnen und Staatsbahnbauten Güter auf dem Seewege nach schwedischen Häfen befördert wurden, hat die Eisenbahndirektion unter Hinweis darauf, daß die Güterverbindungen über die Dampffährenlinie Trälleborg-Saßnitz besonders gut seien, und daß die Eisenbahnfrachten in Deutschland so niedrig seien, daß kaum ein Grund dagegen geltend gemacht werden könnte, die Güter in diesem Lande auf der Bahn zu befördern, mit Schreiben vom 29. Dezember 1922 an sämtliche Bezirksverwaltungen der Staatsbahnen die Aufmerksamkeit der Staatsbahnen darauf hingelenkt, daß bei Vergebung von Lieferungen an das Ausland im Vertrag Abkommen getroffen werden, daß die Beförderung, soweit nicht besondere Ungelegenheiten sich dabei ergeben, über Saßnitz-Trälleborg erfolgen solle. Dr. S.

— **Der erste Ausbau des Zentralhafens in Gothenburg und dessen Einrichtung als Freihafen.** Der von der Gothenburger Hafendirektion verfaßte Vorschlag für den ersten Ausbau einer Hafenanlage im Röhricht von Lundby und Tingstad wurde von den Stadtbevollmächtigten angenommen und von der Regierung genehmigt. Zugleich wurde das Bedürfnis für eine Freihafenanlage geprüft, ein solcher für notwendig erachtet und der erste Ausbau des Zentralhafens als der einzige Hafenteil bezeichnet, der sich für eine solche Anlage eigne. Auch dieser Vorschlag wurde angenommen und von der Regierung genehmigt. Die Kosten der Hafenanlage selbst wurde 1911 zu 5 255 000 Kr., die Einrichtung des Hafens zum Freihafen 1915 zu 3 050 000 Kr. angegeben. Die Hafenarbeiten wurden unmittelbar vor Ausbruch des Weltkrieges begonnen. Auf Grund der Steigerung der Materialpreise und Löhne verschlang die Anlage in ihrer Gesamtheit ungefähr 21 475 000 Kr.

Die Hafenanlage, die durch ein etwa 3 m hohes Gitter eingezäunt ist, besteht der Hauptsache nach aus einem 100 m breiten Becken, mit dem Götafluß ungefähr gleichlaufend. Das Becken ist von diesem durch einen etwa 80 m breiten Hafendamm abgetrennt, dem südlichen Hafendamm, der gegen das Becken mit einem 590 m langen Kai ausgebaut und mit Kaifläche und Straßen von 67 m Breite eingerichtet ist. Der Kai des nördlichen Hafendamms längs dem Becken ist 350 m lang. Die gesamte ausgebaute Kailänge beträgt 1135 m. Sämtliche Kais sind für 9 m Tiefe unter Mittelwasserfläche gebaut und haben ihre Oberkante 2,2 m über Mittelwasserfläche. Die Eisenbahnverbindung zum Hafen geht von der Sanngårdbahn etwa 250 m westlich vom Bahnhof von Tingstad aus. Für Laden und Entladen sind auf den Kais im ganzen 22 elektrische Kräne aufgestellt, von denen die eine Hälfte für 2,5 und die andere für 5 t Größtlast vorgesehen ist.

Durch die Hisingsbrücke steht der Freihafen in Landerbindung mit der Stadt und mittels einer Klappenbrücke mit er Lundbyseite. Der durchgehende Verkehr zwischen den lußufern wird zwischen diesen Brücken mittels Viadukt über as Freihafengebiet geleitet. Dr. S.

— **Polnischer Kanalplan.** Wenn trotz der schwierigen politihen und finanziellen Verhältnisse in Polen die polnische Reerung große Anstrengungen macht, um durch Schaffung neuer erkehrswege die wirtschaftliche Hebung des Landes zu fördern, hat der in Wasserstraßenfragen bewanderte ermordete inisterpräsident Narutowitz daran das höchste Verdienst. Er t eingesehen, daß mit einem Bahnnetz von nur 2,67 km auf 0 qkm eine wirtschaftliche Weiterentwicklung kaum möglich äre, zumal die meisten noch von Rußland angelegten Linien ch nicht wirtschaftlichen, sondern strategischen Bedürfnissen paßten. Vor allem gilt es, für die Erzeugnisse der Industrieittelpunkte von Warschau, Lodz, Czenstochau, der Kohlencken von Dombrowa und Oberschlesien einen Ausweg nach m Meere zu schaffen, der in Danzig, dem natürlichen Hafen der Weichselmündung, mit dem Meere in Verbindung stehen ird. Die untere Weichsel war noch von den Deutschen bis horn hinauf für Schiffe mit einem Tiefgang von 140 cm korriert worden, und nun ist geplant, von Thorn einen Kanal zu stellen, der über Lodz Oberschlesien mit der Weichsel vernden würde. Da aber der polnische Staat hierfür kaum die ittel aufbringen dürfte, hat er die Konzession zum Bau und etrieb einer polnisch-amerikanischen Gesellschaft auf 99 Jahre bertragen. Der Kanal beginnt bei Myslowitz an der früheren lnisch-schlesischen Grenze, wendet sich nach Norden über attowitz, kreuzt sodann die Wasserscheide zwischen Oder und eichsel und erreicht bei Czenstochau die Warthe, welcher er f eine Strecke von 13 km folgt, um sich dann durch die alten dustriebezirke von Kaminsk und Lodz zu wenden, worauf er iederum bis Kolo der Warthe folgt. Bei Thorn stößt er alsnn in die Weichsel. Der Kanal wird eine Länge von 436 km ben mit 36 Schleusen von je 5—10 m Gefälle. Der Zweignal nach Warschau wird 156 km lang mit 8 Schleusen. Ein eiterer Zweigkanal von 125 km mit 5 Schleusen wird nach sen gehen. Der Kanal soll für 1000-t-Kähne ausgebaut wern und er soll an 280 schiffbaren Tagen eine Jahresleistung n 11,2 Millionen Tonnen bewältigen können. Die Arbeiten erden etwa 8 Jahre Bauzeit erfordern und eine Ausgabe von Millionen Goldfranken darstellen. Die Regierung beteiligt sich t 20%. Verzinsung und Tilgung sollen aufgebracht werden rch Schiffahrtsabgaben, 94 Cts. für das Tonnenkilometer, durch n Wertzuwachs am Uferrand, durch das Schleppmonopol, das bestimmte Gesellschaften vergeben werden soll und durch die ttels Wasserkraft zu gewinnende Elektrizität.

— **Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtrkehr.** Am 1. Mai beginnt in Bern die III. Revisionskonferenz r. das Berner Übereinkommen vom 14. Oktober 1890. Die beiten der Konferenz werden deshalb sehr umfangreich sein, il auf der Tagesordnung neben den Vorschlägen der Vertragsaten zur Abänderung der jetzigen Vorschriften des Übereinmmens noch zwei weitere große Arbeiten stehen, nämlich die lige Umarbeitung der Anlage 1 zum Internationlen Übereinkommen (Vorschriften über die bedingsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände) und die fstellung eines Internationalen Übereinkomns über die Beförderung von Personen und isegepäck. Die Schaffung von internationalen, zwinden Bestimmungen für den Personenverkehr, der bisher nur die einzelnen Verbände durch internationale Tarife — in n Teil sehr verschiedener Weise — geregelt war, ist eine alte derung weitblickender Fachmänner aller Eisenbahnländer, l es schien, als ob sie in Erfüllung gehen sollte, als durch die ner Konferenz von 1911 ein Entwurf für ein solches Überikommen aufgestellt und angenommen worden war. Leider zögerte sich die Ratifikation dieses Vertrages, und der Welteg zerriß vollends die mühsam geknüpften Fäden. Jetzt soll Entwurf von 1911 von neuem durchberaten werden. — Die age 1 zum Übereinkommen, die unter 53 Nummern die Belerungsbedingungen für die nur bedingungsweise zugeenen Gegenstände enthält, ist schon längst inhaltlich und nell verbesserungsbedürftig. Eine fachmännische Konferenz sich im Jahre 1912 der schwierigen Aufgabe unterzogen, se wichtige Anlage dem neuesten Stande der Wissenschaft prechend ganz neu aufzubauen. Der Entwurf von 1912 hat r leider dasselbe Schicksal gehabt, wie der Entwurf eines rnationalen Übereinkommens über den Personen- und Gekverkehr. Jetzt gilt es, auch dieses unterbrochene Werk ler aufzunehmen und die seit 10 Jahren durch die Praxis und ssenschaft gewonnenen Erfahrungen dabei zu verwerten.

u der Konferenz sind nicht bloß die dem Übereinkommen ehörenden Staaten (außer Rußland), sondern auch die eren — namentlich die neu entstandenen — Staaten Europas geladen. Die zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörenden Staaten werden durch folgende Herren vertreten sein: das Deutsche Reich durch die Herren Geh. Oberregierungsrat V o g e l, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Ministerialrat L e s s i n g, daselbst, Geh. Oberregierungsrat M e n t e, Mitglied des gewerbetechnischen Beirats beim Reichsverkehrsministerium, Q u a s s o w s k i, Ministerialrat im Reichsjustizministerium, und Dr. B e c k e r, Oberregierungsrat, Beauftragter des Reichsverkehrsministeriums bei der deutschen Gesandtschaft in Bern; Österreich durch die Herren Dr. W a n i e k, Ministerialrat, und Dr. J e l i n e k, Sektionsrat im Bundesministerium für Verkehrswesen; Ungarn durch die Herren Vizestaatssekretär v o n M á t r a y, Direktor, und Dr. v o n N á n á s s y, Sekretär der Kgl. ungarischen Staatsbahnen; die Niederlande durch die Herren S t i e l t j e s, Aufsichtsrat der niederländischen Eisenbahnen, Dr. E l i a s, Chef des kommerziellen Dienstes der niederländischen Eisenbahnen, und Dr. v a n M e e r b e k e, Chef des Personentarifwesens der niederländischen Eisenbahnen.

Es ist anzunehmen, daß die Arbeiten der Konferenz mehrere Wochen dauern werden. Wir werden nicht verfehlen, auf diese für das europäische Verkehrswesen außerordentlich wichtigen Fragen ausführlicher zurückzukommen.

— **Tariffragen bei den schweizerischen Eisenbahnen.** Die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen hat am 15. März unter dem Vorsitz der Bundesbahnen getagt und über Tarifmaßnahmen beraten. Im Güterverkehr wurden verschiedene Tariferleichterungen beschlossen, u. a. die Wiedereinführung der Tarifierung gebrauchter Emballagen nach dem halben Gewicht. Im Personenverkehr sollen zum 1. Mai die Rhätischen Bahnen in den Generalabonnementstarif einbezogen werden. Die in der Schweiz sehr viel in Anspruch genommenen Schul- und Gesellschaftsfahrten erfahren weitere Vergünstigungen, so die Ermäßigung der Mindestzahl der Teilnehmer von 16 auf 12. Wenn die schon früher besprochene Ermäßigung der Rückfahrkarten eingeführt wird, schlägt die Konferenz vor, daß die Gültigkeitsdauer für 1—200 km auf fünf, für größere Entfernungen auf acht Tage bemessen wird (früher allgemein: 10 Tage). Auch der Tiertarif soll bei einer allgemeinen Herabsetzung der Gütertarife Ermäßigungen bis zu 20 % erfahren.

Es wird sich nun zeigen, wie sich die zuständigen Organe zu diesen Beschlüssen der Verkehrsinteressenten stellen werden. Es scheint so, als ob sie dem allgemeinen Drängen nach Tarifabbau nachgeben werden. Die Entwicklung der Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen ist günstig und scheint denen Recht zu geben, die eine baldige Überwindung der von ihnen durchgemachten Krisis voraussagten. Für die beiden ersten Monate dieses Jahres betrugen die Einnahmen rd. 49,6 Millionen Franken gegen 43,8 im Vorjahre. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 44,2 gegen 53,4 Millionen. Es ist also ein Betriebsüberschuß von fast 5½ Millionen gegenüber dem vorjährigen Verlust von 9½ Millionen Franken zu verzeichnen.

— **Ausbau des italienischen Eisenbahnnetzes.** Die „ständigen Schwankungen der letzten Regierungen in dem von ihnen in der Eisenbahnpolitik eingehaltenen Kurse“ — so schreibt das Bollettino di Notizie economiche — haben sehr bedenkliche Verzögerungen im Ausbau einiger Eisenbahnlinien zur Folge gehabt, die recht wichtig sind, einen Teil des durch das sog. Baccarini-Gesetz vom 29. Juli 1879 festgelegten Programms bilden und deren beschleunigter Ausbau in diesem Gesetz zugesagt worden war. Die jetzige Regierung will nun für den Bau dieser und anderer Linien sorgen und hat die bereits hierfür bewilligten Mittel in Höhe von insgesamt 180 Millionen Lire auf diese Arbeiten endgültig verteilt.

Es handelt sich um folgende Linien: Cuneo-Ventimiglia, Fossano-Ceva, Venetianisches Eisenbahnnetz, Poggiorusco-Verona, Bologna-Florenz, Aulla-Lucca, S. Arcangelo-Urbino, Umgehungsbahn von Rom, Rom-Neapel, Sizilische Nebenbahnen.

Die Regierung hat beschlossen, die Fortsetzung des Baues der Linie Bologna-Florenz einer Privatunternehmung zu konzessionieren; einige Angebote liegen bereits dafür vor. Ferner ist beschlossen worden, die sizilischen Nebenbahnen Privatunternehmungen zu überlassen.

— **Die Mont-Blanc-Durchtunnelung.** Neuerdings spricht man in Italien und in Südostfrankreich wieder viel von dem Plan der Mont-Blanc-Bahn. Die Bauentwürfe sind bis in alle Einzelheiten ausgeführt, und die Durchführung des Plans ist nur noch eine Frage der Zeit, wenn man annimmt, daß die Finanzierung gesichert sei, was aber noch nicht der Fall ist. Die Mont-Blanc-Bahn soll sich südlich von Genf auf dem linken Ufer der Arve, eines Nebenflusses der Rhone, bis nach St. Gervais hinziehen, um von dort gegen den Flecken Les Houches im Chamonixtal anzusteigen. Auf dieser Strecke werden 7 Tunnel erbaut werden müssen, von denen der kürzeste 590 m lang wird, und ebensoviele Brücken. Oberhalb des Houches in einer Höhe von

1100 m ü. M. wird der Eingang zum Mont-Blanc-Tunnel liegen, der gleich wie der Simplontunnel in zwei nebeneinander liegenden Röhren erstellt werden wird. Der 14 130 m lange Tunnel geht unter dem Gletscher des Bossons durch mit Richtung nach dem Val Veni und sodann unter dem Mont-Blanc-Chétif durch, um etwas oberhalb Courmayeur zu endigen in ungefähr der gleichen Höhe ü. M. wie der Eingang liegt. Zwischen dem Ausgang und Aosta werden zahlreiche Kunstbauten und weitere 7 Tunnel erstellt werden müssen und bei Aosta ist ein großer internationaler Bahnhof geplant. Der Tunnel erfordert eine fünfjährige Bauzeit. Nach einer italienischen Meldung sei man auf beiden Seiten des Tunnels bereits daran, größere Barackenlager für die Arbeiter zu errichten.

— **Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1922.** Ein Weißbuch der englischen Regierung veröffentlicht die vorläufigen Betriebsergebnisse der englischen Vollspurbahnen aus dem Jahre 1922 und stellt sie den Ergebnissen der Jahre 1921 und 1913 gegenüber. Bei diesem Vergleich muß beachtet werden, daß im Jahre 1921 ein Ausstand der Bergarbeiter Handel und Gewerbe und damit auch den Eisenbahnverkehr drei Monate lang lahmgelegt hat, daß ferner zuerst im November 1921 und dann wiederholt im Jahre 1922 die Tarife herabgesetzt worden sind. Einige Zahlen aus dem englischen Weißbuch seien nachstehend wiedergegeben.

I. Anlagekapital, Einnahmen und Ausgaben in Millionen Pfund Sterling.

	1922	1921	1913
Anlagekapital	1164,7	1161,0	1131,5
Roheinnahmen	237,8	236,2	129,7
Ausgaben	190,6	246,0	83,5
Überschuß	47,2	— 9,2	46,2

Verschiedene Einnahmen und Regierungszuschüsse auf Grund der Kriegsabmachungen und der Gesetzgebung nach dem Kriege haben den Überschuß des Jahres 1922 auf 54 400 000 £ erhöht (1921: 50 400 000 £, 1913: 48 900 000 £). Über den Überschuß wurde wie folgt verfügt:

II. Verteilung des Überschusses in Millionen Pfund Sterling.

	1922	1921	1913
Feste Ausgaben	2,1	2,0	1,7
Zinsen und Dividenden	51,8	48,3	46,2
Rücklagen	0,6	—	1,0

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind gegen 1921 fast allgemein zurückgegangen, die aus dem Güterverkehr haben sich gehoben, was im wesentlichen aus dem Kohlen- und Erzverkehr herrührt.

III. Einnahmen aus Personen- und Güterverkehr in Millionen Pfund Sterling.

	1922	1921	1913
Personenverkehr	101,6	105,7	54,5
Güterverkehr	115,0	109,6	64,2

Betreffs der Verteilung der Ausgaben fehlen in unserer Quelle die Zahlen des Jahres 1913; der Vergleich der zwei letzten Jahre zeigt einen starken Abfall im Jahre 1922 gegen das Vorjahr.

IV. Ausgaben in Millionen Pfund Sterling.

	1922	1921
Streckenunterhaltung	28,6	36,6
Unterhaltung und Erneuerung der Lokomotiven	15,1	24,3
Lokomotivbetrieb	33,9	52,6
Sonstige Betriebsausgaben	56,2	67,1

Die Gleislänge der englischen Eisenbahnen, auf eingleisige Strecken zurückgeführt einschließlich der Nebengleise, betrug im Jahre 1922 82 783 km gegen 82 617 im Jahre 1921 und 81 184 Kilometer im Jahre 1913. Die Bautätigkeit ist also in den letzten 10 Jahren wenig lebhaft gewesen.

Über die Betriebs- und Verkehrsleistungen gibt die Zusammenstellung VI Auskunft.

V. Betriebs- und Verkehrsleistungen.

		1922	1921	1913
Lokomotivkilometer	Mill.	868,85	748,56	965,58
Lokomotivdienststunden	Mill.	62,3	54,8	—
Zugkilometer in der Zugstunde				
im Personenzugdienst		22,30	21,31	—
im Güterzugdienst		14,25	14,18	—
Güterwagenkilometer	Mill.	7329,9	6086,3	—
davon beladen	%	66,9	69,31	—
Durchschnittliches Gewicht einer Wagenladung:				
im Stückgutverkehr	t	2,86	—	—
im Kohlenverkehr	t	9,04	—	—
Durchschnittliche Wagenzahl im Güterzug		34,56	34,49	—
davon beladen		23,12	23,90	—

Jeder Reisende brachte im Jahre 1922 1 Sh 5,9 P., im Jah 1921 1 Sh. 6,2 P. ein; im Jahre 1913 hatte er nur 10 P. i Durchschnitt bezahlt. Eine Dauerkarte kostete in den drei Ve gleichsjahren im Durchschnitt 13 £ 0 Sh. 5 P., 12 £ 17 Sh. 9 I und 8 £ 4 Sh. 4 P. Stückgüter wurden im Durchschnitt a 139,5 km (1921: 146,5 km), Kohle auf 72,1 km (1921 76,3 km befördert. 1 t Stückgut erbrachte im Durchschnitt 22 Sh. 1 I (1921: 24 Sh. 7 P., 1913: 9 Sh. 3 P.), 1 t Kohle 4 Sh. (192 5 Sh., 1913: 2 Sh.).

— **Wiederaufnahme des Dampferdienstes Harwich-Zeebrügg** Die englische Große Ostbahn hat im vergangenen Jahr mit ihre Dampferverkehr zwischen Harwich und Zeebrügge, der haup sächlich dem Ausflugverkehr nach den belgischen Seebäde dienen soll, so gute Erfahrungen gemacht, daß ihre Nachfolgeri die Nordostgruppe, diesen Dampferdienst im laufenden Jahre a 2. Juli wieder aufnehmen will. Von London nach Harwic sollen Pullmann-Züge mit Speisewagen in Betrieb gesetzt we den; Liverpool, Manchester, Sheffield, Glasgow, Edinburg Newcastle, York werden durchgehende Zugverbindung mit Ha wich erhalten, und zwischen Birmingham und Harwich werde einzelne Wagen durchgeführt werden. Die Dampfer werde am Montag, Mittwoch und Freitag Abend von Harwich abfahre und in der Gegenrichtung am Dienstag, Donnerstag und Sonna verkehren. Es wird namentlich mit einem lebhaften Woche endeverkehr gerechnet. Der Londoner kann am Freitag Aben nach Geschäftsschluß abfahren und Montag früh bei Geschäft beginn wieder in London sein. Da er beide Mal die Überfah in der Nacht macht, erspart er die Kosten für zwei Übernachtu gen im Gasthaus.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbauten in Erythräa.** Es wird beabsichtigt, Erythräa die bereits im Betriebe befindliche Eisenbahn Massau Cheren bis zu einem Punkte südöstlich von Kassala zu verlä gern. Das Tal von Gash, so schreibt das Bollettino di Notiz economiche, gehört nur zum kleinen Teile zum Sudan, obwohl nach dem Nil zu gerichtet ist, und es bietet der italienische Kolonie ein größeres Verkehrsfeld als der Regierung des Suda Gegenwärtig schreiten die Bauarbeiten von Cheren nach Agord fort; gleichzeitig aber wird die Verlängerung nach Elaghin vo bereitet, das an der Grenze der abessinischen Provinz Amba und des Gebietes südöstlich von Kassala liegt. Ohne das Gebi von Erythräa zu überschreiten, wird die Lokalbahn von Massau schon eine wichtige Erschließungslinie bilden. Man gedenkt s aber bis Gondar, einem Verkehrsmittelpunkt von Äthiopien, vo zutreiben. Außer Ambara werden dann auch die abessinisc Provinz Goggiam und der benachbarte Sudan der italienisch Provinz bedeutenden Durchgangsverkehr zuführen.

— **Die Bezwingung der Sahara im Kraftwagen.** Am 15. Mä d. J. sind in Marseille die Teilnehmer jener Mission, die a 17. Dezember v. J. in Algier zur Durchquerung der Sahara i Kraftwagen aufgebrochen sind, auf der Rückreise nach Par eingetroffen und von den Behörden, der Universität, der Ge graphischen Gesellschaft, der Handelskammer und anderen I stanzen feierlich empfangen und begrüßt worden. Zu den L tern der kühnen Fahrt gehörten der bekannte Raupenautofab kant Citroen, ferner General d'Estienne, die Ingenieure Haa und Audon-Dubreuil, im ganzen 10 Personen. Die Abfahrt b gann am 17. Dezember mit 5 sog. Raupenautos von Tugu dem Endpunkte der südalgerischen Bahn. Dann ging die Fah durch die Sandwüste des El Erg bis nach Insalah, worauf d 5 Wagen in das steinige Wüstenhochland des Hoggar hinauffuhre dem Lande der Tuaregs, und dann das wilde Gebiet des Tanezru um schließlich die Grenzen von Nordafrika, den Niger und Ti buktu zu erreichen, wo den kühnen Automobilisten ein gerade triumphartiger Empfang bereitet wurde. Auf Veranlassung d Geographischen Gesellschaft fand beim Empfang in Marsei eine öffentliche Kundgebung statt, an welcher der Unternehm der Durchquerungsfahrt, Ingenieur Citroen, in einem mit groß Beifall aufgenommenen Vortrag die Erlebnisse der Fahrtunt nehmer schilderte und unter Vorzeigung höchst interessan Films aus dem Herzen der Sahara die Zuhörer fesselte. I Fahrt von Tugurt nach Timbuktu dauerte 22 Tage. In Timbuk machte die Karawane einen Erholungsaufenthalt, um sodann zweite Durchquerung mit Erfolg durchzuführen. Am 5. Mä kamen die 5 Kraftwagen wieder in Tugurt an. Die Wagen h ten ohne irgendeinen nennenswerten Unfall 6500 km dur fahren. Die Raupenautos haben sich dabei bewährt und erö nen aussichtsreiche Ausblicke für die Bezwingung der Saha Viel rascher und sicherer läßt sich mit ihnen die Wüste dur queren als mit dem Kamel, und man kann heute sagen, daß Hindernis der Sahara überwunden ist. Werden mehrere Raup autostationen geschaffen, dann wird auch die Schaffung ei

gelmäßigen Flugdienstes über die Wüste hin wesentlich erleichtert werden. Der Vortragende ist der Ansicht, daß, um Automobilkarawanen durch die Sahara mit einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 30 bis 40 km in der Stunde zu organisieren, die Wagen etwas erleichtert werden müssen und nicht so stark beladen werden dürfen wie bei der Versuchsfahrt, daß Benzin- und Oelstationen erstellt werden müssen und daß in den verschiedenen Dörfern auf der Strecke Ersatzwagen aufgestellt werden müssen. Wird für dies alles gesorgt, dann wird es bei den einzelnen Fahrten nicht mehr nötig sein, Lebensmittel, Wasser und vieles andere für eine mehrwöchentliche Fahrt mit sich zu führen. Es ist aber keineswegs gesagt, daß das Raupenauto als nunmehriges Schiff der Wüste das Kamel verdrängen soll, im Gegenteil, es wird in den Dienst der neuen Sache gestellt und namentlich dazu verwendet werden, Oel und Benzin von einer Station zur anderen zu bringen. Mit etwa 30 derartigen Stationen an den Hauptlinien durch die Sahara wird man einen Kraftwagendienst in befriedigender Weise durchführen können. Die gemachten Erfahrungen will der Vortragende im nächsten Jahre verwerten. Er glaubt, dieselben Entfernungen in halb so viel Zeit durchfahren zu können.

— **Zusammenschluß der amerikanischen Eisenbahnen.** In Nr. 12, S. 208 d. Ztg. war bemerkt worden, daß man jetzt vom Zusammenschluß der amerikanischen Eisenbahnen zu Gruppen, wie das Verkehrsgesetz vorschreibt, wenig höre; trotzdem scheinen die Vorarbeiten dafür im stillen weiter betrieben zu werden. Der Rechtsbeistand der Großen Nordbahn, W. D. Hines, vermutlich derselbe, der während des staatlichen Kriegsbetriebes eine Zeitlang Generaldirektor der Eisenbahnen war, hat sich dahin ausgesprochen, daß er die Bildung der in Aussicht genommenen 19 Gruppen noch im Laufe des nächsten Jahres oder eines weiteren halben Jahres erwartet. Er stützt sich dabei auf die Verhandlungen mit Sachverständigen, die jetzt beim Bundesverkehrsamt gepflogen werden. Wenn die Vorschläge für die Zusammensetzung der Gruppennetze endgültig aufgestellt sein werden, ist doch nicht in Aussicht genommen, auf die Eisenbahngesellschaften einen Zwang auszuüben, diese Vorschläge anzunehmen. Den Plan, die Eisenbahnen westlich von Chicago zu vier Gruppen zusammenzufassen — s. die oben angezogene Stelle aus dieser Zeitung — hält Hines augenscheinlich für eine halbe Maßregel. Ihr Bereich würde, so sagt er, nicht größer sein als der der Netze, die das Bundesverkehrsamt bei der Einteilung in 19 Gruppen vorschlagen wird, und die Aufgabe, sie zu verwalten und zu betreiben, bleibt an Umfang und Schwierigkeiten hinter der zurück, die bei Unternehmungen von der Größe der New York Central- und der Pennsylvania-Eisenbahn entstehen. Nach dem Vorschlag, der vier Bahngruppen westlich Chicago vorsieht, würde jede Stadt von 25 000 und mehr Einwohnern dieses Gebiets mindestens von den Gleisen zweier Gruppen berührt werden, manche würden sogar von drei oder vier Gruppen bedient werden können.

— **Straßenbahn und Untergrundbahn in Buenos Aires.** Für die Straßenbahnen in Buenos Aires gilt ein Einheitstarif von 10 Papier-Cent; die Anglo-Argentinische und die Lacroze-Straßenbahngesellschaft haben die Genehmigung nachgesucht, den Fahrpreis auf 15 Cents zu erhöhen; als Gegenleistung will die erstgenannte Gesellschaft eine Untergrundbahn zur Verbindung der beiden wichtigsten Bahnhöfe von Buenos Aires, Retiro und Plaza Constitucion, ein Plan, der schon lange schwebt, bauen, während die Lacroze-Gesellschaft Erweiterungen ihres Netzes um insgesamt 25 km in Aussicht stellt. Außerdem versprechen beide Gesellschaften, die Bezüge ihrer Angestellten, soweit sie 250 Papier-Dollar unwesentlich monatlich nicht überschreiten, um 20 % zu erhöhen. Die Erhöhung der Fahrpreise stößt auf lebhaften Widerstand bei der Bevölkerung und in der Presse, während andrerseits der Bau der Untergrundbahn als dringend nötig bezeichnet wird, um die engen, überlasteten Straßen zwischen den beiden Bahnhöfen zu entlasten. Der hierfür zu zahlende Preis wird für zu hoch erachtet, wobei aber übersehen wird, daß der Bevölkerung, namentlich dem Mittelstand, durch Benutzung der nach Tausenden zählenden Droschken weit höhere Kosten entstehen, solange die Straßenbahn nicht besser als jetzt imstande ist, den innerstädtischen Verkehr zu bedienen.

— **Eisenbahnelektrisierung in Mexiko.** In nächster Zeit wird mit der Elektrisierung eines Teiles der Bahn Veracruz-Mexiko begonnen werden. Diese Linie ist, wie die Verkehrstechnik berichtet, 470 km lang und ersteigt, von Veracruz am Golf von Mexiko ausgehend, in außerordentlich starken Steigungsstrecken von etwa 170 km Länge das mexikanische Hochland, das zwischen 2200 und 2600 m Meereshöhe liegt. Die steilste Strecke von Orizaba bis Esperanza mit 48 km Länge in 45 ‰ (1 : 22) soll jetzt als erste Bahnlinie in Mexiko elektrisiert werden. Die Strecke ist eingleisig und soll mit 3000 Volt Gleichstrom, den ein Wasserkraftwerk in der Nähe liefert, betrieben werden. Die Stromzuführung geschieht durch Oberleitung. Die elektrischen Lokomotiven haben 150 t Gewicht und sind für Personen- und Güterzüge zu benutzen. Ihre Achsdrücke betragen 22,5 t. Alle sechs Achsen sind Triebachsen, die zu je drei in einem Drehgestell gelagert sind. Die Gesamtlänge der Lokomotiven beträgt 15,6 m. Stromrückgewinnung bei der Talfahrt ist vorgesehen.

Rechtspflege.

— **Die in Art. 159 der Reichsverfassung gewährleistete Vereinigungsfreiheit begreift das Streikrecht nicht in sich.** (Revisions-Entscheidung des 2. Strafsenats des Obersten Landesgerichts in München vom 2. November 1922 Rev. Reg. Nr. 316/1922.) Der Angeklagte ist vom Schöffengerichte bei dem Amtsgerichte Coburg wegen eines Vergehens nach § 1 Abs. 2 der Verordnung des Reichspräsidenten betreffend Verbot der Arbeitsniederlegung durch Beamte der Reichseisenbahn vom 1. Februar 1922 (R.G.Bl. S. 187) zu einer Geldstrafe verurteilt, auf seine Berufung jedoch von der Strafkammer des Landgerichts Coburg durch das Urteil vom 3. August 1922 freigesprochen worden. Gegen dieses Urteil hat der Staatsanwalt rechtzeitig die Revision eingelegt.

Dem Rechtsmittel konnte ein Erfolg nicht zuteil werden.

1. Es fragt sich zunächst, ob der Verordnung vom 1. Februar 1922 Rechtsgültigkeit zukommt. Das Schöffengericht und die Strafkammer sind bei ihren Entscheidungen, ohne in eine Erörterung der Frage einzugehen, davon ausgegangen, daß die Verordnung rechtswirksam ist. Von der Verteidigung ist erst im Revisionsverfahren die Gültigkeit der Verordnung bestritten worden, jedoch mit Unrecht.

§ 1 Abs. 1 der Verordnung lautet: „Den Beamten der Reichsbahn ist ebenso wie allen übrigen Beamten nach dem geltenden Beamtenrechte die Einstellung oder Verweigerung der ihnen obliegenden Arbeit verboten."

Der Abs. 1 enthält den Kern der Verordnung. Ist er gültig, dann ist auch der ganze übrige Teil der Verordnung gültig und insbesondere der § 1 Abs. 2, durch den mit Strafe bedroht ist, wer einen Beamten der Reichsbahn zur Einstellung oder Verweigerung der Arbeit auffordert oder anreizt. Der Abs. 1 stellt sich seinem Wortlaute nach lediglich als ein Hinweis auf das nach dem geltenden Beamtenrechte für alle Beamten, also auch für die Beamten der Reichsbahn bestehende Verbot der Einstellung oder Verweigerung der Arbeit dar. Sachlich aber enthält er, wie sich auch aus der Überschrift der Verordnung ergibt, ein an die Beamten der Reichsbahn gerichtetes, besonderes Verbot der Arbeitsniederlegung.

Die Verordnung vom 1. Februar 1922 ist auf Grund des Art. 48 Abs. 2 der Reichsverfassung erlassen worden. Nach dieser Gesetzesstelle kann der Reichspräsident, wenn im Deutschen Reiche die öffentliche Sicherheit und Ordnung erheblich gestört oder gefährdet wird, die zur Wiederherstellung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit nötigen Maßnahmen treffen; er darf zu diesem Zwecke vorübergehend gewisse in Art. 48 Abs. 2 aufgeführte Grundrechte ganz oder zum Teil außer Kraft setzen. Nach dem Wortlaute und der Entstehungsgeschichte dieser Bestimmung kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der Reichspräsident im Falle der Not nur die in Art. 48 Abs. 2 genannten, nicht aber andere Grundrechte vorübergehend außer Kraft setzen kann. Die im Art. 159 der Reichsverfassung „für jedermann und für alle Berufe" gewährleistete Vereinigungsfreiheit zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen ist ein Grundrecht, aber im Art. 48 Abs. 2 der Reichsverfassung nicht genannt. Infolgedessen kann sie durch eine Notverordnung des Reichspräsidenten nicht angetastet werden.

Die Verteidigung macht nun geltend, in dem Art. 159 sei die Vereinigungsfreiheit für jedermann und für alle Berufe, also auch für die Beamten gewährleistet. In der Vereinigungsfreiheit sei die Streikfreiheit enthalten. Der Reichspräsident habe daher kein Recht gehabt, durch seine Notverordnung den Eisenbahnbeamten die Arbeitsniederlegung zu verbieten.

Diese Ausführung ist unhaltbar.

Zunächst ist es fraglich, ob die Bestimmung des Art. 159 der Reichsverfassung auch für die Beamten Geltung hat. Den Beamten ist im Art. 130 Abs. 2 der Reichsverfassung die Vereinigungsfreiheit gewährleistet. Es ist kein Grund erfindlich, weshalb sie ihnen nochmals im Art. 159 der Reichsverfassung garantiert worden sein soll. Es kann unerörtert bleiben, welche Folgerungen hieraus zu ziehen sind (vgl. L. Z. 1922 Sp. 177 ff.). Denn die Behauptung der Verteidigung, daß durch den Art. 159 das Streikrecht gewährleistet sei, ist ganz verfehlt. Die Meinung der Verteidigung, daß die im Art. 159 gewährleistete Vereinigungsfreiheit die Streikfreiheit umfasse, ist haltlos. Ein solcher Sinn wird dem Worte „Vereinigungsfreiheit" weder im Rechtsleben noch sonst im Verkehr beigelegt. Im Verfassungsausschuß der Nationalversammlung wurde bei der Beratung des jetzigen Artikels 159 gerade das Wort „Vereinigungsfreiheit" an Stelle des

Wortes „Koalitionsfreiheit" gewählt, um zum Ausdrucke zu bringen, daß durch die Bestimmung des Artikels die Streikfreiheit nicht gewährt werde. Aus dem Gange der Beratung des Verfassungsausschusses läßt sich dies mit Sicherheit entnehmen (Verhandlungen der verfassunggebenden Deutschen Nationalversammlung, Bericht des Verfassungsausschusses Bd. 36 Nr. 391 S. 389 und 390). Im Unterausschuß des Verfassungsausschusses war im Art. 34b (dem jetzigen Art. 159) das Wort „Koalitionsfreiheit" durch „Vereinigungsfreiheit" ersetzt worden. Bei der letzten Beratung des Verfassungsausschusses machte der Abgeordnete Dr. Sinzheimer den Vorschlag zu sagen: „Die Koalitionsfreiheit darf in keiner Weise eingeschränkt werden". Der Abgeordnete Dr. Hitze machte sodann die Bemerkung, er sei bisher immer der Meinung gewesen, daß ein Unterschied zwischen der Vereinigungsfreiheit und der Koalitionsfreiheit bestehe dahin, daß das Recht, sich zu vereinigen, noch nicht das Streikrecht in sich schließe. Der Abgeordnete Katzenstein erklärte hierauf, das Recht der Einstellung der Arbeit werde an sich durch das Wort „Koalitionsfreiheit" mitumfaßt; wenn es notwendig sei, daß bestimmte Arbeitseinstellungen im öffentlichen Interesse verboten werden müßten, so könne das in Spezialgesetzen geschehen, in der Verfassung dürfe das Streikrecht nicht eingeschränkt werden, er schlage vor, das Wort Koalitionsfreiheit zu wählen. Nachdem der Abgeordnete Dr. Cohn sich damit einverstanden erklärt hatte, führte Geheimrat Frick aus:

„Nach der Auslegung, die dem Worte „Koalitionsfreiheit" vorhin gegeben worden ist, soll die Koalitionsfreiheit zugleich das Streikrecht umfassen. Jetzt ist nun beantragt, die Koalitionsfreiheit dürfe in keiner Weise beschränkt werden. Es heißt dies also nach der Interpretation, die einer der Herren Antragsteller selbst diesem Worte gegeben hat: das Streikrecht darf in keiner Weise beschränkt werden. Also es darf zu keiner Zeit, in keiner Notlage, für keine Klasse der bürgerlichen Gesellschaft beschränkt werden, nicht für Eisenbahner, nicht für diejenigen, die die notwendigsten Lebensmittel hervorbringen, nicht für Leute, die Gas, Feuer, Wasser in ihrer Hand haben, nicht für landwirtschaftliche Arbeiter. Ich weiß wirklich nicht, ob die Kommission in diesem Augenblick sich der Tragweite einer solchen verfassungsmäßigen Regelung vollständig bewußt gewesen ist und ob sie wirklich die Verantwortung für eine solche Bestimmung auf sich nehmen will." Der Abgeordnete Dr. Hitze erklärte hierauf, er habe nur darauf aufmerksam gemacht, daß in der Fassung der Vorlage des Unterausschusses das Streikrecht nicht inbegriffen ist; so sei der Ausdruck „Vereinigungsfreiheit" unbedenklich, aber nicht der Ausdruck „Koalitionsfreiheit", er spreche daher für die Annahme der Vorlage. Nachdem sich der Abgeordnete Dr. Ablaß diesen Ausführungen angeschlossen hatte, brachte der Abgeordnete Dr. Sinzheimer noch vor:

„Ich gebe zu, daß viele der vorgebrachten Bedenken berechtigt sind und schlage deshalb vor, das Wort Koalitionsfreiheit ausdrücklich zu interpretieren als das Recht des freien Zusammenschlusses und ausdrücklich zu erklären, daß wir damit die Frage des Streikrechts in der Verfassung nicht entscheiden wollen."

Hierauf wurde zur Abstimmung geschritten und der Artikel in der Fassung des jetzigen Art. 159 angenommen.

Bei der 2. Beratung des Verfassungsentwurfes in der Nationalversammlung machte der Abgeordnete Dr. Sinzheimer als Berichterstatter zu dem Art. 156 (dem jetzigen Art. 159) folgende Ausführung: „Es wird ausdrücklich ausgesprochen, daß das Hauptmittel für die wirtschaftliche Besserstellung, die Koalitionsfreiheit, verfassungsmäßig gewährleistet ist. Hierbei ist die Anmerkung zu machen, daß durch die verfassungsmäßige Einräumung der wirtschaftlichen und sozialen Vereinigungsfreiheit nicht auch verfassungsmäßig die sogenannte Streikfreiheit konstituiert ist." Der Art. 159 wurde sodann von der Nationalversammlung in der Fassung des Ausschusses ohne Debatte angenommen.

Hiernach steht fest, daß die im Art. 159 der Reichsverfassung gewährleistete Vereinigungsfreiheit das Streikrecht nicht in sich begreift. Da in der Reichsverfassung auch keine andere Bestimmung enthalten ist, durch die das Streikrecht als verfassungsmäßiges Grundrecht anerkannt ist, hat der Reichspräsident durch die Verordnung vom 1. Februar 1922 jedenfalls nicht gegen ein seiner Einflußnahme entzogenes Grundrecht verstoßen, er war durch keine Bestimmung der Verfassung gehindert, den Eisenbahnbeamten die Niederlegung der Arbeit zu verbieten.

Es ist aber auch die im § 1 Abs. 1 der Verordnung enthaltene Feststellung, daß den Beamten nach dem geltenden Beamtenrechte die Einstellung oder Verweigerung der Arbeit verboten ist, zutreffend. Nach dem hier in Betracht kommenden Reichsbeamtengesetze vom 31. März 1873/17. Mai 1907, das gemäß Art. 178 Abs. 2 der Reichsverfassung in Kraft geblieben ist, ist den Reichsbeamten die Pflicht gewissenhafter Amtsführung auferlegt (§ 10) und die Einstellung oder Verweigerung der Arbeit verboten (§ 14 Abs. 3). Ein Reichsbeamter, der die Arbeit niederlegt oder verweigert, begeht ein Disziplinarvergehen und hat die Disziplinarbestrafung verwirkt (Art. 72 RBG.). Den Beamten ist auch durch den Aufruf des Rates der Volksbeauftragten vo[m] 12. November 1918 (R.G.Bl. S. 1303) das Streikrecht nicht ei[n]geräumt. Allerdings ist durch den Aufruf unter anderen mi[t] Gesetzeskraft verkündet: „Das Vereins- und Versammlungsrech[t] unterliegt keiner Beschränkung, auch nicht für Beamte un[d] Staatsarbeiter." Allein das Streikrecht ist kein notwendige[r] Bestandteil des Vereins- und Versammlungsrechtes. Es hätt[e] deshalb angesichts der Bestimmungen des Reichsbeamtengesetze[s] und der entsprechenden Bestimmungen der Beamtengesetze de[r] Bundesstaaten eines besonderen Ausspruches bedurft, wenn de[n] Beamten das Streikrecht hätte gewährt werden wollen. Da[s] Streikrecht ist auch mit der Rechtsstellung der Beamten unver[]einbar. Die Beamten sind Diener der Gesamtheit (Art. 13[0] Abs. 1 RV.). Der Staat bedient sich ihrer zur Erfüllung seine[r] Aufgaben. Die Arbeitsniederlegung der Beamten kann de[n] Stillstand der staatlichen Tätigkeit, bei längerer Dauer sogar d[ie] Auflösung des Staatswesens zur Folge haben. Es ist undenkba[r,] daß der Staat den Beamten das Recht, seinen Bestand zu ge[]fährden oder gar zu vernichten, einräumt. Ein solches Rech[t] kann auch der Rat der Volksbeauftragten den Beamten nicht ge[]währt haben. Gegen das Streikrecht der Beamten hat sich auc[h] die preußische Staatsregierung in ihrem Erlasse vom 7. Apri[l] 1919 (cf. preußisches Verwaltungsblatt 1919/1920 Bd. 41 S. 131[)] und eine große Anzahl von Schriftstellern erklärt (vgl. die Auf[]sätze von Hüfner in der Leipziger-Z. 1919 Sp. 843 ff.; 192[] Sp. 177 ff.; Dr. Lohmeier im preuß. Verwaltungsblatt Bd. 4[] S. 87 ff.; Anschütz, die Verfassung des Deutschen Reiches S. 25[] Bühler, die Reichsverf. Anm. zu Art. 159; Arndt, Reichsverf. Be[]merkung 2 zu Art. 130; Meißner, Das neue Staatsrecht S. 298).

2. Die Strafkammer hat das Begriffsmerkmal „auffordern" i[m] § 1 Abs. 2 der Verordnung vom 1. Februar 1922 bestimmt als eine an einen anderen gerichtete Kundgebung, welche erkennbar dar[]auf abzielt, in dem anderen den Willen zu einer Handlung ode[r] Unterlassung hervorzurufen; sie hat auf seiten des Auffordern[]den das Bewußtsein verlangt, daß die Aufforderung geeignet ist diesen Willen in dem anderen hervorzurufen, und daß diese Wille in dem anderen nicht schon vor der Aufforderung vorhan[]den war. Diese Ausführung ist, wie die Revision mit Recht her[]vorhebt, nicht frei von Rechtsirrtum.

Es besteht kein Anhaltspunkt dafür, daß der Begriff „auf[]fordern" in der Verordnung vom 1. Februar 1922 eine ander[e] Bedeutung hat, als im Strafgesetzbuch, insbesondere im § 49[a] des Strafgesetzbuchs. Danach ist aber die Aufforderung ein[e] an einen anderen gerichtete Kundgebung, die den Willen de[s] Auffordernden erkennbar macht, daß von dem anderen ein be[]stimmtes Tun oder Unterlassen gefordert werde (R.G.Str. Bd. 4[] S. 413). Es gehört sonach nicht zu den Voraussetzungen de[r] Aufforderung, daß durch dieselbe in dem anderen erst der Will[e] zu der ihm angesonnenen Tat hervorgerufen wird. Eine Auf[]forderung im Sinne des Gesetzes liegt auch dann vor, wenn de[r] Auffordernde durch seine Kundgebung den von dem anderen be[]reits gefaßten Entschluß zur Ausführung der Tat befestigen wil[l]. Es kommt auch nicht darauf an, in welche Form die Auffor[de]rung gekleidet ist; sie kann auch in der Form eines Rates ode[r] einer Mitteilung erfolgen.

Der oben dargelegte Rechtsirrtum hat das Urteil der Strafkamme[r] nicht beeinflußt. Die Strafkammer ist zur Freisprechung de[s] Angeklagten deshalb gekommen, weil sie die Aussage des Zeuge[n] Rüger nicht für genügend beweiskräftig hielt und bei dem Man[]gel anderer Beweise nicht in der Lage war festzustellen, was de[r] Angeklagte dem Rüger über die Arbeitsniederlegung der Eisen[]bahnbamten gesagt hat. Nur in einer vorsorglichen Erwägun[g] hat die Strafkammer geltend gemacht, daß dem Angeklagten da[s] Bewußtsein gefehlt habe, daß Rüger arbeitswillig sei. Da sonac[h] das angefochtene Urteil auf einer tatsächlichen, durch Rechts[]irrtum nicht beeinflußten Erwägung beruht, war die Revision z[u] verwerfen.

Bücherschau.

— **Hanomag-Nachrichten.** Das Märzheft dieser Zeitschri[ft] bringt die ausführliche Beschreibung einer neuen Zugmaschin[e] für die Industrie, und zwar den bekannten WD-Raupenschlep[]per. Die Bilder zeigen die fast unerschöpfliche Verwendbarkei[t] dieses Schleppers in großen Betrieben. Durch die Verteilung de[s] Bodendruckes auf die langen und breiten Auflageflächen de[r] Raupen werden große Zugleistungen erzielt. Überraschend is[t] die große Wendigkeit des Schleppers, er dreht sich auf der Stell[e]. Aber nicht allein als Zugmaschine, sondern auch als feststehend[e] Kraftquelle für Industrie und Landwirtschaft sind Verwen[]dungsbeispiele in dem Heft gezeigt. Es ist durch alle Buch[]handlungen zu beziehen oder durch den Hanomag-Nachrichten Verlag G. m. b. H. Hannover-Linden.

— **„International Railway Journal"** ist der Name einer neue[n] illustrierten Monatsschrift, für die der bekannte Fachmann D[r.]

Trautvetter, Berlin-Südende, als Herausgeber zeichnet. Den Vertrieb für Deutschland und die Oststaaten hat der Verlag von M. Krayn, Berlin W. 10, Genthiner Straße 39, übernommen. Diese neue eisenbahntechnische Zeitschrift, von der uns das erste Heft vorliegt, erscheint in vorteilhafter Ausstattung. Die monatlich regelmäßig erscheinende Hauptausgabe wird in englischer Sprache gedruckt; nebenher sollen in zwangloser Folge Sonderausgaben in deutscher, russischer, spanischer und französischer Sprache erscheinen. Die Zeitschrift hat ihren Hauptsitz in Holland, in allen übrigen Kulturstaaten sind Agenturen eröffnet. Der Abonnementspreis für das Vierteljahr April/Juni 1923 beträgt 600 ℳ; das Einzelheft kostet 200 ℳ.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Bundesbahndirektionsbezirk Wien-Nordost. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 wird die Bezeichnung des Bahnstationsamtes „Laa Bundesbahnhof“ auf „Laa-a./a. Thaya“ und die Benennung des Bahnstationsamtes „Laa Nordbahnhof“ auf „Laa a./a. Thaya Stadt“ abgeändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I. 63 vom 16. April 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: die Beschlüsse des gemischten Ausschusses für Angelegenheiten des technischen Vereinsorgans.

Nr. I. 65 vom 16. April 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Bezugspreis für das technische Vereinsorgan.

Nr. I. 70 vom 20. April 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen und an die Herren Mitglieder des Preisausschusses betreffend: den Preisausschuß.

Nr. IV. 114 vom 18. April 1923 an die Vereinsverwaltungen, die im 1. Vierteljahr 1923 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend: Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Teilstrecke Maltsch-Leubus der Nebenbahn Maltsch-Wohlau.

Am 1. Mai 1923 wird die 8,79 km lange Teilstrecke Maltsch-Leubus der Nebenbahn Maltsch-Wohlau für den Gesamtverkehr eröffnet. An der Strecke liegen von Maltsch aus links die Bahnhöfe IV. Klasse Koitz und Rogau (Kr. Liegnitz). Bahnhof Koitz wird indes für den Güterverkehr erst am 1. Juni 1923 eröffnet, weil die von den Interessenten übernommene Herstellung der Zufuhrstraße erst am 1. Juni 1923 beendet sein wird. Auf Bahnhof Koitz ist die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, ausgeschlossen. Der Bahnhof Rogau (Kr. Liegnitz) besitzt keine Kopframpe und ist für die Abfertigung von Eilgut und Frachtgut in Wagenladungen eingerichtet. Bis auf weiteres ist die Abfertigung von Stückgut ebenfalls zugelassen. Langholzsendungen von und nach Bahnhof Rogau dürfen bis auf weiteres nicht abgefertigt werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf beiden Bahnhöfen ausgeschlossen. Mit dem Tage der Eröffnung werden die neuen Stationen in den Reichsbahn-Personentarif und in die Reichsbahn-Gütertarife einbezogen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Strecke, die dem Betriebsamt 3, Verkehrsamt 2 und Werkstättenamt 1a in Breslau und dem Maschinenamt in Liegnitz zugeteilt wird, haben Gültigkeit: Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (580)

Breslau, den 21. April 1923.
Reichsbahndirektion.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde wird ab 20. Mai 1923 der Bahnhof Lechum für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen. (568)

Meppen, den 16. April 1923.
Der Betriebsdirektor.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 tritt die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn dem Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln mit den Stationen Blankensee (Meckl.) M. F. W. E. und Neustrelitz M. F. W. E. sowie dem Ausnahmetarif 18 für Baumschulenerzeugnisse für alle Stationen bei. In dem Ausnahmetarif 10a für Torfstreu wird unter den Torfstreufabrikstationen Hademarschen nachgetragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. April 1923. (581)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft A. Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 werden im Abschnitt C (Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif) unter 4 (Gebühren für die Anweisung des Absenders usw.) besondere Bestimmungen für Basel Bad. Bf., Schaffhausen Reichsb. usw. nachgetragen. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 wird bei § 75 (Lieferfrist) die Zuschlagsfrist für Frachtgut im Verkehr mit der Kerkerbachbahn von 1 auf 3 Tage erhöht. Im Anhang 1 werden unter den Kürzungsbeträgen für den Verkehr mit den an die Reichsbahndirektionen Karlsruhe und Stuttgart angeschlossenen Privatbahnen die Beträge für den Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln ergänzt und geändert. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 24. April 1923. (582)
Reichsbahndirektion.

Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen.

Am 1. Mai 1923 tritt der II. Nachtrag in Kraft.

Karlsruhe, den 20. April 1923. (574)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. 2. 23, Anhang vom 1. 4. 23.

Mit Geltung vom 24. April 1923 ist die Zuschlagstafel 6 anzuwenden. (584)

Frankfurt (Main), den 21. April 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 25. April d. J. wird die Station Hemer in den Verbandstarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 18. April 1923. (567)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. April 1923 wird die Station Zeven (Hn) als Torfstreufabrikstation in den Ausnahmetarif 10a für Torfstreu usw. einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. April 1923. (564)
Reichsbahndirektion.

Gütertarif Beringen usw.-Schweiz.

Am 1. Mai 1923 tritt der I. Nachtrag in Kraft.

Karlsruhe, den 20. April 1923. (575)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. April 1923 treten dem Ausnahmetarif 20 für frischen Spinat eine größere Anzahl von Privatbahnen bei. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 17. April 1923. (562)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. April 1923 treten dem Ausnahmetarif 20 für frischen Spinat die Dessau-Wörlitzer, Eutin-Lübecker, Gernrode-Harzgeroder, Hildesheim-Peiner Kreisbahn (mit einzelnen Stationen), Mecklenburgische Friedrich Wilhelm - Eisenbahn, Niederlausitzer Eisenbahn (mit einzelnen Stationen), Westfälische Landes-Eisenbahn und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn bei. Die Nebenbahn Waldhof-Sandhofen tritt mit dem gleichen Zeitpunkte dem Ausnahmetarif 10, 10a und 14 bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. April 1923. (583)
Reichsbahndirektion.

Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

1. Mit sofortiger Gültigkeit werden in den genannten Tarif folgende Stationen aufgenommen:

Stationen	Bahnbezirk	Besonderheiten	Vossowska	Borsigwerk	Gleiwitz	Nensa
Dessau D.-Wörl. E.	Dessau-Wörlitzer Eisenbahn		490	536	532	524
Weiche Schlachthof	„	WA	493	539	535	527
Jonitz	„		499	545	541	533
Dellnau	„		502	548	544	536
Kapen	„	W	505	551	547	539
Oranienbaum	„		509	555	551	543
Horstdorf	„		511	557	553	545
Wörlitz	„		514	560	556	548
Kyritz	Al		538	583	579	571
Schöneberg b. Berlin Mil.-Bf.	Bln		452	498	494	486
Schönefeld Mil.-E.	Bln	OK	454	499	495	484
2. Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Entfernungsänderungen ein:						
Grund a. T.	E.A.G.T.		990	1035	1031	1024
Mosrain	„	OR, W	981	1026	1022	1015
Tegernsee	„		1004	1049	1045	1038
Bei diesen Stationen entfällt **) mit der Fußnote, außerdem für Kohlen ein Zuschlag von 56 Pf. für 100 kg.						
Freilassing	Bay		969	1014	1010	1003
Trebnitz (Schles.)[1]	Bsl		141	197	184	185

3. Neuruppin P.N.E. ist mit allen Angaben und Entfernungen zu streichen.

Oppeln, den 20. April 1923. (576)

Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. April 1923 treten dem Ausnahmetarif 18 für Baumschulenerzeugnisse noch einige deutsche Privatbahnen bei.

Dem Ausnahmetarif 11 für Düngemittel tritt die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn mit der Station Quedlinburg West bei. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger. Auskunft erteilen außerdem die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. April 1923. (563)

Reichsbahndirektion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Für alle auf der Arnstadt-Ichtershausener und Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn zur Entladung kommenden entseuchungspflichtigen Wagen ist ab 25. ds. eine Gebühr gemäß Zusatzbestimmung A I a 4 (1) zu § 12 E. V. O. zu berechnen und zu zahlen.

Darmstadt, am 19. April 1923. (572)

Die Direktion.

Deutsch-schweiz. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 werden auf Seite 34 des deutsch-schweizerischen Teils I Abt. A in der Zusatzbestimmung 4 zu Art. 38 die Worte: „die Frankenwährung" durch die Worte „die Währung des Versandlandes" ersetzt. (569)

Karlsruhe, den 18. April 1923.

Reichsbahndirektion.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge-Schweiz.

Auf 1. Mai 1923 erscheint zum Gütertarif Basel Bad. Bf.-Schweiz der III. Nachtrag und zum Gütertarif Waldshut usw.-Schweiz der II. Nachtrag.

Karlsruhe, den 20. April 1923. (573)

Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif. Teil I Abt. A.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird zum Artikel 9 eine neue Verbands-Zusatzbestimmung aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (566)

Altona, den 16. April 1923.

Reichsbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Mit Gültigkeit vom 23. April 1923 wird im Binnenverkehr der schmalspurigen Linie Radebeul-Radeburg ein Ausnahmetarif für Abtrittsdünger (Fäkalien) in Kesselwagen eingeführt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 19. April 1923. (570)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b — Tfv. 4 a.

Außer den bereits für einzelne Unterabschnitte des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen treten, ebenfalls mit Gültigkeit vom 15. April 1923, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, noch bei weiteren Unterabschnitten Änderungen ein.

Näheres enthalten die Sondernummern des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. April 1923. (565)

Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit ab 28. April 1923 wird mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde im Verkehr mit den Stationen unserer Bahn die Lieferfrist (§ 75 der EVO.) um eine Zuschlagsfrist von 4 Tagen verlängert.

Gera-R., den 20. April 1923. (577)

Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5. Heft C I b (Stationsfrachtsätze usw.) Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1923 tritt die Eisenbahn Schaftlach-Gmund-Tegernsee unter Einführung von Ausgleichszuschlägen dem Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (571)

Berlin, den 18. April 1923.

Reichsbahndirektion.

a) Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b — Tfv. 4 a.

Mit sofortiger Gültigkeit, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

1. In den Unterabschnitten 30, 45a, 63, 96 und 103 werden die Gebührensätze zum Teil erhöht.
2. Neu aufgenommen wird mit Gültigkeit vom 20. April 1923 der Unterabschnitt „88 b. Nebenbahn Schaftlach-Gmund-Tegernsee". (Bekanntmachung über die hierdurch erfolgende Einführung eines Frachtzuschlags für Sendungen des Ausnahmetarifs 10 für frische Kartoffeln ist bereits unter „Heft C II" erlassen.)

b) Reichsbahn-Gütertarif Heft C I c — Tvf. 4 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 wird die auf den Seiten 8 und 9 enthaltene Bestimmung für Bremerhaven, Geestemünde usw. ergänzt.

Näheres enthält die Sondernummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. April 1923. (579)

Reichsbahndirektion.

4. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen für die Bahnsteige A und B des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin soll öffentlich verdungen werden.

Umfang des Objektes ungefähr 355 t.

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen können bei der Bauabteilung eingesehen und von dort zum Preise von 4000 ℳ für das Angebotsheft und 3200 ℳ für die Zeichnungen gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung des Betrages bezogen werden. Rückporto für Doppelbrief ist beizufügen. Die Eröffnung der Angebote findet am 11. 5. 23 mittags 12 Uhr in der Bauabteilung statt. Zuschlagsfrist bis zum 25. 5. 23.

Reichsbahn-Bauabteilung 2, Berlin, Prinz-Louis-Ferdinand-Str. 12. (578)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 18. | Berlin, den 3. Mai 1923. | LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Staatsbahnen und Reichsbahnen.

Vom Oberregierungsrat **Riedenauer.**

Die Geschäftsberichte über die zwei ersten Betriebsjahre 1920 und 1921 der Deutschen Reichsbahn sind erschienen und auszugsweise in einer Reihe von Fachschriften zur Kenntnis gebracht worden. Infolge der gegen früher sehr veränderten Güterbeschaffung und der bedeutenden Geldentwertung können sie nicht in der einfachen Weise wie früher ihrem Hauptzweck dienstbar gemacht werden, nämlich für den fortlaufenden Vergleich der absoluten Betriebsleistungen und der Verkehrseinnahmen sowie für die stets zu wiederholende Selbstkostenberechnung und Prüfung der Preis- und Lohnbildung; dazu kommt jetzt noch der Mangel der Ausscheidung auf eine Anzahl örtlicher Betriebsnetze. Ohne solchen Untersuchungen vorgreifen zu wollen, sollen einige besondere Gesichtspunkte unter Anknüpfung an die früheren Verhältnisse hier zum Gegenstand kurzer Darlegungen gemacht werden.

Unter Bezug auf die Ausführungen in Nr. 50 S. 942 des Jahrgangs 1921 dieser Zeitung empfiehlt es sich, von den Ergebnissen eines gegen heute als normal geltenden Betriebsjahres der damaligen deutschen Staats- und Privateisenbahnen, z. B. des Jahres 1913, auszugehen, wie dies auch anderwärts geschieht. In der beigefügten Tabelle 1 sind die absoluten Zahlen der kilometrischen, persönlichen und sächlichen Betriebsausgaben wie der Bauausgaben (Verzinsung) nebst den gesamten Jahresausgaben und -einnahmen enthalten. Abgesehen von dem hieraus ersichtlichen Unterschied der einzelnen Groß- und Kleinbetriebe, erstere in den ehemaligen Reichsbahnen und in Sachsen, letztere in Oldenburg und Mecklenburg vertreten, sind diese Zahlen zunächst geeignet, das Verhältnis der Betriebs- zu den Bauausgaben zu beurteilen. Der jährliche Aufwand der letzteren ist annähernd nach dem im Jahre 1914 vom Geheimrat von Völcker in seinen Vorträgen aus dem Deutschen Verkehrswesen angegebenen Stande der Schuldentilgung und aus dem Anlagekapital der Statistik der deutschen Eisenbahnen Bd. 34 des Jahres 1913 berechnet. Bekanntlich ist dieses Kapital außer bei der Reichsbahn besonders in Baden ziemlich hoch gewesen. Bayern, Oldenburg und Mecklenburg und die Privatbahnen stehen hinsichtlich des Aufwandes an letzter Stelle und können hier ausscheiden. Bei den anderen fünf Verwaltungen zeigt sich aber, daß im alten Reichsland, Sachsen und Preußen den höheren Betriebskosten kleinere Anlagekosten, in Baden und Württemberg umgekehrt den kleinen Betriebskosten ein größerer Bauaufwand gegenüberstanden, wie es der allgemeinen Auffassung der günstigen Betriebswürdigkeit im engeren Sinn entspricht. Der Anteil der Bauzinsen an den Gesamtausgaben ist in diesen beiden Netzen mit 30 und 32 % am größten. Für bestimmte Anteile der Einnahmen und Ausgaben am festen Kapital läßt sich, wie der Verfasser in dieser Zeitung 1918 gezeigt hat, auch das Verhältnis des festen zum umlaufenden Kapital in einzelnen Jahren nachprüfen. Die Aufteilung der sämtlichen Ausgaben auf die Einheit des Netzes genügt für einen abschließenden Vergleich der Betriebswürdigkeit natürlich

Tabelle 1.

Ausgaben für km	Reichsbahn	Preußen-Hessen	Bayern	Sachsen	Württemberg	Baden	Mecklenburg	Oldenburg
Pers. Ausgaben .	26 830	22 070	15 200	30 050	18 480	25 750	6 770	10 780
Sachl. Ausgaben	28 310	23 260	13 390	24 150	16 340	22 080	9 580	16 840
Verzinsung . . .	19 080	12 880	10 520	16 240	16 440	20 420	3 690	4 720
Gesamtausgabe	74 220	58 210	39 110	70 440	51 260	68 250	20 040	32 340
Gesamteinnahme	78 000	65 510	39 770	70 920	46 870	68 330	21 240	34 680

nicht, da vor allem die Unterschiede des wirklichen Verkehrs für die Einheit der Netze zu groß sind und dieser Verkehr in den Vergleichsgruppen annähernd gleich groß sein sollte. Das hat damals nur in der Gruppe Preußen, Sachsen und Baden, ferner Bayern und Württemberg stattgefunden. Die Ergebnisse der Privatbahnen, welche zusammen das sächsische Netz um ein Viertel der Länge übersteigen, können im ganzen zur Prüfung mit herangezogen werden.

Die genannten Schwierigkeiten lassen sich durch Zurückführen der absoluten auf die relativen Zahlenwerte vermeiden, welche die sog. Betriebswürdigkeit in weiterem Sinn, im ganzen und für beliebige Teile zum Ausdruck bringen. Für das Normaljahr 1913 sind diese Zahlenwerte, die man als Verhältnisse zu den Gesamteinnahmen am einfachsten durchweg als Betriebszahlen sowohl für Betriebs- als Bauausgaben mit der oberen Grenze 1,0 bezeichnen kann, in der weiteren Tabelle 2

Tabelle 2.

Betriebszahlen	Staatsbahnen 0,865				Privatbahnen 0,924			
	a)	b)	c)	d)	a)	b)	c)	d)
Kap. I—III	0,033	0,017	0,169	0,080	0,044	0,019	0,131	0,057
IV, VI, VIII, V . . .	0,049	0,112	0,007	0,096	0,028	0,112	0,035	0,132
X—IX, VII	0,018	—	0,007	0,112	0,033	—	0,018	0,084
Sa.	0,100	0,129	0,183	0,288	0,105	0,131	0,184	0,273
Tit. 13 (1—8) 9. 10. .	0,007	0,096	0,022	0,003	0,010	0,143	0,029	0,003
14 — 12.	0,002	—	—	0,035	0,004	—	—	0,041
Sa.	0,109	0,225	0,205	0,326	0,119	0,274	0,213	0,317

zusammengestellt. Eine möglichst vollständige Übersicht wird dadurch erreicht, daß die Betriebszahlen für sämtliche Kapitel der Betriebsrechnung und für sämtliche Titel des Normalbuchungsformulars aufgeführt sind. Ist dadurch schon ein sehr eingehender Vergleich der verschiedenen Netze möglich, so wurde damit auch der weitere Zweck verbunden, ein Urteil über die vier Hauptgruppen gewinnen zu lassen, welche in der Statistik der deutschen Eisenbahnen bisher dem Nachweis der Zahl und Entlohnung aller Beamten und Arbeiter zugrunde lagen, nämlich ausgeschieden nach dem Verwaltungsdienst Spalte a), Bahnunterhaltungs- und Bewachungsdienst Spalte b), Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst Spalte c) sowie Zugförderungs- und Werkstättendienst Spalte d). Die Verteilung der Beamten und Arbeiter auf diese Gruppen ist in der Statistik näher angegeben.

Bei der Benutzung dürfen zwei Umstände nicht unbeachtet bleiben, nämlich, daß in der 3. und 4. Gruppe Stations- und Streckendienst zusammengerechnet sind, obwohl gerade diese Ausscheidung bei der großen Zahl von Angehörigen für die Selbstkosten der Betriebsleistungen besonders wichtig wäre, ferner daß der Personalstand der 2. und 4. Gruppe erheblich über jenen hinausgeht, der in den persönlichen Ausgaben enthalten ist, weil die Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter nicht unter diese, sondern mit Recht unter die Sachausgaben in Kapitel VI und VII eingerechnet sind. Ferner wurden bei der Gruppierung die Betriebsausgaben Kapitel IV für Wohlfahrtszwecke aus den persönlichen Ausgaben der vier Gruppen ausgeschieden und unter den Sachausgaben des Verwaltungsdienstes aufgeführt, zu dessen besonderen Aufgaben sie gehören. Die Betriebszahlen aller Kapitel und Titel sind im übrigen, wie in der Tabelle ersichtlich, bei den einzelnen Gruppen angesetzt, mit denen sie im nächsten Zusammenhang stehen, für andere Zwecke können auch andere Aufteilungen dieser Zahlen gewählt werden.

Der Vergleich dieser Werte in der einen Richtung hat mit den Betriebszahlen, der Betriebsausgaben und der Anteile an der Verzinsung zu beginnen. Nach Tabelle 2 stellte sich der Anteil der persönlichen Ausgaben bei den Staatsbahnen um 5 % der Einnahmen höher als bei den Privatbahnen, der Anteil der Sachausgaben umgekehrt, jener der gesamten Betriebsausgaben fast gleich hoch und der Bauzinsen um 6 % bei de Privatbahnen höher, so daß die letzteren einen Gesamtaufwan von 0,924, die Staatsbahnen von 0,865 der Einnahmen hatter Damit ist im allgemeinen der etwaige Vorteil einer vollen En staatlichung der Staatsbahnen widerlegt, denn diese hatte einen Reingewinn von 0,135, die Privatbahnen nur von 0,07 erzielt. Die Unkosten der öffentlichen Verwaltung sind als durch die Vorteile des Großbetriebs ganz zum Ausgleich ge kommen. Nach der allgemeinen Wirtschaftslehre sollen be kanntlich die Frachtsätze der Verkehrseinheit im unbeschränk ten Absatzgebiet das 1,5fache der Selbstkosten betragen, als der Betriebszahl 2 : 3 entsprechen, die im Jahre 1913 von de deutschen Bahnen durchschnittlich etwas überschritten wurd Die Betriebszahl des Gesamtaufwandes blieb nur bei Preußen Hessen unter dem Durchschnitt mit einem Reingewinn vo rd. 16 %, ergab aber in Württemberg einen Ausfall von etw 5 %, während alle anderen Staatsbahnen und Privatbahnen diese zusammengerechnet, einen Reingewinn von rund 8 % auf weisen konnten. Auch der Vergleich in der anderen Richtun unter Ausscheidung nach den obengenannten Dienstgruppe zeigt eine große Übereinstimmung im Durchschnitt der Staats bahnen und Privatbahnen, unter entsprechendem Übergewich des betriebs- und maschinentechnischen Dienstes über den ver waltungs- und bautechnischen Dienst; nur der auf letzter treffende Anteil der Verzinsung, der sich bei den Privatbahne auf 80 Bahnlinien verteilt, stellte sich annähernd um 5 % höhe als bei den Staatsbahnen, d. h. die Kosten der baulichen Anlage standen nicht in gleich gutem Verhältnisse zum Verkehr.

Beim Vergleich all dieser Unterschiede darf nicht übersehe werden, daß sämtliche in den Tabellen enthaltenen Betriebs zahlen Doppelverhältnisse darstellen und gleiche Werte behal ten können, wenn die darin enthaltenen beiden einfachen Ver hältnisse sich im umgekehrten Sinn ändern. Die Gesamt- un Teilausgaben sind eben nur Kostensummen aus einer Reihe vo Betriebsleistungen mit deren Selbstkostenpreisen oder Koste einer mittleren Leistung, ebenso sind die Gesamteinnahmen au den Kostenbeträgen der Verkehrseinheiten, Personen- un Tonnenkilometer mit den Frachtsätzen hervorgegangen. Nac Bedarf müssen daher bei Vergleich der Betriebszahlen in ver schiedenen Netzen auch die in diesen Zahlen enthaltenen ein fachen Verhältnisse, z. B. der Tagschichten für Gleisunterhal tung zu der Zahl der Tonnenkilometer, der Verschubleistunge eines Bahnhofes zum Tonnenverkehr, der Zahl der Abfertigungs beamten zur Zahl der Personenkilometer, ebenso auch da gegenseitige Preisverhältnis der Betriebs- und Verkehrsleistun gen in Rücksicht gezogen werden. In der Abhängigkeit un Verkettung dieser Verhältnisse liegen aber die Schwierigkeiten die sich bisher allen eingehenden Versuchen zur Ermittlung de Selbstkosten des Betriebs entgegengestellt haben.

Sind überhaupt die gesamten Ausgaben ähnlich wie in Ta belle 3 nach sachlichen und Dienstgruppen aufgeteilt, so lieg damit ein ausgiebiges Vergleichsmaterial vor, das jederzeit ge stattet, innerhalb gewisser Grenzen die Ausmaße und Preise de Betriebsleistungen aller Kapitel zu finden, welche im Verhältni mit anderen Netzen zu hoch erscheinen und abgemindert wer den müssen. So ist der Aufwand für Beamte und Angestellte naturgemäß bei den Privatbahnen kleiner als bei den Staats bahnen, auch weist der große Unterschied von 11 % darauf hin, daß z. B. in Sachsen und Württemberg eine Minderung dieses Aufwandes nötig erschien. Die Mehrung liegt nicht bei der Verwaltung und Bahnunterhaltung, sondern beim betriebs- und maschinentechnischen Dienst, bei ersteren in Sachsen mit 10 %, bei letzteren in Württemberg mit 4 % größtem Unterschied. In beiden Dienstgruppen dürfte der zeitweilige Spitzenbetrieb Ursache sein, daß zu anderer Zeit keine genügende Ausnutzung des Personals stattfinden konnte. Ähnlich war das Verhältnis des Gesamtstandes der Beamten und Arbeiter, welches sich im Durchschnitt wegen der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter gegen die persönlichen Ausgaben um 8 % höher stellte. Ebenso ist naheliegend, daß bei den Staatsbahnen der Aufwand

Tabelle 3.

Betriebszahlen	Reichsbahn 0,912				Preußen-Hessen 0,842				Bayern 0,946				Sachsen 0,911			
	a)	b)	c)	d)	a)	b)	c)	d)	a)	b)	c)	d)	a)	b)	c)	d)
Kap. I—III	0,032	0,019	0,179	0,065	0,031	0,017	0,160	0,082	0,036	0,019	0,182	0,083	0,040	0,019	0,229	0,072
IV, VI, VIII, V . . .	0,048	0,088	0,035	0,098	0,047	0,117	0,003	0,093	0,061	0,097	0,004	0,114	0,054	0,090	0,010	0,096
X—IX, VII	0,017	—	0,005	0,119	0,021	—	0,007	0,114	0,011	—	0,006	0,103	0,007	—	0,007	0,120
Sa.	0,097	0,107	0,219	0,282	0,099	0,134	0,170	0,289	0,108	0,116	0,192	0,300	0,101	0,109	0,246	0,288
Tit. 13 (1—8) 9. 10. .	0,008	0,121	0,025	0,004	0,006	0,086	0,019	0,003	0,011	0,142	0,034	—	0,006	0,103	0,026	0,003
14 — 12. .	0,003	—	—	0,049	0,002	—	—	0,034	0,002	—	—	0,041	0,003	—	—	0,029
Sa.	0,108	0,228	0,244	0,335	0,107	0,220	0,189	0,326	0,121	0,258	0,226	0,341	0,110	0,212	0,272	0,320
Betriebszahlen	**Württemberg 1,046**				**Baden 0,920**				**Mecklenburg 0,920**				**Oldenburg 0,916**			
	a)	b)	c)	d)	a)	b)	c)	d)	a)	b)	c)	d)	a)	b)	c)	d)
Kap. I—III	0,052	0,022	0,189	0,098	0,041	0,012	0,196	0,087	0,046	0,035	0,144	0,068	0,041	0,021	0,155	0,066
IV, VI, VIII, X . . .	0,031	0,124	0,004	0,106	0,041	0,080	0,011	0,112	0,026	0,138	0,022	0,123	0,028	0,149	0,104	0,095
X—IX, VII	0,008	—	—	0,098	0,010	—	0,002	0,109	0,012	—	0,040	0.116	0,011	—	0,055	0,071
Sa.	0,091	0,146	0,193	0,302	0,092	0,092	0,209	0,308	0,084	0,173	0,206	0,307	0,080	0,170	0,314	0,232
Tit. 13 (1—8) 9. 10. .	0,015	0,209	0,035	0,005	0,008	0,133	0,036	0,003	0,004	0,082	0,024	0,003	0,004	0,065	0,018	0,002
14 — 12.	0.001	—	—	0,045	0,003	—	—	0,037	0,002	—	—	0,035	0,001	—	—	0,030
Sa.	0,107	0,355	0,228	0,352	0,103	0,225	0,245	0,348	0,090	0,255	0,230	0,345	0,085	0,235	0,332	0,264

für Wohlfahrtszwecke jenen bei den Privatbahnen überstieg, Bayern und Sachsen waren hier voraus. Für Betriebsstoffe, besonders Kohlen, Wasser, Gas und Strom und für Unterhaltung der Ausstattung mußten die Privatbahnen um 4 % mehr aufwenden als im Kleinbetrieb zu erwarten war. Dagegen waren die Sachausgaben für Bahnunterhaltung im Durchschnitt der Staats- und Privatbahnen dem Verkehr gleichmäßig angepaßt, wenn auch erstere unter sich Unterschiede bis zu 7 % hatten. In Baden und im Reichsland wurde mit den kleinsten Kosten gearbeitet, während Preußen-Hessen für Ausrüstung der Strecken und laufende Unterhaltung bedeutend mehr aufgewendet hat. Der dritte große Posten der Sachausgaben ist die Unterhaltung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen mit dem Unterschiede von 5 %; Sachsen und die Reichsbahn waren hier voraus und mußten allgemein auf Ersparnisse hinarbeiten. Die mehr zurücktretenden Sachausgaben für Miete von fremden Strecken, Fahrzeugen und Personal sowie für Steuern und Abgaben überwiegen bei den Privatbahnen durchweg gegen die Staatsbahnen. Endlich zeigten die gesamten laufenden Betriebsausgaben der Staatsbahnen unter sich starke Unterschiede, bei der Verwaltung unerheblich, in Bahnunterhaltung und im maschinentechnischen Dienst bis 8 %, letzteres in Baden, im Betriebsdienst sogar bis 14 %, besonders in Sachsen, in welchen Bezirken ein entsprechender Abbau nicht zu vermeiden war.

Wenn noch die annähernden jährlichen Aufwendungen für das Anlagekapital der einzelnen Verwaltungen verglichen werden, so bestand auch bei diesen ein größter Unterschied von etwa 14 %. Er hat seinen Grund in den zum Teil hohen Anlagekosten für Grunderwerb, Erdarbeiten und Kunstbauten, die besonders in Württemberg bei sonst guter Wirtschaftlichkeit mit der Zunahme des Verkehrs nicht gleichen Schritt gehalten und eine Unterbilanz mitverschuldet haben. Demgegenüber traten die Unterschiede in den Aufwendungen für Stationsanlagen, Fahrzeuge und Verwaltungskosten im Vergleich zu den sonstigen laufenden Ausgaben mehr zurück.

Die in den Tabellen 2 und 3 niedergelegten Verhältnisse bieten insofern keine neuen Ergebnisse, als die einzelnen Verwaltungen fortlaufend in anderer Form sich über diese Wirtschaftsführung Rechenschaft gegeben haben, wie es ihren besonderen Zwecken entsprochen hat. Ein von den sehr verschiedenen Verkehrsgrößen unabhängiger Vergleich ist jedoch nur in der gegebenen Form der Betriebszahlen möglich und sollte in die Geschäftsberichte jedes Jahres aufgenommen werden, um brauchbare Vergleichszahlen stets zur Hand zu haben. Diese Zahlen haben zurzeit den weiteren großen Vorteil, in einfacher Form den einzig möglichen Übergang von der Friedenszeit mit den getrennten Verwaltungsbezirken auf die jetzige Zeit der größten Geldentwertung, starker Verkehrsschwankungen und Tariferhöhungen in einem einheitlichen Eisenbahnnetz zu finden. Für diesen Zweck sollen schließlich noch einige Vergleichszahlen angeführt werden, durch welche die bei den laufenden Ausgaben in Frage kommenden Hauptpunkte hinsichtlich der Selbstkosten in kurzer Form gekennzeichnet werden.

Der wichtigste Unterschied der beiden Geschäftsjahre 1920 und 1921 gegen das Jahr 1913 ist der, daß die frühere Betriebszahl 0,70 sich nunmehr auf 1,728 und 1,085 erhöht hat, daß also keinerlei Überschuß für Schuldentilgung und Reingewinn mehr zur Verfügung steht. Diese Zunahme der Betriebszahl zeigt deutlich, in welchem Grade die Einnahmen hinter den Ausgaben zurückstehen. Beide Faktoren der letzteren, Rohstoffe und Tagesleistungen, Preise und Löhne haben sich erhöht, von beiden Faktoren der Einnahmen sind Personen- und Tonnenkilometer im Maß der Tariferhöhung, die Tarife selbst gegen die Preis- und Lohnsteigerung zurückgeblieben und nicht über den Selbstkostenindex hinausgegangen.

Die Verwaltung der Reichsbahn hofft mit einem Rückgang der Betriebszahl unter 1,0 im Geschäftsjahr 1922 rechnen zu können. In der neuen Buchungsordnung sind die früheren Kapitel I—X der Betriebsrechnung durch die Titel 1—18 ersetzt und wurden die einander entsprechenden Zahlen in der folgenden Tabelle 4 gegenübergestellt. Außer den Betriebszahlen der

Tabelle 4.

Betriebszahlen	Titel 1—8	Titel 9—12	Titel 13	Titel 14	Titel 15	Titel 16	Titel 17	Titel 18
1913	0,299	0,049	0,096	0,112	0,112	0,007	0,007	0,018
1921	0,406	0,044	0,183	0,104	0,318	0,002	0,002	0,026
1921 gekürzt	0,262	0,028	0,118	0,067	0,206	0,001	0,001	0,017

beiden Jahre selbst ist auch noch der auf das Jahr 1913 zurückgeführte, also entsprechend abgeminderte Wert der laufenden Ausgaben 1921 beigefügt, wie er sich bei der gleichen Betriebszahl des Jahres 1913, also bei größeren Einnahmen ergeben würde, so daß damit der Vergleich der Einzelposten der Ausgaben unter sich geboten wird. Diese gekürzten Betriebszahlen betragen 70 % der Anteile an den Gesamtausgaben. Aus der Übersicht geht hervor, daß das Verhältnis der Personalwirtschaft samt Wohlfahrtspflege jenes zur Friedenszeit nicht überstiegen hat, sondern sich sogar infolge Zurückbleibens der Gehälter hinter der Überteuerung etwas unter dem damaligen

Aufwand hält; die Aufteilung der persönlichen und sachlichen Ausgaben, die früher etwa gleich groß waren, zeigt aber eine ungünstige Verschiebung bei letzteren. Die Geschäftsunkosten sind gleich geblieben; in dem gegenseitigen Entgelt für Mitbenutzung von Personal, Strecken und Fahrzeugen ist der natürliche Rückgang eingetreten.

Anders liegen die Verhältnisse bei den drei Hauptposten der Sachausgaben, welche sich ziemlich erhöht und ebenfalls ungünstig verschoben haben. Die Beschaffung der Betriebsstoffe ist besonders durch Verschlechterung der Kohlenlieferung teurer geworden (0,118 gegen früher 0,096). Ganz bedeutend sind aber die Kosten der Unterhaltung der Fahrzeuge im Verhältnis zu den gesamten Betriebseinnahmen gestiegen, fast auf das Doppelte (0,206 gegen früher 0,112), was auf den abgewirtschafteten Zustand der minderwertigen Restbestände und auch auf den Rückgang der Werkstättleistungen und die Wirkung des Achtstundentages zurückzuführen ist. Leider ist demgegenüber die Unterhaltung der Bahnanlagen (früher mit dem gleichen Bedarf wie für Fahrzeuge, jetzt nur mit einem Drittel) unter den gesamten Ausgaben um 40 % (0,067 gegen früher 0,112) zurückgeblieben, so daß nicht einmal der kleinste Satz des Jahres 1913 bei den damaligen Reichsbahnen erreicht wurde. Die Reichsbahn wird daher in den folgenden Jahren zu einer wesentlich vermehrten Leistung an den Gleis- und Sicherungsanlagen, Brücken- und Hochbauten gezwungen sein. Im Geschäftsbericht sind für diese ungünstige Verschiebung nähere Gründe nicht enthalten, doch wird mit gewissen Vorbehalten für den Vergleich der hohe Ausbesserungsstand (100 %) der Fahrzeuge und die große Vermehrung der Werkstättenarbeiter hervorgehoben, deren Durchschnittslöhne an und für sich etwas höher sind als jene der Bahnunterhaltungsarbeiter.

Behufs Prüfung der Selbstkosten ist diesem Geschäftsbericht als Einheit der Verkehrsleistung wieder das Wagenachskilometer zugrunde gelegt, wozu sonst auch andere Einheiten, wie Nutz- und Lokomotivkilometer verwendet werden. Die Deutsche Reichsbahn hat für das Jahr 1921 den Schlüssel der Selbstkosten für das Achskilometer im Personen- und Güterverkehr auf 4 : 3 geschätzt. Ähnliche Berechnungen haben vor 20 Jahren die württembergische und sächsische Verwaltung aufgestellt. Neuere Untersuchungen sind vom Ministerialrat Dr. Tecklenburg im Archiv für Eisenbahnwesen 1915 und in dieser Zeitung 1923 Nr. 9, S. 149, sowie von Prof. Dr. Helm in der Verkehrstechnischen Woche 1916 und 1923 durchgeführt worden. Dr. Tecklenburg hat auf dieser Grundlage die große Mehrbelastung des Güterverkehrs zur Entlastung des Personenverkehrs nachgewiesen. Die eindeutige Ausscheidung der Selbstkosten in feste und mit dem Verkehr veränderliche Kosten ist bisher nicht möglich gewesen. Nach obigem wird man zugeben dürfen, daß, abgesehen von technischen Erhebungen verschiedener Art im Rahmen der heutigen wissenschaftlichen Betriebsführung (Nr. 42, S. 771, Jahrg. 1921 d. Ztg.) die fortlaufende Ermittlung der Betriebszahlen für alle Titel ein einfaches und brauchbares Mittel zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit an die Hand gibt.

Auf die Ausscheidung der Ausgaben nach den verschiedenen Dienstzweigen, wie auf die laufenden Aufwendungen für das Anlagekapital soll hier der Kürze halber nicht eingegangen werden. Der Schuldendienst ist zurzeit gegen die Betriebsausgaben fast ganz zurückgetreten. Eine andere Anregung möchte noch als vorteilhaft für die Bewirtschaftung anzufügen sein; auf den bisherigen Vergleich der Betriebs- und Verkehrsleistungen sollte auch in örtlichen Grenzen nicht ganz verzichtet werden. Die Unterlagen hierzu liegen bei allen Direktionen der Reichsbahn vor und ließen sich unschwer in einer Reihe von Gruppen wie bei den früheren Verwaltungen zusammenfassen. Auch in zeitlicher Hinsicht wird von diesen statistischen Arbeiten, z. B. von den Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, ein guter Überblick über einzelne Jahrzehnte gegeben. Hierbei zeigt sich, daß z. B. in einer Reihe von Bahnnetzen die Betriebszahlen sich zeitweise stark unter ⅔ bis zu ½ der Gesamteinnahmen ermäßigt haben. Einer solchen Aufteilung der Betriebsergebnisse des großen deutschen Reichsbahngebietes in kleinere Wirtschaftsgruppen kann keine geringere Bedeutung beigemessen werden, als sie bisher der Vergleich der Ergebnisse für die einzelnen Staats- und Privatbahnen für die Beurteilung derselben mit ihren oberen und unteren Grenzen in mehrfacher Hinsicht geboten hat.

Nichtreisebedarf als Reisegepäck.

Vom Regierungsassessor **Mantey** in Erfurt.

Das Wirtschaftsgut, d. h. das sogenannte nicht freie und daher zum Austausch begehrte bewegliche Sachgut zerfällt verkehrstechnisch in Frachtgut und Reisegut (je nachdem es ohne oder in Verbindung mit einem Personenbeförderungsvertrag aufgegeben wird), das Reisegut wiederum in Reisebedarf und Nichtreisebedarf.

Nur der Reise b e d a r f kommt grundsätzlich für die Beförderungsart „Reisegepäck" in Frage (§ 30 Abs. 1 EVO.), der Nichtreisebedarf nur, soweit der Tarif es besonders zugelassen hat (vgl. § 30 (3) EVO. und Nr. 1 a—i und 2 der allgemeinen Ausführungsbestimmungen dazu), während unter den Begriff „Handgepäck", der nichts weiter bedeutet als „leicht tragbare Gegenstände" (§ 28 EVO.), der Nichtreisebedarf stets fallen kann.

Welchen Einfluß hat es auf die Haftung der Eisenbahn, wenn Nichtreisebedarf als Reisegepäck aufgegeben wird?

Für Reisegepäck, deutlicher „nur für Reisegepäck" (d. h. für als Reisegepäck aufgegebenen Reise b e d a r f) haftet die Bahn gemäß § 35 EVO. nach den Vorschriften über die Haftung für Güter (d. h. Frachtgüter). Da der Nichtreisebedarf nicht Reisebedarf ist und es auch durch eine Aufgabe als Reisegepäck nicht wird, haftet die Bahn mithin für ihn nicht (vgl. RG. Bd. 97, 109). Wider die Gegenansicht, daß bei Aufgabe von Nichtreisebedarf als Reisegepäck nicht Aufhebung der Bahnhaftung, sondern nur ein Frachtzuschlag wegen unrichtiger Inhaltsangabe (§ 60 EVO.) einzutreten habe, läßt sich geltend machen, daß mit der bloßen Aufgabe als Reisegepäck keine bestimmte Inhaltserklärung hinsichtlich des Gepäckstückes abgegeben wird, weil „Reisegepäck" die Bezeichnung einer Transportart, nicht eines bestimmten Inhalts des Gepäckstückes ist (vgl. Senckpiehl in J. W. 1920 S. 428).

Man muß die Frage nach der Haftung aber auch in subjektiver Richtung stellen: macht es rechtlich einen Unterschied, ob die Bahn weiß oder nicht weiß, daß ein als Reisegepäck aufgegebenes Gut nicht Reisebedarf ist? Wenn der Abfertigungsbeamte ein Gepäckstück zur Beförderung als Reisegepäck annimmt, obwohl er sieht oder sonstwie weiß, daß es Nichtreisebedarf enthält, wird dann eine Haftung der Bahn begründet?

Die überwiegende Ansicht im Schrifttum (Staub, Ritter, Makower) verneint diese Frage und wendet ein, daß eine Vereinbarung über Annahme von Nichtreisebedarf zur Beförderung als Reisegepäck zuwider der Bestimmung des § 30 EVO. nicht gültig getroffen werden könne (und somit eine Haftung der Bahn nicht begründe), weil § 471 Abs. 2 HGB. Vereinbarungen, die mit den Vorschriften der EVO. in Widerspruch stehen, für nichtig erkläre. Der Sinn des § 471 gehe dahin (vgl. Makower III zu § 471), durch Nichtigkeitserklärung auch der die Bahnhaftung e r w e i t e r n d e n Vereinbarungen Begünstigungen im Sinne des § 6 (3) EVO. zu bekämpfen. — Senckpiehl (in J. W. 1920 S. 428) meint allerdings, der Wortlaut des § 30 EVO. enthalte kein Beförderungsverbot, es heiße dort nur: „Der Reisende kann Gegenstände, deren er zur Reise bedarf, zur Beförderung als Reisegepäck aufgeben." Es heiße aber nicht: „Die Aufgabe anderer Sachen als Reisegepäck ist v e r b o t e n." Der Ton liegt indes nicht so sehr auf dem „kann", als auf den Worten „als Reisegepäck", wobei zu ergänzen ist: „statt als Fracht- oder Expreßgut".

Die Gegner der vorerwähnten Ansicht, im Schrifttum vertreten durch Düringer-Hachenburg, bejahen die Haftung der Bahn. Düringer-Hachenburg (Anmerkung 6 IV zu § 471) meint, § 471 Abs. 2 Satz 2 habe nur die Vereinbarungen im Auge, die eine Haftung der Bahn gegenüber Vorschriften der Eisenbahn-

Verkehrs-Ordnung einschränken. Dafür kommt z. B. der Satz 1 des Abs. 2 § 471 in Betracht, der Vereinbarungen für nichtig erkläre, die Verpflichtungen der Bahn im Sinne des Abs. 1 § 471 ausschließen oder beschränken. Düringer-Hachenburg beruft sich dabei auf den früheren Rechtszustand, der, wenn er im Sinne der anderen Ansicht hätte abgeändert werden sollen, in der Begründung des neuen Gesetzes seine Erklärung gefunden haben würde. Diesen Ausführungen hat sich das Oberlandesgericht in Naumburg im Urteil vom 17. Februar 1922 (7 U. 111/22) angeschlossen und nur mit ihnen die Auffassung des Reichsgerichts im Urteil vom 5. November 1919 (Bd. 97, 107) für vereinbar erklärt, in dessen Gründen es heißt: „Aus Vorstehendem muß auch gefolgert werden, daß die Eisenbahn sich nicht schon durch die Annahme der Koffer zur Beförderung als Reisegepäck bei Verlust ersatzpflichtig macht, sondern daß sie ihrer Rechte . . . .“ — nämlich auf Ablehnung ihrer Haftung — „erst dann verlustig geht, wenn sie Güter trotz Kenntnis der Tatsache, daß es sich nicht um Reisegepäckgegenstände handelt, zur Beförderung als Reisegepäck annimmt.“ An diesem Ergebnis hat das Reichsgericht auch in dem Erkenntnis vom 17. Dezember 1919 (I. 142/1919) festgehalten: „eine . . . . Haftung würde nur entstehen, wenn die Eisenbahn, wissend, daß es sich nicht um Reisegepäck handelt, gleichwohl den Koffer zur Beförderung annimmt.“

Es wird daher als Rechtens anzusehen sein, daß bei Verlust, Beschädigung oder Minderung von Nichtreisebedarf, der als Reisegepäck aufgegeben worden ist, eine vertragliche Haftung der Bahn nur dann eintritt, wenn sie Nichtreisebedarf bewußt als solches zur Beförderung als Reisegepäck angenommen hat.

Weniger klar ist merkwürdigerweise die Frage, was eigentlich Reisebedarf ist. Die AAV. I § 16 Ziff. 1 behaupten zwar: „Die Bestimmungen darüber, was unter Reisegepäck zu verstehen ist, sind im § 30 EVO. nebst Ausf.-Best. enthalten.“ Aber die EVO. schweigt in Wahrheit an der entscheidenden Stelle. Denn sie definiert im § 30 nicht, wie sie es im § 28 bezüglich des Handgepäcks tut („leicht tragbare Gegenstände [Handgepäck]“; siehe auch die gleiche Definitionstechnik in anderen Gesetzesbestimmungen, z. B. in § 1922 BGB.). Sie sagt nicht, was Reisegepäck ist, sondern schafft die Beförderungsart „Reisegepäck“ für den Reisebedarf, dessen Begriffsinhalt wiederum als gegeben vorausgesetzt wird: „Der Reisende kann Gegenstände, deren er zur Reise bedarf, als Reisegepäck aufgeben.“ Puchelt (Kommentar zum Allgem. Deutschen Handelsgesetzbuch, Ausgabe von 1874) sagte in seiner Erläuterung zu Artikel 425: „. . . die Gewohnheiten und Ansichten über Reisebedürfnis sind sehr verschieden und das Benützen des Personentransports zur Sachbeförderung kommt nicht selten vor. Daraus erweitert sich der Begriff . . . . auf alles Gepäck, was der Reisende mit sich führt.“ — Diese Ausführung klingt wie ein Sekundärbahnscherz; tatsächlich war aber die damalige Rechtslage so und in dem Urteil vom 13. Januar 1922 (I. 76/22, abgekürzt wiedergegeben in D. J. Z. 1923, S. 174) hat das Reichsgericht dahin entschieden, daß wir heute eine wesentlich andere Rechtslage nicht haben. Es sagt, „der Begriff Reisegepäck dürfe in ausdehnendem Sinne ausgelegt werden, wie dies in den früheren Verkehrsordnungen ausdrücklich geschehen sei. Die jetzige EVO. habe trotz ihrer etwas engeren Fassung eine wesentliche sachliche Änderung nicht beabsichtigt. Es sei daher nicht rechtsirrtümlich, als Reisegepäck auch solche Gegenstände zuzulassen, deren Verwendung in einem näheren Zusammenhange mit dem Zweck der Reise stehe, so daß der Reisende ihrer aus persönlichen oder wirtschaftlichen Gründen in nicht allzu ferner Zeit am Ziel seiner Reise bedürfe.“ (In dem Rechtsstreit, der zu dieser Entscheidung Veranlassung gegeben hat, handelte es sich um Gardinen, die als Reisegepäck aufgegeben worden waren.)

Was Reisebedarf ist, weiß man danach eigentlich immer noch nicht recht. Wohl aber ahnt man, daß das heute noch reisende Publikum von dieser Entscheidung, für deren schnelle Verbreitung die Presse sorgen wird, gern „Notiz nehmen“ wird; vielleicht wird sich die Notiz auf dem Reisekofferdeckel befinden. damit sie, falls Untersuchungen wegen Zulässigkeit der Abfertigung als Gepäck (§ 16 Ziff. 3 AAV. I) überhaupt noch zweckmäßig erscheinen sollten, als rechtes Wort am rechten Platz sich einstelle. Die Elastizität dieser Formel wird der Bahn erhebliche Summen entziehen und die Vorschrift im § 6 Ziff. 1 der AAV. III: „Auf Stationen mit geringem Verkehr kann von der Führung des Gepäckeinnahmebuchs abgesehen werden . . . .“ wird auch auf andere Stationen ausgedehnt werden können.

Es erscheint daher eine im Grundsatz festumrissene, relativ enge Legaldefinition ähnlich der des Handgepäcks, wenn sie auch in dieser Kürze kaum möglich sein wird, vonnöten. Daß die Notwendigkeit des von der Bahn eingenommenen Standpunkts auch von Nichteisenbahnern verstanden und vertreten wird, ergeben die überzeugenden Ausführungen des Landgerichts in Naumburg vom 2. Dezember 1919 (4 S 41/19), das im Gegensatz zum Reichsgericht der Ansicht ist, „daß der Begriff des Reisegepäcks eng auszulegen sei“. „Das ergibt sich daraus,“ meint das Landgericht, „daß die betreffenden Gegenstände einer Vorzugsbehandlung hinsichtlich der Schnelligkeit der Beförderung und der Kosten hierfür unterliegen. Da ihre Beförderung grundsätzlich mit Zügen erfolgt, die im wesentlichen der Personenbeförderung dienen, ist der Raum zu ihrer Unterbringung — in der Regel wird nur ein Packwagen in jedem solchen Zuge mitgeführt — beschränkt. Es können danach zum Reisegepäck nur solche Gegenstände gehören, die dem persönlichen Gebrauch des Reisenden während der Reise*) und der etwaigen Abwesenheit von seinem gewöhnlichen Aufenthaltsorte selbst dienen. Zuzugeben ist, daß innerhalb des Rahmens dieser Begriffsbestimmung die Auslegung nicht zu eng sein darf, sondern sich nach der Persönlichkeit des Reisenden, seinen Ansprüchen, seinen wirtschaftlichen Verhältnissen usw. erweitern kann. Auch Reisegeschenke, wenn sie sich nach Art und Umfang innerhalb des Üblichen halten, mögen unter diesen Begriff fallen.“

„Bedarf“ ist die jeweilige konkrete Größe der Bedürfnisse: sie sind Existenz- oder Kulturbedürfnisse. Jene beziehen sich auf die Voraussetzungen unseres physischen Lebens (Nahrung, Kleidung), diese auf die Voraussetzungen seiner Verfeinerung. Der Begriff Reisebedarf bedeutet danach doktrinär ausgedrückt die aus Anlaß eines Beförderungsakts sich ergebende aktuelle Größe der Existenz- und Kulturbedürfnisse eines Reisenden.

Gegenüber einer der Mannigfaltigkeit des Reiseverkehrs anzupassenden Definition bedeutet die Enge dieser Begriffsfestlegung nur Ausgangspunkt und Grundsatz. „Die ganze Frage wurde früher kaum beachtet. Sie ist von größter Bedeutung erst geworden während des Krieges und nach dem Zusammenbruch der Eisenbahnen infolge der Revolution. Erst seitdem hat sich der Unfug in den weitesten Kreisen verbreitet, Gegenstände zur Beförderung als Reisegepäck aufzugeben, die tatsächlich Handelsware oder sogenanntes Hamstergut sind. Eine scharfe Überwachung des Verkehrs und die rücksichtslose Zurückweisung solcher Güter von der Gepäckbeförderung wird dahin wirken, daß solche Ungehörigkeiten allmählich aufhören.“ (v. d. Leyen in J. W. 1920 S. 781.) Der Richtschnur für diese Überwachung des Verkehrs aber bedarf es jetzt. Videant consules!

*) (Vgl. AAV. I § 16 Ziff. 3: „Gegenstände zum persönlichen Gebrauch während der Reise.“)

Die vier Gruppen der englischen Eisenbahnen.

Vom Geh. Regierungrat **Wernekke.**

Über die Vorgeschichte der Gruppenbildung im englischen Eisenbahnwesen und die Gesetzgebung, die zu diesem Ziel geführt hat, ist in dieser Zeitung (auch im Archiv für Eisenbahnwesen) wiederholt eingehend berichtet worden, ebenso darüber, daß diese Gruppenbildung seit dem 1. Januar d. J. eine vollendete Tatsache ist. Hierauf braucht also nicht mehr näher eingegangen zu werden. Heute sollen die vier Gruppennetze in ihrer Größe und Bedeutung miteinander verglichen werden, wofür die Statistik nicht nur einen, sondern eine ganze Anzahl Maßstäbe liefert. Das Ergebnis des Vergleiches ist, um es gleich vorweg zu nehmen, ein eigenartiges: Die Eisenbahnen von England, Schottland und Wales sind nicht etwa gleichmäßig oder auch nur annähernd gleichmäßig in vier Teile geteilt worden, sondern es sind zwei große und zwei kleine Gruppen gebildet worden, von denen die zwei großen ungefähr gleich groß, die zwei kleinen zusammen aber noch nicht so groß sind wie eine der großen. Das ergibt sich schon aus der nachstehenden Zusammenstellung der Gleislängen; die weiteren statistischen Zahlen, die sich alle auf das Jahr 1922 beziehen, bestätigen im allgemeinen das so gewonnene Bild.

I. Strecken- und Gleislängen in Kilometern.

	LM&S**)	L&NO	GW	Süd
1. Streckenlänge	11 866	10 748	5 962	3 404
2. Gleislänge ohne Bahnhofsnebengleise	22 393	19 211	9 961	6 614
3. Nebengleise	9 592	8 415	3 622	1 916
4. Gesamtstreckenlänge . .	31 985	27 626	13 583	8 530

**) Die vollen Namen der vier Gruppen sind: London, Midland und Schottische, London und Nordost-Gruppe, Große Westbahn Südgruppe, woraus sich die gewählten Abkürzungen ergeben.

Die Gegenüberstellung der Zahlen unter 1. und 2. gibt zugleich ein Bild, in welchem geringen Maße in England eingleisige Strecken vorkommen, und die Zahlen unter 4. ermöglichen insofern ein Urteil über die Verkehrsbedeutung, als sie zeigen, daß die beiden kleineren Gesellschaften, auch wenn man ihre geringere Netzlänge berücksichtigt, weniger Bahnhofsanlagen haben als die beiden großen.

Ein ähnliches Bild vermittelt die Zusammenstellung II.

II. Zug- und Lokomotivkilometer in Millionen Kilometern.

	LM&S	L&NO	GW	Süd
Zugkilometer (ohne Leerzüge):				
im Personenverkehr	118,07	90,92	54,16	59,07
im Güterverkehr	80,81	60,31	33,12	9,89
zusammen	198,88	151,23	87,28	68,96
Lokomotivkilometer	337,54	248,49	138,96	94,90

Auffallend ist in dieser Zusammenstellung der schwache Güter- und der verhältnismäßig starke Personenverkehr der Südgruppe, was im wesentlichen damit zusammenhängt, daß sie einen besonders lebhaften Vorortverkehr in London bedient. Bestätigt wird dieser Eindruck der Eigenartigkeit der Verkehrsverteilung durch die Zusammenstellung III.

III. Zugkilometer auf 1 Gleiskilometer.

	LM&S	L&NO	GW	Süd
im Personenverkehr	5 901	4 913	5 581	9 348
im Güterverkehr	4 053	3 670	3 700	1 534
zusammen	9 954	8 583	9 281	10 882

Die Verschiedenheit in der Größe der Netze und deren Belastung, die sich aus den bisher angeführten Zahlen ergibt, hat ihren Grund darin, daß man die Grenzen zwischen den einzelnen Gruppenbezirken nach geographischen, nicht nach durch den Verkehr bedingten Gesichtspunkten gezogen hat. Alle vier Gruppen sollten augenscheinlich ihren Ausgangspunkt in London haben; da dieses weit südlich vom Schwerpunkt des Landes liegt, blieb für die beiden südlichen Gruppen nur die kleine Fläche südlich von London, so daß diese beiden Gruppennetze sehr klein ausfallen mußten. Bei den beiden Eisenbahngruppen, deren Strecken nach Norden führen, wurde aber augenscheinlich Wert darauf gelegt, daß man auf dem Netz einer Gruppe nach Schottland reisen und Güter dorthin versenden kann. Da die Insel Großbritannien in dieser Richtung lang gestreckt ist, ergeben sich auf diese Art Netze mit großer Gleislänge, und da diese die gewerblichen Bezirke von Nordengland durchschneiden, haben sie auch starken Verkehr. Auf die Art des Verkehrs, den die einzelnen Gruppen zu bewältigen haben, läßt auch ihr Bestand an Betriebsmitteln schließen, der aus Zusammenstellung IV ersichtlich ist.

IV. Betriebsmittel.

	LM&S	L&NO	GW	Süd
Lokomotiven	10 241	7 405	3 901	2 260
Wagen für den Personenverkehr*)	26 523	20 156	10 008	9 966
Güterwagen: offene	164 837	126 558	60 310	21 853
bedeckte	38 880	27 824	15 801	4 853
für Kohlen und Erze	73 800	100 065	955	4 755
insgesamt einschl. Sonderwagen	303 797	284 481	87 432	36 121

Die Zusammenstellung V läßt den Personenverkehr und seine Verteilung auf die vier Gruppennetze ersehen; die Reisenden sind da gezählt, wo sie die Reise angetreten haben. Die Inhaber von Dauerkarten sind mit 600 Fahrten im Jahre angesetzt. Auch hier läßt die Verteilung der Fahrten mit gewöhnlichen Fahrkarten und mit Dauerkarten interessante Rückschlüsse auf die Verkehrsbedeutung der vier Gruppen zu:

V. Personenverkehr:

	LM&S	L&NO	GW	Süd
Reisende mit gewöhnl. Fahrkarten	309566980	217344308	109380569	172053758
Dauerkarten-Inhaber	182081400	138451800	48624000	97693200
zusammen	491648380	355796108	158004569	269746958

Unsere Quelle, die englische Fachzeitschrift „Railway Gazette", enthält noch interessante Angaben über die Verteilung des Personenverkehrs auf die drei Klassen und über den Anteil des Arbeiterverkehrs an der Gesamtzahl der beförderten Personen, doch würde deren Wiedergabe den verfügbaren Raum überschreiten. Erwähnt sei nur, daß auf der London, Midland und Schottischen Gruppe und auf der Großen Westbahn der Verkehr in der 2. Klasse eine ganz untergeordnete Rolle spielt. Die im Gang befindliche Abschaffung der 2. Klasse ist also auf diesen beiden Netzen schon weit vorgeschritten. Über den Personenverkehr sei noch eine Angabe über die Benutzung der Sitzplätze durch die Reisenden gemacht; jeder Sitzplatz wurde im Jahre 1922 bei der LM&S von 489, der L&NO von 493, der GW von 459 und der Südgruppe von 689 Reisenden benutzt.

*) ohne Triebwagen.

Nun zum Güterverkehr. Zusammenstellung VI beleuchtet seine Menge, wobei die Sendungen wieder auf dem Netz erfaßt sind, in dessen Bereich sie zur Bahn gegeben worden sind.

VI. Güterverkehr in 1000 t

	LM&S	L&NO	GW	Süd
insgesamt*)	110 766	108 983	59 579	6 697
darunter: Kohle u. Koks	70 984	74 089	42 794	902
Erze	20 162	16 391	7 834	2 059

Die Dichte des Güterverkehrs geht aus dem Anteil hervor, der auf 1 Streckenkilometer entfällt: Zusammenstellung VII.

VII. Güterverkehr auf 1 Streckenkilometer.

LM&S	L&NO	GW	Süd
9 333	10 138	9 991	1 967

Unsere Quelle zerlegt den Güterverkehr noch nach der Art der beförderten Güter, doch muß von der Wiedergabe dieser Zahlen abgesehen werden.

Was haben nun diese Verkehrsleistungen eingebracht und was hat ihre Bewältigung gekostet? Hierüber gibt die Zusammenstellung VIII Auskunft.

VIII. Einnahmen und Ausgaben in 1000 £

	LM&S	L&NO	GW	Süd
Eisenbahnbetrieb allein				
Einnahmen	86 418	65 141	34 111	25 315
Ausgaben	68 435	53 224	27 527	19 894
Aus allen Quellen				
Einnahmen	94 855	72 241	39 380	29 190
Ausgaben	73 822	58 105	31 103	22 185
Überschuß	21 033	14 136	8 277	7 005
Betriebszahl	77,83	80,43	78,98	76,00

Über die Verteilung der Einnahmen auf die verschiedenen Quellen — Personen- und Güterverkehr, Omnibusbetrieb, Betrieb der Kanäle, Häfen und Dampfer, der Gasthöfe usw., ferner über die Verteilung der Einnahmen aus dem Personenverkehr auf die verschiedenen Klassen, auf gewöhnliche und Dauerkarten, auf den Postverkehr und die verschiedenen Arten des Güterverkehrs — enthält „Railway Gazette" ebenfalls eingehende Angaben, die aber hier nicht wiedergegeben werden können. Nur die Einnahmen aus dem Güterverkehr als der Haupteinnahmequelle seien noch besonders angeführt.

IX. Einnahmen aus dem Güterverkehr in 1000 £

LM&S	L&NO	GW	Süd
48 481	37 191	18 772	6 571

Den Einnahmen und Ausgaben sei endlich noch das Anlagekapital gegenübergestellt.

X. Anlagekapital in 1000 £

	LM&S	L&NO	SW	Süd
Eisenbahnen allein	376 219	282 993	138 013	126 491
Insgesamt	428 607	325 740	153 580	143 459
Verzinsung v.H.	4,91	4,34	5,22	4,88

Unsere Quelle stellt die Zahlen des Jahres 1922 noch denen des Jahres 1913 gegenüber, doch hat dieser Vergleich wegen der großen Veränderungen, die seitdem vorgegangen sind, nur beschränkten Wert. So sind z. B. Reisende, die über die Netze von mehreren der damaligen selbständigen, aber heute zu einer Gruppe zusammengefaßten Gesellschaften gereist sind, im Jahre 1913 mehrfach gezählt, während sie heute nur einmal erscheinen. Im großen ganzen geht aber aus den Zahlen hervor, daß der Verkehr des Jahres 1913 im Jahre 1922 noch nicht allenthalben wieder erreicht worden ist, namentlich der Güterverkehr zeigt überall noch einen Rückstand. Die Einnahmen, aber ebenso die Ausgaben, sind dagegen stark gewachsen, so z. B. bei der Großen Westbahn die ersteren um 95,3 %, die letzteren sogar um 145 %, während die Steigerung bei den anderen Gruppen sich um 80 und 125 % bewegt.

*) ohne Vieh.

Die Murmanbahn.

Die durch die Kriegsereignisse des Jahres 1914 bewirkte Ausschaltung der Westhäfen sowie die Schließung der Dardanellen zwang die russische Regierung anderweite freie Ausgänge für die dringend erforderliche Ein- und Ausfuhr von Kriegsmaterial und Landeserzeugnissen zu suchen. Als solche kamen die eisfreien Häfen am Weißen Meere und an der Murmanküste in Betracht. Man beschloß daher die Ausführung der schon längst dringend gewordenen Bahn von Petrosawodsk nach den nördlichen Meerbusen. Der Bau der sich auf 987 Werst ausdehnenden Eisenbahn wurde im März 1915 begonnen und mit fast übermenschlichen Anstrengungen unter Heranziehung von teilweise bis zu 25 000 Kriegsgefangenen (Deutschen und Ungarn) und bis zu 10 000 Chinesen in 20 Monaten im November 1916 beendet. Rauhes Klima, anderthalb Monate dauernde Polarnacht, Kürze der Sommerbauzeit, Fehlen fast jeder Verkehrsverbindung infolge der dünnen Bevölkerungsschicht, schafften außerordentlich ungünstige Baubedingungen.

Die ganze Murmanbahn wurde mit Staatsmitteln und unter Staatsleitung gebaut und kostete für die Werst im Mittel 180 000 Goldrubel. Nach dem endgültigen Entwurfe sollte die Bahn als solche von erstklassiger Bedeutung mit Halbmessern von 300 Saschen (1 Sasche = 2,134 m) und Größtneigung auf der Strecke Petrosawodsk—Soroka von 8 ‰ und auf der Strecke Soroka—Murmansk von 6 ‰ erbaut werden. Bei derartigen Profilverhältnissen und entsprechender Verteilung der Bahnhöfe und der Wasserstationen war die Leistungsfähigkeit der Bahn ungefähr auf 13 Paar Güterzüge innerhalb 24 Stunden berechnet. Die kurze Befristung bis zur Eröffnung des durchgehenden Verkehrs zwang stellenweise vereinfachtere Bauten zuzulassen, was zwar wiederum eine bedeutende Herabsetzung der Leistungsfähigkeit der Bahn zur Folge hatte, aber doch gestattete, die Bahn zur Beförderung von Kriegsgut genügend auszurüsten. Der vollständige Ausbau der Strecke durch Ersatz der vorläufigen Anlagen durch dauernde, z. B. Beseitigung von hölzernen Brücken, Anlage von Wasserstationen, Werkstätten usw. sollte erst später vorgenommen werden.

Gleichzeitig mit dem Bau des Schienenweges liefen die Arbeiten zur Schaffung von Umschlagsplätzen für das Weiße Meer und das Nördliche Eismeer. Den nächstliegendsten Ausgang der Bahn zum Weißen Meer bietet die Sorokabucht, in die ein Pfahlwerk von 284 Saschen Länge hineingebaut ist. Die Tiefe des Hafens beträgt 12 Fuß, der Zugang vom Meere zu ihm 4,5 Fuß. Weiter gegen Norden geht die Bahn über die Stadt Kem mit Abzweigung zum Hafen der Insel Popow, zu dem Schiffe bis zu 22 Fuß Tiefgang gelangen können. Von Soroka bis Kandalakscha verläuft die Bahn teilweise sehr nahe der Küste des Weißen Meeres, durch einzelne Abzweigungen mit dem Gestade verbunden. Besonders erwähnt sei die Abzweigung zur Tschunbucht, die ihrer Tiefe nach für Ozeandampfer zugänglich ist. Der Tschunhafen leistete zur Zeit des Bahnbaues große Dienste. Der nördlichste Hafen am Weißen Meere ist der bei Kandalakscha. An der Murmanküste ist die Semenowbucht im Kolabusen der Endpunkt der Eisenbahn. An der Bucht ist die Stadt Murmansk mit dem Hafen gleichen Namens gegründet worden. Im Hafen ist ein Landungsplatz für große Ozeandampfer mit entsprechendem Raum für Lagerhäuser errichtet.

Für die Bahnlinie ist ein nördlicher und ein südlicher Teil zu unterscheiden. Der letztere bildet bis Swanka einen Teil der Nordbahn und dann der Olonezlinie, der schon vor dem Kriege gebaut und betriebsfähig war. Der nördliche Teil ab Petrosawodsk verblieb in dem Zustande einer neuerbauten aber unvollendeten Eisenbahn, der sich durch die Ueberlastung der Bahn mit Transporten während der Kriegs- und Nachkriegszeit einerseits und durch den fast vollständigen Mangel an den durchaus erforderlichen Unterhaltungs- und Ergänzungsarbeiten andererseits so verschlechterte, daß die schwersten Bedenken gegen die Fortsetzung des Betriebes auf ihr eintraten.

Eine eingehende Prüfung durch den ersten Chef des Verkehrswesen J. N. Borisow an Ort und Stelle führte zu außerordentlich ungünstigen Ergebnissen. Steigungen bis 26 ‰, Halbmesser bis unter 100 Saschen bilden auf der ganzen Ausdehnung der Bahn eine gewöhnliche Erscheinung. Nicht fertig aufgefüllte Dämme, unvollendete Einschnitte, Fehlen von Böschungsmulden und Hintergräben, Unvollständigkeit und stellenweises Fehlen jeder Bettung fallen dem Beschauer in die Augen. Die zahlreichen Kunstbauten entsprechen nach ihrem Aussehen und ihrem Zustande völlig der Verfassung des Bahnkörpers. Auf die Werst treffen im Mittel 8 Saschen Brücken. Mit Ausnahme der auf Steinpfeilern ruhenden Brücke über den Swirfluß sind alle übrigen ausnahmslos nur aus Holz gebaut. Im besten Falle sind die Brücken nach vereinfachten, von der Bauleitung ausgearbeiteten Plänen errichtet; viele Brücken haben die Form von Holzstapeln allerursprünglichster Beschaffenheit.

Trotz dieses trostlosen Zustandes des Bahnkörpers werden auf dieser Eisenbahn im Monat noch 260,000 Werst Zugkilometer im Durchschnitt zurückgelegt, und es sind von der Bahnverwaltung verhältnismäßig hohe Geschwindigkeiten der Züge (35 Werst von Petrosawodsk bis Kandalakscha und 25 Werst von dort bis Murmansk) zugelassen. Der Verkehr verteilt sich ungleich und verdichtet sich gegen Süden. Im nördlichen Teil verkehren täglich durchschnittlich 0,8 Paar Züge, im südlichen Teil bis zu 3,5 Paar. Ein gleiches Bild von Verfall und äußerster Dürftigkeit wie der Bahnkörper bieten die Stationsgebäude, sowohl die Dienst- wie insbesondere die Wohngebäude. Für eine Aufnahme von Reisenden sind sehr wenige Gebäude vorhanden. Die Mehrzahl der Amtsräume der Stationsvorstände befindet sich in gewöhnlichen, nur für eine vorübergehende Benutzung geeigneten Holzhäusern. Großer Mangel herrscht an Wohngebäuden, so daß über 500 Wagen als Wohnungen Verwendung gefunden haben. Unter den Wohngebäuden sind viele Holzbuden, die für den Aufenthalt im Norden bei dem harten Klima und dem langandauernden Winter völlig ungeeignet sind. Die Wohnungsfrage erweist sich als eins der Haupthindernisse für eine günstige Entwicklung der Bahn, da dadurch die Möglichkeit genommen ist, so viel Arbeiter und Bedienstete wie nötig sind am Orte zu haben und sie dauernd an diesen zu fesseln. Die für die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Bahn eine wichtige Grundlage bildenden Wasserstationen sind fast ausschließlich als Wasserpumpen und Wasserhäuser vorläufiger Beschaffenheit hergestellt; alle Wasserhäuser des ganzen nördlichen Teiles der Bahn sind aus Holz mit Holzbehältern von im ganzen 2 cbm Fassung und mit hölzernen Rinnen für den Wasserauslauf. Eine wasserführende Leitung fehlt in der Regel. Der einzige Ort der Wassernahme für die ganze Station ist das Wasserhaus. Zu ihm müssen alle Lokomotiven hinfahren, und hier holt auch die ganze Bevölkerung Wasser. Das Wasserhaus ist auch meist die einzige Hilfe in Brandfällen.

Die Zahl der vorhandenen Eisenbahnfahrzeuge entspricht dem Bedarf; zurzeit der Bereisung war sogar eine Anzahl brauchbarer, unbenutzter Güterwagen und Lokomotiven vorhanden. Dieser Bestand an unbenutzten Wagen und Lokomotiven erklärt sich durch die allgemeinen ungeordneten Beförderungsverhältnisse der gegenwärtigen Zeit. Tatsächlich sind die Mittel der Bahn nur für die laufende Unterhaltung des Fahrmaterials ausreichend. Die Werkstätten der Bahnbezirke können für das kommende Jahr nur einen Teil der mittleren Unterhaltung (bis zu 93 Lokomotiven im Jahr) ausführen. Die Hauptrevisionen und größere Wiederherstellungsarbeiten müssen in den Hauptwerkstätten des Petersburger Bezirkes oder in Fabriken geleistet werden. Ebenso kann die Bahn nur einen Teil der Unterhaltungs- und Revisionsarbeiten an Personen- und Güterwagen übernehmen. Derartige Unterhaltungsverhältnisse am Fahrmaterial rauben der Bahn die nötige Selbständigkeit. Sie sind einerseits auf das Fehlen von Hauptwerkstätten an der Bahn zurückzuführen, andererseits auf die äußerst schwierigen Lebensbedingungen in den nördlichen Bahnbezirken, auf Grund deren es bisher nur gelingt, eine geringe Anzahl von Werkstättenarbeitern zu halten, die für die Durchführung des Unterhaltungsplanes ganz ungenügend ist und der tatsächlich vorhandenen technischen Ausrüstung der Bezirkswerkstätten nicht entspricht, die im allgemeinen auf der ganzen Bahn als befriedigend gelten kann.

Leider sind aber auf der ganzen Strecke von Petrosawodsk bis Murmansk alle Bauwerke der Lokomotivschuppen und der Werkstätten aus Holz und nur von vorläufiger Bauart. Abgesehen von der Brandgefahr ist die Leistung der Arbeiter in solchen Gebäuden in dem langandauernden Winter, bei ungenügender Beheizung und Beleuchtung äußerst gering. Ueberhaupt zeigte es sich, daß die Mangelhaftigkeit der Unterhaltung sowohl der Strecke, der Bauwerke, wie des Fahrmaterials hauptsächlich durch die ungenügende Zahl der Arbeitskräfte und die verhältnismäßig geringwertige Ausbildung der Werkstättenarbeiter sowohl wie der Betriebsarbeiter sich erklärt. So fehlten beispielsweise in den Bezirkswerkstätten allein 140 gelernte Werkstättenarbeiter. Da Angebot fehlt, mußte zu Kommandierungen geschritten werden. Die Kommandierten bleiben aber nur widerwillig; ihre Arbeitsleistung läßt viel zu wünschen übrig, und sie streben mit allen Mitteln zu ihren Heimatbahnen zurück. Wirksamer ist die Hilfeleistung des Eisenbahnbataillons, das sich dank der militärischen Zucht als arbeitsfähig erwies. Der Vermehrung der ständigen Bediensteten und Werkstättenarbeiter stehen entgegen: 1. das Fehlen von Wohnungen und der unbefriedigende Zustand der vorhandenen; 2. die Verbannung aus aller Kultur, besonders in den nördlichen Bahnteilen; 3. die erbärmliche Lebensmittelversorgung, da Kaufläden, ständige sowohl wie bewegliche, private wie bahneigene, fast ganz fehlen und endlich 4. die völlige Nichtübereinstimmung der

Teuerungstarifzone mit der ausnehmend großen Teuerung. Da die Wohnungsfrage nur auf weite Sicht lösbar ist, so glaubt man, daß die Erhöhung der Lohntarifsätze die augenblickliche bedenkliche Krisis in der Arbeiterfrage bedeutend mildern kann, sofern natürlich diese Erhöhung so fühlbar ist, daß die tatsächliche Kaufkraft des Murmanbahnpersonals neue Handelsunternehmungen ins Leben rufen kann, und zwar auch private neben den Konsumvereinen der Bahn, deren Tätigkeit bisher völlig ungenügend war.

Die Murmanbahn soll in der jetzigen Nachkriegszeit:

1. einen Ausweg für Rußland zum offenen Meere und die Möglichkeit der Ausnutzung der Häfen des Weißen Meeres schaffen;
2. als Kolonisationsbahn für die Hebung und Verarbeitung der Reichtümer der von ihr durchschnittenen Gegenden dienen;
3. eine Grenzschutzbahn bilden, da sie fast ihrer ganzen Ausdehnung nach längs der Grenze Rußlands gegen Finnland verläuft.

Diese drei Zwecke erschöpfen im wesentlichen die Aufgaben der Murmanbahn in gegenwärtiger Zeit.

Der Verkehr auf der Murmanbahn sowie auch der Umschlag in den mit ihr verbundenen Häfen ist zurzeit noch unbedeutend, so daß die Betriebskosten auch nicht annähernd eine Deckung durch die Einnahmen erfahren. Es wird daher nur erübrigen, daß der Bahnverwaltung aus allgemeinen Staatsmitteln die erforderlichen Summen überwiesen werden, damit wenigstens ein regelmäßiger Betrieb aufrechterhalten werden kann, was nach dem Ergebnis der Untersuchung nur unter Mitwirkung der Eisenbahnregimenter möglich ist. Auch für ihre kolonisatorischen Zwecke müßte für die Bahn ein bestimmter Fonds ausgeworfen und ihr die Beteiligung an solchen Unternehmungen anheimgegeben werden, welche besonders auf die Schaffung von Ausfuhrgut hinarbeiten, so z. B. Holzbearbeitungsanlagen, Fischereien usw. Hand in Hand damit muß die Unterhaltung und der weitere Ausbau der Häfen und Umschlagsanlagen von Murmansk, Kern und Soroka gehen. Dann wird es wohl gelingen, das große und reiche Verkehrsgebiet, welches von der Bahn durchschnitten wird, dem Weltverkehr zu erschließen. (Vgl. auch die Aufsätze in Nr. 45, S. 877, Jahrg. 1922 und Nr. 4, S. 71 Jahrg. 1923 d. Ztg.)

Das Metallspritzverfahren und das Torkret-Verfahren im Eisenbahnwesen.

Diese beiden Schutzverfahren haben in neuester Zeit von sich reden gemacht und dürften eine immer größere Bedeutung erlangen. Die im folgenden auszugsweise mitgeteilten Veröffentlichungen geben über die beiden Arbeitsverfahren näheren Aufschluß.

I. Das Metallspritzverfahren.

Welch hohe Bedeutung dem Metallspritzverfahren auf den verschiedensten Gebieten des Eisenbahnbaues zugesprochen werden muß, geht aus einer in Nr. 19 a der „Deutschen Straßen- und Kleinbahnzeitung“ veröffentlichten, von Dr. Christ, Berlin, verfaßten Abhandlung hervor. Es sei daran erinnert, daß beim Metallspritzverfahren ein Metalldraht oder Metallband in einem handlichen Apparat (Spritzpistole) durch ein Gebläse aus Sauerstoff und Wasserstoff bzw. Acetylen geschmolzen und durch Druckluft fein zerstäubt auf den zu metallisierenden Gegenstand geschleudert wird, den es mit einer festhaftenden Schicht des verspritzten Metalles überzieht.

Für die Verwendung im Bahnbetriebe ist vor allem das Verzinken von Eisenbahnwagenuntergestellen von Bedeutung, um diese vor Rostbildung zu schützen. Derartige Arbeiten sind bereits in der Schweiz wie auch in Deutschland wiederholt ausgeführt worden und sollen durchaus befriedigende Ergebnisse gezeitigt haben. Überhaupt ist das Verfahren im Bahnwesen überall dort angezeigt, wo ein sicherer Schutz gegen die Einwirkung der Atmosphäre wie auch der Lokomotivrauchgase angestrebt wird; es ist z. B. von der Meurerschen Aktiengesellschaft für Spritzmetallveredlung, Berlin, bei Metallisierungsarbeiten an vielen neuen und gebrauchten Rauchfängern für Lokomotiven wie eisernen Fabrikschornsteinen und dergl. mit bestem Erfolg angewendet worden. Dieselbe Art der Behandlung empfiehlt sich zum Schutze der Außenwandungen von Wagen, der Träger, Stützen, Säulen, Türen, der eisernen Fahrzeugteile aller Art, wie z. B. von Grubenbahnwagen, Automobilen, Zugmaschinen, Straßen- und Förderbahnwagen, Baggern, Schlackentransportwagen, Muldenkippern. Auch ist das Überziehen der Roststäbe mit Aluminium, vor allem an den Lokomotivfeuerungen, zu empfehlen; hierdurch wird die Lebensdauer der Stäbe nach den Angaben des Verfassers auf etwa die sechsfache Zeit verlängert. Das Verfahren ist, was die Dauer des Rostschutzes anbelangt, jedem Anstrich um ein Vielfaches überlegen; u. a. hat die Eisenbahndirektion Altona eine in Hamburg gelegene etwa 8000 qm Fläche umfassende Wegeüberführung metallisieren lassen. Verschiedene Eisenbahnbrücken sind derart spritzverzinkt, daß die Stellen, die von den Rauchgasen der Lokomotiven getroffen werden, besonders behandelt sind; sie erhalten gegebenenfalls einen Aluminiumüberzug, worauf dann Zink aufgetragen wird. Bei der in zunehmendem Maße geplanten Elektrisierung der deutschen Reichsbahnen wird die Verzinkung von Schienenstößen von großem Werte sein. Bekanntlich wurde bisher der Übergang des Stromes in den Fahrschienen meist durch Kupferverbinder vermittelt. Bei den zurzeit fast unerschwinglichen Kupferpreisen und bei den erheblichen Verlusten, die durch Diebstahl an Kupferverbindern entstehen, hat sich die Spritzverzinkung der Schienenstöße als außerordentlich zweckmäßig erwiesen. Die Schiene wird am Stoß nach vorangegangener Sandung verzinkt; das gleiche gilt für die Lasche an allen Stellen, an denen sie mit den Schienen in Berührung tritt. Das Anschrauben erfolgt wie sonst. Trotzdem diese Schienenverbindungen ganz besonders der Erdfeuchtigkeit, dem aufprallenden Regen oder lange lagerndem Schnee ausgesetzt sind, haben sie sich bewährt; z. B. sind Störungen auf der bereits 1915 mit solchen Verbindern ausgerüsteten Strecke Berlin-Groß Lichterfelde bisher nicht bekanntgeworden. In den Jahren 1918 bis 1920 sind Schienenstoß-Verzinkungen auf der Berliner Hochbahn und den Hamburger Stadtschnellbahnen ausgeführt worden; das Ergebnis war insbesondere auf den Tunnelstrecken gleichfalls günstig. Zurzeit wird die Spritzverzinkung der Schienenstöße auf der demnächst fertiggestellten Berliner Nord-Südbahn sowie auf der Strecke Berlin-Bernau ausgeführt. Auch die Sächsische Eisenbahndirektion plant die Schienenstoßverzinkung auf einigen neu eingerichteten elektrischen Linien. Die Entwicklungsmöglichkeiten dieses Verfahrens sind noch unübersehbar, zumal sie sich nicht nur auf den Rostschutz von Eisen beschränken, sondern da auch das Überziehen anderer Stoffarten, wie Holz, Papier, Steinzeug usw. in Frage kommen kann. Auch sind mit dem Metallspritzverfahren Überzüge mit anderen Metallen als Zink oder Aluminium, z. B. auch mit Legierungen, ebenso einfach ausführbar. Selbst hochschmelzende Metalle wie Eisen oder Nickel sollen beim Verspritzen nicht die geringsten Schwierigkeiten bieten.

II. Das Torkretverfahren als Schutz gegen Rauchgase.

Hierüber verbreitet sich Reg.-Baurat Dr. Ing. Paul Hoffmann, Hamburg, in den Heften 47/48 des Jahrganges 1922 der „Verkehrstechnischen Woche“. Auch bei diesem Verfahren müssen die zu schützenden Eisenteile vorerst aufs peinlichste von Schmutz und Rost gereinigt werden, evtl. unter Benutzung von mit Preßluft betriebenen Maschinen (Sandstrahlgebläsen); dann sind sie mit einem festen Drahtgewebe zu bespannen. Hierauf werden vorerst die in Frage kommenden Eisenteile mit Mörtel angespritzt und die völlige Ummantelung mittels Torkretbeton kann beginnen. Der auf solche Weise erreichte Schutz gegen die Einwirkungen der Rauchgase dürfte ein nachhaltiger sein; der Verfasser bemerkt jedoch, daß ein unumgänglicher Nachteil bei diesem Verfahren mit in Kauf genommen werden muß, nämlich die starke Erhöhung des Eigengewichtes und möglicherweise die dauernde Verdeckung wichtiger Bauteile. Dieser Umstand und die Gefahr der Rißbildung in der Umhüllung bei starken Erschütterungen dürfte oftmals der Anwendung hinderlich sein. Das Verfahren selbst und die hierbei verwendeten Maschineneinrichtungen sind in der angezogenen Abhandlung eingehend beschrieben.

Auch die Siemens-Bauunion G. m. b. H., die bekanntlich aus der Siemens u. Halske A.-G. hervorgegangen ist, ist bestrebt, die Fortschritte der Technik auf allen Gebieten nutzbar zu machen und hat auch neuerdings das Torkretverfahren in ihre Arbeitsweisen aufgenommen. Die Gesellschaft gibt in Nr. 9 (Juni 1922) der von ihr herausgegebenen Werbe-Zeitschrift „Siemens-Bauunion“ nähere, recht lehrreiche Aufschlüsse über den Torkretbau. Die der Abhandlung beigefügten Bilder zeigen u. a. den Torkretbau auf der Berliner Nordsüdbahn am Beispiel des Unterwerks Belleallianceplatz. Die Siemens-Bauunion brachte dieses Verfahren zuerst beim Bau des Untergrundbahntunnels an der Jannowitzbrücke in Berlin (A. E. G.-Schnellbahn), später, wie schon erwähnt, beim Bau der Berliner Nordsüdbahn, sodann beim Bau des Heimbachkraftwerks bei Glatten zur Anwendung, hier zur Ausbetonierung der Druckstollen; ebenso soll es auch bei der Schwarzenbach-Talsperre zur Verwendung kommen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Karten für Fernschnellzüge.** Es ist in Aussicht genommen, vom 1. Juni d. J. ab Fernschnellzüge 1. und 2. Wagenklasse verkehren zu lassen, zunächst auf den Strecken Berlin-München, Berlin-Köln und Berlin-Hamburg. Die Reisenden, die diese Fernschnellzüge benutzen, haben zu den gewöhnlichen Fahrkarten eine besondere Zuschlagkarte zu lösen. Der Zuschlag, der als Einheitssatz für den ganzen Zuglauf erhoben werden soll, wird für die Züge Berlin-München und Berlin-Köln 20 000 ℳ in der 1. und 10 000 ℳ in der 2. Klasse und für den Zug Berlin-Hamburg 10 000 ℳ in der 1. und 5000 ℳ in der 2. Klasse betragen. Die Zuschlagkarten sind für die erste Klasse in gelber, für die zweite Klasse in grüner Farbe hergestellt und tragen in der Mitte einen roten Querstreifen. Sie sind zweckmäßig von den Reisenden bei der Entnahme der eigentlichen Fahrkarten mitzulösen.

— **Eröffnung der Reststrecke Maltsch-Leubus der Nebenbahn Maltsch-Wohlau.** Am 1. d. M. ist im Bezirk der Reichsbahndirektion Breslau die 8,79 km lange Reststrecke Maltsch-Leubus der Nebenbahn Maltsch-Wohlau für den Gesamtverkehr eröffnet worden. An der Strecke liegen von Maltsch aus die Bahnhöfe IV. Klasse Koitz und Rogau (Kr. Liegnitz). Bahnhof Koitz wird indes für den Güterverkehr erst am 1. Juni 1923 eröffnet, weil die von den Interessenten übernommene Herstellung der Zufuhrstraße erst am 1. Juni 1923 beendet sein wird. Auf Bahnhof Koitz ist die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, ausgeschlossen. Der Bahnhof Rogau (Kr. Liegnitz) besitzt keine Kopframpe und ist für die Abfertigung von Eilgut und Frachtgut in Wagenladungen eingerichtet. Bis auf weiteres ist die Abfertigung von Stückgut ebenfalls zugelassen. Langholzsendungen von und nach Bahnhof Rogau dürfen vorläufig nicht abgefertigt werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf beiden Bahnhöfen ausgeschlossen. Die neue Strecke ist dem Betriebsamt 3, Verkehrsamt 2 und Werkstättenamt 1 a in Breslau und dem Maschinenamt in Liegnitz zugeteilt.

— **Abfertigung von Reisegepäck nach dem besetzten Gebiet über belgische und französische Kontrollstationen.** Auf den belgischen und französischen Kontrollstationen findet eine Durchsicht der Gepäckstücke durch die Besatzungstruppen statt. Reisende, welche Gepäck aufgeben, das die Kontrollposten durchlaufen muß, sollen besonders darauf aufmerksam gemacht werden. Es ist ihnen dringend anzuraten, sich auf der Kontrollstelle zum Packwagen zu begeben und dort ihr Gepäck selbst vorzuzeigen, da im anderen Falle mit der Zurückhaltung oder gewaltsamen Öffnung des Gepäcks durch die Kontrollorgane gerechnet werden muß. An den Gepäckschaltern sollen entsprechend gut sichtbare Aushänge angebracht werden, die darauf hinweisen.

— **Die Gewerkschaften gegen das Verkehrsverbot.** WTB. teilt unterm 25. April aus Essen mit: Die Blätter melden aus Dortmund: Die Gewerkschaften aller Richtungen haben an General Degoutte ein Schreiben gesandt, in dem Protest gegen die Verkehrsbehinderungen im Ruhrgebiet erhoben wird. In dem Protest heißt es u. a.: Durch die Behinderung des Verkehrs im besetzten Gebiet erhält die Bevölkerung im besetzten Gebiet, die im unbesetzten Teile Deutschlands Verwandte hat, ihnen zugesandte Lebensmittel, Bedarfsartikel und anderes nicht mehr. Die Ernährung wird dadurch erheblich erschwert, die Not wird größer und das große Sterben nimmt zu, da auch der Verkehr mit Heilmittelpaketen nicht erlaubt ist. Die familiären und sozialen Beziehungen sind durch das kulturwidrige Verbot unterbrochen. Gegen diese Eingriffe in den Verkehr erheben wir schärfsten Protest und erwarten sofortige Aufhebung dieser Maßnahme.

— **Erneute Eisenbahnervertreibungen.** Wie aus Darmstadt gemeldet wird, wurden aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Mainz am 23. April von der französischen Besatzungsbehörde abermals 28 Eisenbahner ausgewiesen.

Wie WTB. am 25. April aus Essen meldet, wurde den Eisenbahnern in Lünen und Rauxel durch Aushang ein Ultimatum zur Wiederaufnahme des Dienstes gestellt. Im Ablehnungsfalle sollen sie ihre Dienstwohnungen räumen. Die beteiligten Eisenbahner haben das Ansinnen der Franzosen abgelehnt.

— **Die französischen Ruhrarbeiter drohen mit ihrer Abreise.** Der Düsseldorfer Berichterstatter des „Petit Journal“ berichtet über Unzufriedenheit in den Kreisen der französischen Transportarbeiter im Ruhrgebiet. Diese verlangen, wenn sie weiter die von ihnen freiwillig übernommenen Arbeiten ausführen sollen, entweder, daß man ihren Familien gestattet, mit ihnen im Ruhrgebiet zu leben, und zwar unter den gleichen Bedingungen, wie dies die Familien der deutschen Transportarbeiter tun, an deren Stelle sie arbeiten müßten, oder aber eine Lohnzulage, die ihnen gestattet, für einen besseren Unterhalt ihrer in Frankreich zurückgebliebenen Familien zu sorgen.

Der Berichterstatter teilt weiter mit, daß die Transportarbeiter in der vergangenen Woche dem französischen Minister für öffentliche Arbeiten, Le Trocquer, in einer Besprechung ihre Klagen vorgetragen haben. Sie betonen hierbei, daß man schleunigst ihren Forderungen gerecht werden müßte, wenn man am 5. Mai, an dem der mit ihnen abgeschlossene Vertrag zu Ende läuft, vermeiden wolle, daß die augenblicklich Angestellten in Massen abreisen und der Mangel an Ersatzleuten Schwierigkeiten herbeiführt.

— **Erhaltung des Personenverkehrs auf der Elbe.** Aus Dresden wird der D. A. Z. unterm 26. April gemeldet: Der Landtag verabschiedete heute in sofortiger Schlußberatung eine Regierungsvorlage, nach der die Regierung an dem Kapital der neu gebildeten Sächsischen Dampfschiffahrtsgesellschaft beteiligt wird, damit eine Einstellung des Personen-Dampfschiffahrtsverkehrs und damit verbundene Entlassungen des Personals verhindert werden.

— **Vergnügungsreisen nach dem Nordkap.** Nach dem Lande der Mitternachtssonne bis hinauf zum Nordkap wird eine Erholungsreise des Dampfers „General San Martin“ der Hugo-Stinnes-Linien, welche vom 27. Juni bis 16. Juli dauert, führen. Es werden neben einem Besuch der schönsten Fjorde Norwegens Gotenburg und Kopenhagen angelaufen. Es wird so die Möglichkeit gegeben, die in Kopenhagen tagende „Internationale Ausstellung“ zu besuchen. Die Kosten belaufen sich auf 27 £.

— **Institut für Verkehr und Weltwirtschaft** (Abteilung des Instituts für Wirtschaftswissenschaft). An dem Institut finden im kommenden Sommerhalbjahr die folgenden Veranstaltungen statt: 1. Oberregierungsrat Dr. Spieß von der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) hält jeden Montag von 6½ bis 8 Uhr im Hörsaal J „Übungen über das deutsche Eisenbahntarifwesen (Praktikum über Tarifanwendung und Lehrkurs über die sogenannten Verkehrsformularverträge)“ ab. Beginn 14. Mai. 2. Am 7., 8. und 9. Mai, abends von 7 bis 9 Uhr, spricht Amtsgerichtsrat Dr. Senckpiehl über das Thema „Die Haftpflicht von Eisenbahn, Post und Spediteur“ im Hörsaal H. 3. Im Anschluß an die Vorträge Dr. Senckpiehls werden vom 15. Mai an jeden Dienstag von 7 bis 8 Uhr im Hörsaal B von Professor Dr. Klausing „Besprechungen über Fragen der Haftpflicht des Transportunternehmers bei Land-, Binnenschiffahrts- und Seetransportgeschäften“ abgehalten.

Sämtliche Übungen können unter denselben Bedingungen wie andere Universitätsvorlesungen und Übungen besucht werden. Als Gebühr ist für jede der beiden Veranstaltungen das Kolleggeld für eine zweistündige Übung zu entrichten. Für die Vorträge Dr. Senckpiehls werden Eintrittskarten im Dekanat der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät gegen eine Gebühr von 200 ℳ ausgegeben.

Österreich.

— **Bundesministerium für Handel und Verkehr.** Im Zusammenhange mit der im Zuge befindlichen Reform der Bundesverwaltung wurde durch eine Verordnung der Bundesregierung vom 9. April d. J. das Bundesministerium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten mit dem Bundesministerium für Verkehrswesen zum Bundesministerium für Handel und Verkehr vereinigt. Zuschriften, die Geschäfte des bisherigen Bundesministeriums für Verkehrswesen mit Ausnahme der Sektionen VI (Postwesen) und VII (Telegraphen-, Fernsprech- und Rohrpostwesen) betreffen, sind an das Bundesministerium für Handel und Verkehr (Verkehr), Wien, I. Stubenring zu richten.

— **Ministerwechsel.** An Stelle des mit Rücksicht auf die Zusammenlegung des Bundesministeriums für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten mit dem Bundesministerium für Verkehrswesen von seinem Posten zurückgetretenen Bundesministers für Verkehrswesen Dr. Franz Odehnal wurde vom Nationalrate Abgeordneter Dr. Hans Schürff zum Bundesminister für Handel und Verkehr gewählt. Minister Dr. Odehnal verabschiedete sich von den Beamten des bisherigen Bundesministeriums für Verkehrswesen mit einer Ansprache, in der er, auf die warmen Worte des Generalpostdirektors Hoheisel und des Präsidialvorstandes Ministerialrates Dr. Much

erwidernd, allen seinen Mitarbeitern Dank und Anerkennung für ihre selbstlose Pflichttreue und ihre wertvollen Dienste aussprach. Der scheidende Minister gab auch seinem Bedauern Ausdruck, daß das Verkehrs- oder richtiger Eisenbahnministerium, das durch 27 Jahre eine außerordentliche Arbeitsleistung vollbracht habe, nunmehr unter dem Zwange der Verhältnisse aufgehoben werden mußte. Nach einem kurzen Rückblick auf die Ereignisse während seiner Amtsführung schloß der Minister seine Ansprache mit dem Wunsch auf eine gedeihliche Zukunft des Eisenbahnwesens.

— **Begrüßungsschreiben des Bundesministers Dr. Hans Schürff.** Der Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Hans Schürff richtete an die Bediensteten der Bundesbahnen folgendes Begrüßungsschreiben:

Vom Nationalrate zum Bundesminister für Handel und Verkehr gewählt, habe ich am 18. April 1923 die Leitung der österreichischen Bundesbahnen übernommen. An der Schwelle dieses schweren Amtes begrüße ich vertrauensvoll die Mitglieder des bestandenen Verkehrsministeriums und die gesamte Bundesbahnbeamtenschaft und lade sie zu treuer Mitarbeit ein.

Die österreichischen Bundesbahnen sind als Schwerinvalide aus dem Weltkriege in unser neues Staatswesen eingetreten; sie sollen nun auf dem bereits erfolgreich beschrittenen Wege zur Gesundung weitergeführt und zu einem tauglichen Werkzeuge der heimischen Volkswirtschaft ausgebaut werden. Zu diesem Ende soll die Bundesbahnverwaltung in eine freiere, von den Gebundenheiten der ministeriellen Verwaltung losgelöste Geschäftsführung übergeleitet werden, damit die Bahn frei werde für die Ausnutzung erprobter kaufmännischer Arbeitsweisen und für eine zweckmäßigere Einfügung der Eisenbahnen in das volkswirtschaftliche Leben. Diese Aufgabe wird aber nur dann gelingen, wenn jeder auf seinem Platze seine volle Kraft, sein ganzes Wissen und Können aufbietet, bis in unablässiger gemeinsamer Arbeit das Ziel erreicht ist, das erreicht werden muß, wenn unser junger Staat einer glücklicheren Zukunft teilhaftig werden soll. Darum rufe ich in ernster Stunde der österreichischen Eisenbahnerschaft zu: Auf zur gemeinsamen, zur rettenden, befreienden Arbeit!

— **Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Hans Schürff** ist am 12. Mai 1875 in Mödling geboren, absolvierte das Gymnasium, die Handelsakademie und die Universität und steht seit dem Jahre 1911 im politischen Leben. In diesem Jahre wurde er in den Reichsrat gewählt, gehörte sodann der provisorischen und der konstituierenden Nationalversammlung bzw. dem Nationalrate an. Nach dem Umsturze rückte er bald in die vordersten Reihen der großdeutschen Abgeordneten. Er wurde zum Staatsrate gewählt und war Stellvertreter des Staatsnotars. Bundesminister Dr. Schürff ist auch Mitbegründer des Bundes deutschösterreichischer Städte und Märkte, dessen geschäftsführendem Vorstande er bis zum Jahre 1920 angehörte.

— **Die Erhöhung der Lagerplatzmieten bei der Südbahn.** Eine Versammlung der Lagerplatzmieter der Südbahn hatte einen Ausschuß gewählt, der bei der Südbahndirektion wegen der Erhöhung der Lagerplatzmieten vorsprach. Die Südbahndirektion erklärte sich bereit, die Lagerplatzmieten nur in gleichem Ausmaße zu erhöhen, wie dies von der Bundesbahndirektion bereits geschehen ist, und sich dem zwischen der Bundesbahndirektion und dem ständigen Ausschusse der Bahnhoflagerplatzinteressenten im Hauptverbande der österreichischen Kaufmannschaft getroffenen Übereinkommen in Hinsicht auf die Lagerplätze anzuschließen.

— **Handelskammertag.** Am 21. April d. J. fand in Wien eine Tagung der österreichischen Handelskammern statt, bei der folgender Antrag der Handelskammer Salzburg angenommen wurde:

Der Kammertag erneuert die am 11. November 1922 einhellig gefaßte Entschließung, betreffend unverzüglicher Aktivierung des Verkehrsbeirates, betont neuerlich die dringende Notwendigkeit der Schaffung eines Verkehrsbeirates, in dem nur die Vertreter ernster wirtschaftlicher Körperschaften Platz zu finden hätten, und fordert die Regierung auf, unverzüglich alle Schritte einzuleiten, daß dieser Verkehrsbeirat allerehestens ins Leben treten kann.

Unter anderem gelangt nach Erstattung eines Berichtes der Innsbrucker Handelskammer über die Schleppbahnverträge folgender Antrag zur Beschlußfassung:

1. Die rechtliche Regelung des Schleppbahnverkehrs muß unter Anwendung von Normen erfolgen, welche in ihren allgemeinen Grundzügen einen Bestandteil der Eisenbahnverkehrsordnung bilden.

2. Diese Normen sind unter Berücksichtigung der für ähnliche Vertragsverhältnisse bestehenden Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes und des Handelsgesetzbuches festzusetzen. Sie haben jedenfalls die Anordnung zu enthalten, daß bei Zutreffen der entsprechenden technischen Voraussetzungen Schleppbahnanschlüsse von den in Betracht kommenden Bahnen gewährt werden müssen und daß eine Kündigung des Schleppbahnverhältnisses durch die Bedienungsbahn im Einspruchsfalle nur durch richterlichen Spruch wirksam werden könne.

3. Bei Ausarbeitung der Einzelbestimmungen müssen die gegenwärtig eingeschlagenen Wege einseitiger Beherrschung der Schleppbahnverträge durch die Bahnverwaltungen verlassen und diese den Bedürfnissen des Verkehres entsprechend gestaltet werden.

4. Die Schleppbahngebühren sind einer grundlegenden Revision zu unterziehen und hierbei nur Gebühren für die tatsächlichen Leistungen in Anrechnung zu bringen.

5. In formaler Hinsicht wird beantragt, mit der Ausarbeitung entsprechender Einzelanträge einen ständigen Ausschuß zu betrauen.

— **Generalinspektor Ingenieur Karl Wurth †.** Der letzte Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen, Ingenieur Karl Wurth, ein gebürtiger Wiener, ist am 18. April seinem mehrjährigen schweren Leiden erlegen. Nach Vollendung der technischen Hochschulstudien war Wurth zunächst beim Bau der Arlbergbahn und dann bei der damaligen Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen tätig, wo er sich seinem Lieblingsfach, dem Brückenbau, zuwandte. In der Kriegszeit wurde er an die Spitze der Generalinspektion gestellt und sorgte unter den schwierigsten Verhältnissen für Sicherheit und Ordnung im Eisenbahnwesen.

— **Personalnachricht.** Der Bundesminister für Handel und Verkehr hat zu seiner Unterstützung und zu seiner fallweisen Vertretung bis zur Durchführung der Neuordnung der Bundesbahnverwaltung den Sektionschef Heinrich Hirt mit der zusammenfassenden Behandlung der mit der Leitung des Bundesbahnbetriebes, der Luftfahrt und der Schiffahrt verbundenen Angelegenheiten betraut.

Übrige europäische Länder.

— **Jahresbericht der finnischen Staatsbahnen für 1919.** Dem in Nr. 21, S. 226, des Jahrgangs 1922, besprochenen Jahresbericht der finnischen Staatseisenbahnen für 1918 ist nunmehr der für 1919 gefolgt. Während 1918 noch Aufruhr, sowie im Lande herrschende Ausnahmeverhältnisse und gedrückte wirtschaftliche Lage infolge des Weltkrieges das Ergebnis der Staatsbahnen ungünstig beeinflußt hatten, ist das Jahr 1919 außerordentlich günstig verlaufen. Die Gesamteinnahmen (einschl. der Bahn Kyivisto-Terijoki) erreichten 305,5 Millionen Finnmark gegen 127,8 Millionen i. J. 1918 und haben sonach um 139 % zugenommen. Dieses Ergebnis ist auch abgesehen von den besonders ungünstigen Verhältnissen des Jahres 1918 als glänzend zu bezeichnen. Die Zunahme beruht größtenteils auf der in den vorhergehenden Jahren in zwei Stufen erfolgten Tariferhöhung (die letzte vom 1. Oktober 1918), die unter dem ganzen Jahr 1919 fortbestanden hatte. Von den beiden hauptsächlichsten Einnahmequellen stieg die für den Personenverkehr mit 54,2 Mill. Mark oder um 77,1 % und die für den Güterverkehr mit 120,7 Millionen Mark oder um 220,2 %, während die Personenkilometerzahl nur um 16 % und die Tonnenkilometerzahl beförderten Gutes um 107,1 % anstieg. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß die Bahnstrecke Valkeasaari-Petrograd, deren Betriebslänge einschl. Nebenbahnen 41 km beträgt und die dem Namen nach noch den finnischen Staatsbahnen angehörte, während des ganzen Jahres 1919 nicht vom finnischen Staate betrieben wurde. Die Ausgaben betrugen im Berichtsjahr 213 387 836 gegen 150 331 676 *M* i. J. 1918. Der Reinertrag für 1919 beträgt 92 152 967 *M* gegen einen Verlust von 22 515 195 *M* i. J. 1918. Dieser Reinertrag verzinste den Kapitalwert von 586 824 000 *M* mit 15,7 % (im Vorjahre — 4,1 %).

An neuen Bahnen ist die Hiitola-Rautubahn mit 109,2 km hinzugekommen. Einige weitere kleine Ab- und Zugänge der Bahnlänge eingerechnet ergibt sich Ende 1919 eine Gesamtlänge von 3984,05 km gegenüber 3906,2 km im Vorjahre, wobei Valkeasaari-Petrograd samt Nebenbahnen nicht miteinbezogen ist. 240,78 km oder 6,04 % des Staatsbahnnetzes (Helsingfors-Rajajoki und Helsingfors-Åbo) sind doppelseitig. An Privatbahnen besitzt Finnland 96,12 km Breitspur und 200,5 Schmalspur (meist 0,75, neben 0,6 und 0,785 km). Die Gesamteisenbahnlänge Finnlands war sonach 2480,7 km oder auf 100 km² 1,16 km und auf 10 000 Einwohner 12,83 km.

Nachdem das für die finnischen Staatsbahnen angelegte Gleis zwischen Torneå und Haparanda in Schweden fertiggeworden war, wurde am 7. Oktober 1919 der unmittelbare Personen- und Güterwechselverkehr über Torneå-Haparanda zwischen einigen

Stationen Finnlands und Schwedens und Norwegens aufgenommen.

Bei Aufstellung der Fahrpläne ist vom 1. Mai ab Helsingfors an Stelle von Petrograd als der Ort betrachtet, von dem die Züge ausgehen. Die von Helsingfors ausgehenden Züge tragen ungerade, die nach Helsingfors gehenden gerade Nummern. Finnland ist damit auf die Zugnumerierung zurückgekehrt, die es von Beginn seiner Bahnen bis zum 16. Mai 1893 besaß. Russischem Drucke folgend, mußte damals die Zugnumerierung auf Petrogad umgestellt werden.

Im Jahre 1919 besaßen die Staatsbahnen buchmäßig 565 Lokomotiven, 1239 Personen- und 16 801 Güterwagen, von denen aber 58 Lokomotiven, 347 Personen- und 4205 Güterwagen in Rußland verblieben sind. Die Lokomotiven legten in Tarifzügen 13 975 000 km zurück. Die Wagenachskilometer haben von 322 023 000 i. J. 1918 auf 484 971 200 i. J. 1919 zugenommen. Der Brennstoffverbrauch der Lokomotiven betrug 1 331 200 cbm Holz. Steinkohle, deren Verbrauch schon im Vorjahre ganz unbedeutend war, wurde 1919 überhaupt nicht verwendet, dagegen wurden in kleinem Umfange Versuche mit Torfpulver angestellt.

Die Anzahl der Reisenden verteilt sich mit 0,1, 6,2 und 93,7 % auf die I., II. und III. Klasse.

Die Personalzahl der finnischen Staatsbahnen hat von 13 244 im Vorjahre auf 14 149 zugenommen, wovon 10 392 statusmäßig und 3757 nicht statusmäßig oder, wie sich der Bericht ausdrückt, weniger fest angestellt sind. Die Anzahl der Unglücksfälle ist von 71 i. V. auf 91 gestiegen. Verunglückt sind 100 Personen, darunter 42 tödlich.

Die Ausstattung des Jahresberichtes ist gut. Die Tabellen sind, wie schon im Vorjahre bemerkt, zweisprachig und zwar finnisch voran. Nur die Tabelle „Bahnen und Bauten" ist rein schwedisch geblieben.

— **Die erste russische Eisenbahn-Radiostation.** Im Petersburger Verkehrsgebiet ist die erste Eisenbahn-Radiostation eröffnet worden. Aufgabe der Radiostation ist, die Eisenbahnen des betr. Verkehrsgebietes durch Aufnahme der „Zeitsignale" zur genauen Zeitbestimmung und zu meteorologischen Berichten zu bedienen. Die Station wird auch Radiogrammnachrichten von russischen und fremden Radiostationen annehmen.

— **Zur Frage der Aufgabe des Betriebes auf den Strecken 3. Ordnung in Rußland.** Der Ausschuß, welcher zur Beurteilung der vom Volkskommissariat für Verkehrswesen vorgelegten finanziellen Ergebnisse der Schließung der Strecken 3. Ordnung eingesetzt wurde (s. Nr. 10, S. 206/208 [Schlußabsatz] Jahrg. 1922 d. Ztg.), kam zu folgenden Ergebnissen:

Wenn man als Betriebsumfang im Reiseverkehr 1 040 000 Zugwerst, für Güterverkehr 5 898 000 Zugwerst, für Regie 350 000 Zugwerst annimmt, so ergibt sich der Fehlbetrag für die Strecken 3. Ordnung nach folgender Berechnung: Nach dem Anschlage für 1922/23 beträgt die mittlere Reisendenzahl in einem Zuge annähernd 300. Bei einem mittleren Tarif von 0,42 Kopeken für den Reisenden und die Werst, von der Hälfte des Vorkriegstarifs 0,82 Kop. ausgehend, ergibt sich für die Zugwerst 1 Rubel 26 Kop. und für 1 040 000 Zugwerst 1 310 400 Goldrubel. Für Gepäck wird ⅕, d. i. 262 080 Rubel geschätzt. Der Güterverkehr bei 1 Rubel 74 Kop. für die Zugwerst gibt bei 5 898 000 Zugwerst 10 262 520 Goldrubel. Für Zusatzgebühren sind 2 185 917 Rubel anzunehmen, so daß die gesamten Einnahmen 14 020 917 Goldrubel betragen. An Ausgaben sind geschätzt 13 815 000 Goldrubel für Arbeitskraft, 11 225 000 Goldrubel für Heizstoffe und 18 348 000 Goldrubel für sonstige Stoffe; zusammen an Ausgaben 43 388 000, so daß ein Fehlbetrag von 29 367 000 Goldrubel bleibt.

Welches sind nun die Folgen, wenn die Bahnen 3. Ordnung vorübergehend geschlossen und nach 3 Jahren wieder eröffnet werden? Nach den Berechnungen des Ausschusses werden in diesen 3 Jahren am Fehlbetrag 43 Millionen Goldrubel eingespart, wogegen die Kosten der Wiederinbetriebnahme nach drei Jahren zu 84 800 000 Goldrubel geschätzt werden, so daß den Staat ein Verlust von 41 800 000 Rubel oder auf die 3 Jahre verteilt von 14 000 000 Goldrubel jährlich trifft. Der Ausschuß ist daher der Anschauung, daß die finanziellen Gesichtspunkte für Erhaltung des Betriebes auf den Linien 3. Ordnung sprechen und weist noch auf folgende mittelbare, sehr wesentliche Ausgaben hin: der Postverkehr zwischen den Zentralbehörden und dem Lande muß auch nach dem Betriebsschlusse der Linien 3. Ordnung aufrechterhalten werden und die Naturalsteuern und das staatliche Inventar müssen abgeführt werden. Die Wiedereröffnung erfordert um so mehr Zeit, je länger die Strecken geschlossen waren und im äußersten Falle, dem kriegerischer Unternehmungen, sind erhöhte Ausgaben nötig und zu gewissen Zeiten, z. B. im Winter, kann die Wiedereröffnung innerhalb der erforderlichen Frist überhaupt undurchführbar sein.

Außerdem stört nach Erklärung des Vertreters des Kriegsressorts die Aufgabe des Betriebes auf den Strecken 3. Ordnung den Verteidigungsplan des Landes von Grund aus. Dr. S.

— **Drohung mit der Militarisierung der rumänischen Eisenbahnbetriebe.** Die Eisenbahndirektion veröffentlicht einen Erlaß, in welchem sie mit der Militarisierung der Betriebe droht, falls sich die Beamtenschaft dem angekündigten Generalstreik anschließen sollte. Eine derartige Maßnahme hätte zur Folge, daß sämtliche Handlungen unter das Militärgesetz fallen.

— **Voranschlag der rumänischen Staatsbahnen.** Der Voranschlag der Eisenbahngeneraldirektion auf die neun Monate des laufenden Finanzjahres wurde mit 3 301 080 720 Lei festgesetzt, weist also eine Erhöhung von 1 276 080 720 Lei gegenüber dem Voranschlag für dieselbe Zeit des Vorjahres auf. Dieser Mehraufwand wird durch die Zunahme des Verkehrs bedingt, der eine Vermehrung des Personals, Materials, der Heizstoffe usw. mit sich brachte. So betrug die Anzahl der im Januar 1922 beladenen Wagen 41 067, sie stieg dann fortwährend und erreichte im Mai 1922 die Zahl von 70 038, um dann vom Monate Juli angefangen sich dauernd auf über 100 000 Wagen im Monat zu behaupten. Im Jahre 1921 wurde die Höchstleistung mit 67 887, im Jahre 1922 (im Oktober) mit 121 728 Wagen erreicht. Im selben Verhältnisse nahm auch der Tonnengehalt der verfrachteten Güter zu. Dieser betrug im Jahre 1921 im Höchstmaße 8 847 000 t im November, steigerte sich auf 15 Millionen Tonnen, die im August 1922 erreicht wurden, und erhielt sich seitdem im Durchschnitt auf dieser Höhe. Die Anzahl der Zugkilometer betrug im November 1921 89 941, sie stieg im August 1922 auf 123 970 und erhält sich seither im Mittel auf 120 000 km im Monat. Die Anzahl der Personenzüge belief sich im Jahre 1921 auf 294 und erreichte im Jahre 1922 die Zahl von 408 täglich. Die Zahl der Lastzüge, die im Jahre 1921 bloß 297 betrug, steigerte sich im Jahre 1922 auf 510 Züge täglich.

Die vorstehenden Angaben zeigen die Entwicklung des Eisenbahnwesens im engeren Sinne. Um die erreichten Ergebnisse erzielen zu können, war es notwendig, alle Zweige des Eisenbahnwesens fortschreitend auszugestalten. Die Anzahl der im Lande ausgebesserten Lokomotiven, die im Jahre 1921 durchschnittlich 165 im Monat betrug, sank im Jahre 1922 auf durchschnittlich 119 im Monat (Höchstzahl 130 im September 1922). Zur Hebung und Bewältigung des Verkehrs war die Ausbesserung der vielen schadhaften Wagen notwendig, die sowohl in den ständigen und beweglichen Werkstätten der rumänischen Staatsbahnen als auch in Privatwerkstätten vorgenommen wurde. In den Werkstätten der Staatsbahnen wurden im Jahre 1921 monatlich durchschnittlich 3005, im Jahre 1922 über 5000 (im Oktober 6008) Wagen ausgebessert, während die Zahl der in den beweglichen Werkstätten der Staatsbahnen und von Privaten wieder in brauchbaren Zustand gebrachten Wagen von 4546 (im Juli 1922) bis auf über 10 000 Wagen (in den Monaten Oktober und November 1922) stieg. In bezug auf die Instandhaltung der Strecken sei erwähnt, daß im Laufe des Jahres 1922 und bis Ende Januar 1923 1 800 000 Schwellen gegenüber 600 000 im Jahre 1921 ausgewechselt wurden; weiter wurden die Bahnhofanlagen in Braila, Barbosi und Chitila umgebaut und 127 km Gleise mit Schienen der Type 42 umgenagelt.

Die Arbeiten umfaßten auch den Umbau aller Linien Bessarabiens auf Vollspur und die Wiederherstellung der während des Krieges zerstörten Getreidemagazine, die einen Wert von 90 Millionen Lei darstellten.

Was die Eisenbahnbrücken anbelangt, so wurde die für Valea Larga in Bestellung gegeben; sie ist jetzt in der Erbauung begriffen. Die Holzbrücken der Linie Ungheni-Balti wurden umgearbeitet und alle schwachen Brücken gefestigt. Obwohl angesichts der stetig zunehmenden Teuerung nicht nur der Materialien, sondern auch der Arbeitskräfte die Schwierigkeiten größere sind als im abgelaufenen Jahre, so steht doch zu erwarten, daß die dem Eisenbahnwesen für das laufende Geschäftsjahr zur Verfügung gestellten Geldmittel ausreichen werden, um die Entwicklung und die S i c h e r h e i t des Eisenbahnverkehrs gegenüber den Zuständen in den Vorjahren fühlbar zu steigern.

— **Erhöhung der rumänischen Eisenbahntarife.** Wie wir dem allgemeinen Tarifanzeiger entnehmen, sollen vom 1. Mai d. J. ab die Personentarife um 25 bis 35 %, die Gepäcktarife um 33 % gegenüber den z. Zt. gültigen Sätzen erhöht werden. Die Frachtsätze für Eilgut sowie die Tarifklassen I, II, III und des Spezialtarifs I werden um 33 %, jene des Spezialtarifs II um 25 % erhöht. Eine noch höhere Belastung erfahren die Güter, welche von Rumänien nach dem Zollauslande ausgeführt werden. Die Durchführung der Tarifänderungen erfolgt durch einen neuen Tarif.

— **Die Förderung der rumänischen Eisenbahnindustrie.** Die Generaldirektion der rumänischen Staatseisenbahnen hat mit der Vereinigung der Metallindustriellen die Richtlinien vereinbart, nach denen ihre Zusammenarbeit mit den Eisenbahnwerkstätten zu organisieren sein wird. Es wurde zunächst beschlossen, alle

jene Verträge aufzulösen, die sowohl mit der Leistungsfähigkeit des Staates als auch mit jener der Lieferfirmen nicht im Einklange stehen. Jene Unternehmungen, die in ihre Betriebe Millionen investierten, um den Anforderungen des Staates gerecht werden zu können, sollen indes durch gesetzliche Maßnahmen gestützt werden. Aus der engen Zusammenarbeit der Vertreter der Eisenbahn mit jenen der Industrie wird eine Gesundung der Eisenbahnindustrie erhofft.

— **Eine Pariser Schwebebahn.** Hierüber wird der „D. A. Z." aus Paris Ende April d. J. berichtet: Der Plan einer Pariser Schwebebahn in Anlehnung an das deutsche Vorbild in Elberfeld-Barmen wird bereits seit 1919 ernstlich geprüft. Die Frage ist augenblicklich in eine neue Entwicklungsstufe getreten, nachdem eine technische Sonderprüfungskommission sich durchaus günstig für den Plan ausgesprochen und dem Pariser Stadtrat die Eröffnung eines Preisausschreibens empfohlen hat, um aus den einzureichenden Ausführungsplänen den vorteilhaftesten auszuwählen.

Die Frage der schnellen Beförderung großer Menschenmassen auf weitere Entfernungen nach dem Vorbild in London oder in Newyork wird gegenwärtig in Paris aus zwei Gründen besonders akut. Erstens ist eine Ausdehnung des Stadtgebietes in nordöstlicher Richtung, also mitten in sehr stark bevölkerte Arbeitsviertel hinein, geplant, und zweitens muß man jetzt ernstlich erwägen, die erforderlichen Verkehrsmittel anläßlich des zu erwartenden Massenbesuches bei den nächstjährigen Olympischen Spielen bereitzustellen. Hierfür genügen aber die vorhandenen Verkehrsmittel in Paris durchaus nicht. Infolgedessen wird man vielleicht sogar schon recht bald an die Ausführung des neuen Schwebebahnprojekts herangehen.

Der eigentliche Urheber dieses Planes, der Ingenieur Francis Land, teilt im einzelnen darüber folgendes mit. Es handelt sich vorläufig nicht etwa um ein zusammenhängendes Bahnnetz, sondern um insgesamt 8 Strecken von 4—7,5 km Länge, die sich strahlenförmig von einzelnen Stadttoren aus nach bestimmten Vororten erstrecken, und zwar folgendermaßen:

vom Tor St. Ouen nach Colombes	7,5 km
„ „ Clignancourt nach St. Denis	5,0 „
„ „ Villette nach Dugny	6,0 „
„ „ Lilas nach Raincy	6,5 „
„ „ Vincennes nach Fontenay s. Bois	4,5 „
„ „ Daumesnil nach St. Maur	4,0 „
„ „ Italie nach Choisy-le-Roi	6,5 „
„ „ Vanves nach Sceaux	5,5 „

Vorgesehen sind eiserne Träger in etwa 150 bis 300 m Entfernung, um die Schienen zu tragen, an denen die Wagen (gleichzeitig in zwei Richtungen) laufen sollen. Der Antrieb der Wagen erfolgt durch Propeller. Die Geschwindigkeit soll 60 bis 150 km stündlich betragen. Der einzelne Wagen hat ein Fassungsvermögen von 60—100 Personen. Als Material ist Duraluminium vorgesehen, das innen mit Fichtenholz ausgekleidet ist. Das Gewicht des einzelnen Wagens ist auf 4 t veranschlagt. Das tote Gewicht ist also verhältnismäßig sehr gering, da es z. B. bei den gewöhnlichen französischen Eisenbahnen auf etwa 80 % zu veranschlagen ist.

Die Baukosten der Schwebebahn betragen 500 000 Franken für das Kilometer, während sie bei der Eisenbahn sich zurzeit auf 2 Millionen, und bei der Pariser Untergrundbahn auf 10 Millionen belaufen. An den Endstationen sollen große Aufzüge die Passagiere in die Schwebebahn befördern.

Gebaut wird zunächst die Strecke vom Tor St. Ouen nach Colombes. Die neue Schwebebahn soll diese Entfernung von 7,5 km in 5 Minuten zurücklegen.

Vorher wird vielleicht ein anderes Projekt, eine Schwebebahn zwischen Lille, Roubaix und Tourcoing, nach ähnlichen Plänen zur Ausführung kommen.

— **Zusammenarbeiten von Verkehr und Handel in England.** In England ist eine Bewegung im Gange, die ein engeres Zusammenarbeiten als bisher zwischen den Eisenbahnen und ihren Benutzern, namentlich also den handel- und gewerbetreibenden Kreisen, herbeiführen will. Bei der Vereinigung der Britischen Handelskammern hat im Januar eine Besprechung der Beteiligten in dieser Angelegenheit stattgefunden, deren Ergebnisse erst jetzt veröffentlicht werden. Die Eisenbahngesellschaften wollen auf diesen Plan nur eingehen, wenn alle Kreise, die auf der anderen Seite stehen, an der Arbeitsgemeinschaft teilnehmen. Es sollen eine Anzahl Schlichtungsstellen als beratende Körperschaften eingerichtet werden, ohne daß ihre Beschlüsse bindende Kraft haben. Sie sollen sich mit örtlichen Angelegenheiten, insbesondere mit Fahrplan- und Gebührenfragen, beschäftigen; Angelegenheiten, die die Gesamtheit der Beteiligten betreffen, sollen von der Beratung ausgeschlossen sein. Den Vorsitz wird abwechselnd ein Vertreter der Eisenbahnen und ein Mitglied aus den Kreisen von Handel und Gewerbe führen.

— **Rolltreppen bei den Londoner Untergrundbahnen.** Auf ungefähr 12 Haltestellen der Londoner Untergrundbahnen sollen die Aufzüge beseitigt und an deren statt Rolltreppen eingebaut werden, ein Beweis dafür, wie gut sie sich an anderen Stellen bewährt haben; werden sie doch auch von gebrechlichen Personen ohne Anstand benutzt. Die auszuführenden Arbeiten sind mit 800 000 £ veranschlagt; an der Haltestelle Bank sollen allein 96 000 £ aufgewendet werden; die Arbeiten sind hier bereits in vollem Gange, und man erwartet, die neuen Rolltreppen, drei an der Zahl, im Oktober in Betrieb nehmen zu können. Bei neu anzulegenden Haltestellen sollen Aufzüge nur noch gebaut werden, wenn die örtlichen Verhältnisse die Unterbringung von Rolltreppen verbieten.

— **Zusammenschluß der Eisenbahnen Irlands.** Den südirischen Eisenbahngesellschaften war von der Regierung aufgegeben worden, bis zum 31. März d. J. Vorschläge für einen Zusammenschluß nach dem Muster der Eisenbahnen von England, Schottland und Wales einzureichen. Die Eisenbahngesellschaften haben daraufhin miteinander verhandelt, sind aber noch zu keinem abschließenden Ergebnis gekommen. Der Finanzminister hatte im Januar im Dail Eireann, dem irischen Parlament, angekündigt, die Regierung werde den Zusammenschluß noch im Laufe dieses Jahres erzwingen, wenn die Eisenbahngesellschaften nicht von sich aus bis Ende März Vereinbarungen mit diesem Ziel träfen, und man ist nun gespannt, ob und wie die Regierung diese Drohung wahrmachen wird.

Fremde Erdteile.

— **Kohlenbahnen in Indien.** Nicht nur in Europa, sondern auch in anderen Erdteilen muß sich der Kohlen- und Erzverkehr neue Bahnen suchen. Drei Neubauten von Eisenbahnstrecken, die die Bengal-Nagpur-Eisenbahn in Angriff genommen hat, sollen im wesentlichen neue Wege für den Verkehr zwischen den Kohlenzechen und den Verbrauchsbezirken schaffen und so augenscheinlich Indien in bezug auf die Versorgung mit Kohle mehr als bisher vom Auslande unabhängig machen. Die erste Neubaustrecke führte von Cuttack nach Talchar und ist rund 100 km lang; ihr Bau soll etwa 2 Jahre in Anspruch nehmen. Sie soll die Entfernung zwischen Madras und den Kohlengruben von Raneeging und Iherria um mehr als 400 km abkürzen. Die zweite Neubaustrecke soll die Kohlenfelder von Süd-Karanpur erschließen, die eine reiche Ausbeute an gut brauchbarer Kohle versprechen. Die dritte, etwa 130 km lange, Neubaustrecke endlich dient mehr dem Erzverkehr, indem sie den entwicklungsfähigen Bezirk von Singhbhum anzapft.

— **Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1922.** Das Bundesverkehrsamt der Vereinigten Staaten hat einen Bericht über die Ergebnisse des Betriebs der amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1922 veröffentlicht, zu dem das Amt für Eisenbahnstatistik noch einige Bemerkungen hinzugefügt hat. Die wichtigsten Zahlen aus diesem Bericht und jenen Bemerkungen seien hier wiedergegeben.

Der Bericht stellt zunächst die Betriebsergebnisse der drei letzten Jahre einander gegenüber; er berücksichtigt dabei nur die Eisenbahnen der Klasse I.

	1922	1921	1920
	Millionen Dollar		
Einnahmen			
aus dem Personenverkehr	1076	1154	1287
aus dem Güterverkehr	4007	3928	4324
insgesamt	5617	5573	6225
Ausgaben			
Unterhaltung	1995	2021	2624
Zugförderung	2175	2288	2902
insgesamt	4456	4604	5830
Überschuß (nach Abzug von Steuern, nicht beitreibbaren Außenständen, Renten u. dgl.)	777	616	58
Betriebszahl	79,32	82,61	93,65

Die wirtschaftlichen Verhältnisse der amerikanischen Eisenbahnen haben sich also in den drei letzten Jahren wesentlich gehoben. Die Einnahmen sind zwar zurückgegangen, die Ausgaben aber in noch stärkerem Maße, so daß der Überschuß, der 1920 einen kaum nennenswerten Betrag ausmachte, sich erheblich gebessert hat. Die Betriebszahl ist daher wesentlich gesunken. Grund dieser Besserung dürfte die Rückkehr zum Privatbetriebe sein. Der Kriegsbetrieb war zwar rein betrieblich auch Privatbetrieb, wirtschaftlich waren aber die Eisenbahnen damals Staatsunternehmungen. Die Übertragung der Verantwortlichkeit für die wirtschaftliche Seite des Eisenbahnbetriebes hat zweifellos den Erfolg gehabt, die Eisenbahngesellschaften zu erhöhten Anstrengungen für die Schaffung von Überschüssen zu veranlassen. Der Rückgang der Einnahmen läß

zwar auf einen Verkehrsrückgang schließen, die stärkere Verminderung der Ausgaben weist aber darauf hin, daß auch Sparmaßnahmen mit Erfolg durchgeführt worden sind. Die aufgeführten Zahlen berechtigen nach amerikanischer Ansicht zu der Hoffnung, daß auch das laufende Jahr sich als günstig erweisen wird. Das Eisenbahnverkehrsgesetz will bekanntlich den Eisenbahngesellschaften durch Festsetzung der Tarife in angemessener Höhe eine angemessene Verzinsung gewährleisten, und das Bundesverkehrsamt hat dafür den Betrag von 5¾ % festgesetzt, wobei das zu verzinsende Anlagekapital am 31. Dezember 1919 zu 18,9 Milliarden Dollar angenommen worden ist. Man hofft, daß diese Verzinsung, nachdem das Kapital mittlerweile auf 19,4 Milliarden gestiegen ist, im laufenden Jahre auch erreicht werden wird. Dazu würde es eines Überschusses von 1,116 Milliarden Dollar, also fast genau des anderthalbfachen vom Überschuß des Jahres 1922 bedürfen.

Eine zweite Zahlenreihe des hier besprochenen Berichts stellt die Betriebsergebnisse des Jahres 1916 denen des Jahres 1922 gegenüber. 1916 galt in Amerika noch für ein Vorkriegsjahr, und zwar bei der Befruchtung des amerikanischen Wirtschaftslebens durch den Krieg in Europa als ein günstiges. Auch diese Zusammenstellung umfaßt nur die Eisenbahnen der Klasse I, doch werden die übrigen Bahnen wohl die einzelnen Zahlen, nicht aber das Gesamtbild ändern.

	1922 Millionen	1916 Dollar	Zu- oder Abnahme %
Einnahmen			
aus dem Personenverkehr	1076	707	+ 52,2
aus dem Güterverkehr	4007	2575	+ 55,6
insgesamt	5617	3625	+ 55,0
Ausgaben			
Unterhaltung	1995	1023	+ 95,0
Zugförderung	2175	1186	+ 83,4
insgesamt	4456	2376	+ 87,5
Überschuß	777	1069	— 27,3
Betriebszahl	79,32	65,55	+ 21,0
Von den Ausgaben entfallen auf Löhne	2669	1468	+ 81,6
und es wurden geleistet			
Mill. Tonnenmeilen*)	340 000	362 444	— 6,2
Mill. Personenmeilen*)	35 600	34 586	+ 2,9

Die Einnahmen, bezogen auf die Tonnenmeile, sind dabei von 0,707 Cents im Jahre 1916 auf 1,186 Cents im Jahre 1922, also um 67,7 % gestiegen; bei den Personenmeilen waren die entsprechenden Zahlen 2,042 Cents und 3,015 Cents oder 47,6 %.

Nach den Unterhaltungskosten mit 95 % weisen die Löhne mit 81,6 % die größte Steigerung auf; dabei muß einerseits berücksichtigt werden, daß in den Unterhaltungskosten sehr erhebliche Beträge für Löhne enthalten sind, andererseits, daß auch die Einnahmen um 55 % in die Höhe gegangen sind. Die Betriebsleistungen sind dagegen, was die Personenmeilen anbelangt, nur wenig gestiegen, so daß geradezu von einem Stillstand, der wie in vielen Fällen so auch hier fast als Rückschritt bezeichnet werden muß, gesprochen werden kann; die Tonnenmeilen sind sogar tatsächlich, wenn auch nicht um einen hohen Betrag, zurückgegangen. Merkwürdig ist dabei die immerhin starke Steigerung der Zugförderungskosten, die wahrscheinlich auf den hohen, in ihnen enthaltenen Anteil an Löhnen zurückzuführen ist.

Allgemeines.

— Erhaltung gebrochener Werkstücke und Maschinenteile durch die moderne Schweißtechnik. In ganz erstaunlich kurzer Zeit hat sich die Schweißtechnik auf ihrem Siegeszuge durch die Welt fast alle Zweige der Industrie erobert. Es dürfte heute kaum ein größeres Werk geben, das sich nicht der Schweißung als nutzbringenden Faktor bedient. Größtenteils wird die Schweißung jedoch für Neuherstellungen benutzt, während der große Vorteil, der in der Möglichkeit der Erhaltung von Werten mit Hilfe der modernen Schweißtechnik liegt, noch in weitestem Maße unausgenutzt geblieben ist. Es ist aber besonders für Deutschland, das durch den Krieg und die Lasten aus dem Friedensvertrage mehr als andere Länder zur Sparsamkeit gezwungen ist, von allergrößter Wichtigkeit, keine Möglichkeit zur Erhaltung von Nationalvermögen zu verabsäumen.

Nachstehend soll kurz dargelegt werden, welche Vorteile das Schweißen bietet und welche Schweißarbeiten sich über das allgemein bekannte Maß hinaus ausführen lassen. Das Schweißen von Schmiedeeisen wird ja bekanntlich seit langer Zeit und fast überall ohne Bedenken ausgeführt. Ganz anders liegen die Dinge bei gegossenen Werkstücken aus Grauguß, Bronze, Aluminium usw. Hierbei ist vor allen Dingen wichtig, das Schweißverfahren zu wählen, das dem Erzeugungsprozeß des betreffenden Gegenstandes am nächsten kommt, und das ist unbestritten die autogene Schweißung. In allen Fällen, wo ein Betrieb infolge eines zu Bruch gegangenen Maschinenteils zum Stilliegen gezwungen ist, hat der Unternehmer im eigenen wie auch im volkswirtschaftlichen Interesse dafür Sorge zu tragen, daß der Betrieb möglichst schnell wieder in Gang gebracht wird. Leider dauert, wie bekannt, die Beschaffung von Ersatzteilen durchweg mehrere kostbare Wochen, ganz abgesehen von den sehr hohen Kosten, die durch die Neubeschaffung entstehen.

Viel zu wenig ist noch bekannt, daß in solchen Fällen die moderne Schweißtechnik eine Retterin in der Not ist. Fast jedes schadhaft gewordene Werkstück läßt sich erstens in viel kürzerer Zeit und zweitens mit einem Bruchteil der Kosten für die Neubeschaffung so wiederherstellen, daß es ohne Bedenken als vollwertig weiterbenutzt werden kann. Selbstverständlich wird die Schweißtechnik nur da vollen Erfolg verbürgen können, wo sie unter Ausnutzung aller Erfahrungen zu einem selbständigen Industriezweig ausgebildet worden ist. Nur in solchen Schweißereibetrieben, die mit den modernsten Werkzeugen, Glühöfen, Bearbeitungsmaschinen und Apparaten ausgerüstet sind, kann Garantie für das Gelingen selbst der schwierigsten Schweißungen gegeben werden. Ein Musterbeispiel dafür, welche hervorragenden Leistungen die moderne Schweißtechnik vollbringen kann, ist die Schweißung der großen Bronzeglocke im Dom zu Berlin. Diese 72 Zentner schwere Glocke ist oben im Turm mittels des autogenen Verfahrens durch Verschweißen von insgesamt 4,60 m langen Rissen in Wandstärken bis 160 mm wiederhergestellt worden und wird seit mehreren Monaten wieder ständig in Betrieb genommen. Ein Umgießen der Glocke hätte mehrere Millionen Mark verschlungen, während die Ausbesserung, wodurch noch der geschichtliche Wert der 450 Jahre alten Glocke erhalten geblieben ist, noch keine 100 000 ℳ gekostet hat.

Für ein modernes Schweißunternehmen ist es vollkommen gleichgültig, aus welchen Materialien die schadhaften Werkstücke bestehen. Man ist heute in der Lage, Bronze, Aluminium und Gußeisen so gut wie Schmiedeeisen und Stahl zu schweißen. Große Industrieunternehmungen, die sich alle neuen Zweige der Technik zunutze machen, und behördliche Werke und Betriebe, die noch mehr als Private zu sparen gezwungen sind, haben längst die großen Vorteile der Schweißtechnik erkannt und prüfen bei jedem zu Bruch gegangenen Werkstück oder Maschinenteil, ob sich nicht die Ausbesserung in kurzer Zeit und mit verhältnismäßig geringen Mitteln durch Schweißen bewerkstelligen läßt. Und in den allermeisten Fällen, wo früher einfach ein Ersatzstück beschafft wurde, läßt man heute den schadhaften Gegenstand durch Schweißen vollwertig wiederherstellen.

Die meisten Brüche an Maschinen und Motoren treten auf an den Zylindern, Schieberkästen, Främen, Kolben-, Pleuel- und Schieberstangen, Wellen, Kurbelwellen, Zahnrädern, Kurbelgehäusen usw., ferner an Pumpengehäusen, Kompressoren und an landwirtschaftlichen Maschinen aller Art. Sämtliche genannten Teile lassen sich ohne Schwierigkeiten durch Schweißen wiederherstellen, wobei jedes erstklassige Schweißunternehmen für seine Arbeit Garantie übernehmen wird. Die Kosten werden in allen Fällen verhältnismäßig gering sein und durchweg nur einen kleinen Bruchteil der Neubeschaffungskosten betragen.

Es ist nicht zu bezweifeln, daß die moderne Schweißtechnik gerade für Deutschland noch große Ausbreitung erfahren wird, denn sie zeigt den Weg zur Erhaltung von Werten und zu der äußersten Sparsamkeit, zu der wir auf viele Jahre hindurch leider mehr als andere Länder gezwungen sind.

Oberingenieur Felix, Charlottenburg.

Rechtspflege.

— Beförderung als Eilgut und als gewöhnliches Frachtgut. Die Bedeutung des Wegfalls der Lieferfristen. Dem Kaufmann K. in Essen wurde vom Spediteur W. in Singen am Hohentwiel am 2. Juli 1919 mit der Eisenbahn ein Wagen Apfelsinen als Eilgut zugesandt. Gleichzeitig ließ der Spediteur einen Wagen Zitronen als gewöhnliches Frachtgut an K. zur Versendung bringen. Beide Wagen trafen am 12. Juni 1919 mit dem gleichen Zuge in Essen ein. Die Fracht für das Eilgut betrug 10 205 ℳ, die für das gewöhnliche Gut 5417 ℳ. Der Empfänger K. hat nach Zahlung der Fracht geltend gemacht, die Bahn habe die Apfelsinensendung nicht als Eilfracht behandelt. Er fordert deshalb im Klagewege vom Eisenbahnfiskus Rückzahlung der für die Eilfracht zu viel erhobenen Frachtbeträge in Höhe von 4788 M.

Das Landgericht Essen hat die Klage abgewiesen. Dagegen hat das Oberlandesgericht Hamm dem Klagebegehren auf Rückzahlung der Fracht entsprochen. Auf die Revision des Fiskus hat nunmehr das Reichsgericht das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und das die Klage

*) 1 Meile = 1,609 km.

abweisende Urteil des Landgerichts wieder hergestellt. Im wesentlichen aus folgenden Entscheidungsgründen: „Die Auffassung des Berufungsgerichts, daß die Wirksamkeit des § 94 EVO. durch die Außerkraftsetzung der Lieferfristen des § 75 EVO. (10. August 1914) nicht berührt worden sei, ist rechtsirrig. Der Grund für die Zubilligung einer Vergütung auch ohne Schadensentstehung war offensichtlich der, daß langen Streitigkeiten vorgebeugt werden sollte; hierzu bedurfte es der Lieferfristen. Mit dem Wegfall der Lieferfristen durch die Bekanntmachung vom 10. August 1914 entfiel die wesentliche Voraussetzung des § 94 Abs. 2 EVO. Wenn das Berufungsgericht glaubt, für die Anwendung des § 94 Abs. 2 die festbegrenzten Lieferfristen des § 75 durch angemessene ersetzen zu können, so setzt es sich sowohl mit dem Wortlaut des Gesetzes als auch mit dem gesetzgeberischen Zweck in Widerspruch. Nach Aufhebung der Lieferfristen ist der Verfügungsberechtigte nicht mehr in der Lage, wegen Überschreitung der Lieferfrist einen Frachtnachlaß ohne Entstehung oder Nachweis eines Schadens zu verlangen, vielmehr ist er, wenn er sich durch eine Verzögerung der Beförderung für geschädigt hält, allein auf die Geltendmachung des Schadens nach Maßgabe der sonstigen Vorschriften des Handelsgesetzbuches und der Eisenbahnverkehrsordnung angewiesen. Ein solcher Schadensersatzanspruch wird aber vom Kläger im vorliegenden Falle nicht verfolgt.

In zweiter Reihe stützt der Vorderrichter die Verurteilung des Beklagten auf § 812 BGB., indem er ausführt, daß die Eisenbahn ungerechtfertigt bereichert worden sei, da sie Eilfracht statt der gewöhnlichen Fracht erhoben habe, obwohl eine Eilbeförderung überhaupt nicht stattgefunden habe. Diese Begründung ist schon deshalb hinfällig, weil nach § 438 HGB., § 97 EVO. alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen sind, sobald — was hier unstreitig geschehen ist — die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut abgenommen worden ist. Von den im § 97 EVO. zugelassenen Ausnahmen kommt keine hier in Frage. Auch die wegen unrichtiger Berechnung von Fracht und Gebühren (§ 97 Abs. 2 Nr. 5) ist ausgeschlossen, da die Sendung mit Eilfrachtbrief aufgegeben worden ist, also die Frachtsätze für Eilgut der Frachtberechnung mit Recht zugrunde gelegt worden sind. Aus einer Verzögerung der Beförderung zufolge Nichtbeachtung der für Eilgut maßgeblichen Vorschriften könnte der Kläger höchstens einen Entschädigungsanspruch, nicht aber einen Anspruch wegen unrichtiger Frachtberechnung herleiten. Abwegig ist es, wenn der Kläger die Herabsetzung der Fracht für die Apfelsinensendung auf den Betrag der Fracht für die angeblich gleich lange beförderte und als gewöhnliches Frachtgut aufgegebene Zitronensendung deshalb verlangt, weil nach § 6 EVO. die Tarife für jedermann in gleicher Weise anzuwenden und Preisermäßigungen oder sonstige Begünstigungen verboten und nichtig sind. Da die beiden Sendungen unter verschiedenen Bedingungen, die eine als Eilgut, die andere als gewöhnliches Frachtgut, aufgegeben worden sind, so ergab sich daraus mit Notwendigkeit die Anwendung verschiedener Tarife. Von einer ungleichmäßigen Tarifanwendung, einer Preisermäßigung oder einer unzulässigen Begünstigung kann danach keine Rede sein. Aus dem zufälligen Umstande, daß die Zitronensendung als gewöhnliches Frachtgut besonders schnell befördert worden ist, kann der Kläger einen Anspruch auf Frachtermäßigung für die Apfelsinensendung nicht herleiten. Hiernach war die Klage abzuweisen." (Aktenzeichen I 34/22. — 14. 6. 22.) K. M.-L.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Mai 1923 ist die 8,79 km lange Teilstrecke Maltsch-Leubus der Nebenbahn Maltsch-Wohlau für den Gesamtverkehr eröffnet. An der Strecke liegen die Bahnhöfe IV. Klasse Koitz und Rogau (Kr. Liegnitz). Bahnhof Koitz wird indes für den Güterverkehr erst am 1. Juni 1923 eröffnet, weil die von den Interessenten übernommene Herstellung der Zufuhrstraße erst am 1. Juni 1923 beendet sein wird. Auf Bahnhof Koitz ist die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, ausgeschlossen. Der Bahnhof Rogau (Kr. Liegnitz) besitzt keine Kopframpe und ist für die Abfertigung von Eilgut und Frachtgut in Wagenladungen eingerichtet. Bis auf weiteres ist die Abfertigung von Stückgut ebenfalls zugelassen. Langholzsendungen von und nach Bahnhof Rogau dürfen bis auf weiteres nicht abgefertigt werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf beiden Bahnhöfen ausgeschlossen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ic — Tfv. 4b.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Bestimmungen für Marburg (Lahn) geändert. Näheres enthält die Sondernummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, der deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. April 1923. (607)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 werden die Zuschlagsfrachten der Hoyaer Eisenbahn auf Seite 76 des Tarifs erhöht. Ferner wird mit sofortiger Gültigkeit die Zuschlagsfracht der Vorwohle - Emmerthaler Eisenbahn auf Seite 78 des Tarifs auf 3 Mark aufgerundet. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (600)

Berlin, den 25. April 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Zum 1. Mai 1923 werden ausgegeben:

Nachtrag 4 zum Verbandsgütertarif Teil I, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der Reglementarischen Bestimmungen, der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Gütereinteilung,

Nachtrag 6 zum Verbandsgütertarif Teil II Heft 1, enthaltend Berichtigungen der Entfernungszeiger, Neuaufnahme von Stationen, Änderungen der deutschen Ausnahmetarife und der niederländischen Spezialtarife.

Köln, den 23. April 1923. (604)
Reichsbahndirektion.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C Ib. b) Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 10. Mai 1923 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (617)

Altona, den 26. April 1923.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C Ia (Frachtsatzzeiger).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 wird zum Frachtsatzzeiger vom 15. 2. 1923 der Nachtrag I herausgegeben, durch den für die Tarifklasse C und deren Nebenklassen ermäßigte Frachtsätze eingeführt werden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. [609]

Berlin, den 25. April 1923.
Reichsbahndirektion.

Vom 1. Mai 1923 an werden von allen Abfertigungen der Deutschen Reichsbahn auf tschechoslowakischem Gebiete nur solche Nebengebühren in der Kronenwährung erhoben, die in der Tschechoslowakei bezahlt werden. (605)

Dresden, am 27. April 1923.
Reichsbahndirektion,

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 30. April 1923 wird die Station Merfeld (Reichsbahndirektion Münster [Westf.]) in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. usw. Netz) und unser Verkehrsanzeiger. (608)

Dresden, am 24. April 1923.
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 15. März 1923.

Auf Seite 20 des Tarifs ist bei Puchheim die Anstoß-Nr. 57 in Nr. 52 abzuändern.

München, den 19. April 1923. (588)

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A, Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 wird die Zuschlagsfrist im Verkehr mit der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn von auf 4 Tage erhöht. Die Erhöhung sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (615)

Berlin, den 28. April 1923.

Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

In dem Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 1 und Heft 2, wird die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 11 für Düngemittel wie folgt geändert: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. April 1924.“ Die Frachtermäßigung wird mit Gültigkeit vom 5. April 1923

a) für die Güter unter 3. C des Warenverzeichnisses von 30 auf 40 %,

b) für die Güter unter 3. D des Warenverzeichnisses von 40 auf 50 %

erhöht. (616)

Köln, den 30. April 1923.

Reichsbahndirektion.

Deutsch-litauisch-lettländisch-estländischer Güterverkehr.

Am 1. Mai 1923 tritt ein direkter Gütertarif für den Verkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) einerseits und den lettländischen und estländischen Staatsbahnen andererseits über Litauen in Kraft. Der Verkehr ist beschränkt auf den Weg über Eydtkuhnen—Wirballen und auf die im Tarif aufgeführten hauptsächlichsten Stationen. Deutscherseits sind beteiligt: Allenstein, Braunsberg, Deutsch Eylau, Elbing, Eydtkuhnen, Gumbinnen, Heiligenbeil, Insterburg, die Königsberger Bahnhöfe, Lyck, Marienburg Westpr., Marienwerder Westpr., Osterode Ostpr., Pillau, Prostken und Tilsit.

Als Vertragsrecht gelten das I. Üe. nebst den Ausführungsbestimmungen und einheitlichen Zusatzbestimmungen des Internationalen Transportkomitees sowie die hierzu vereinbarten „Besonderen Bestimmungen“ im Abschnitt II des Tarifs.

Die Sendungen werden auf direktem Frachtbrief abgefertigt. Die Ausfüllung der Frachtbriefe und Begleitpapiere erfolgt auf deutscher Seite nur in deutscher Sprache, auf außerdeutscher Seite in der Landessprache und in deutscher Sprache.

Die Frachten werden auf dem Beförderungswege nach den am Tage des Abschlusses des Beförderungsvertrages gültigen Binnentarifen der beteiligten Bahnen erhoben.

Die Erhebung der Fracht erfolgt in beiden Richtungen stets für die ganze Beförderungsstrecke von der Versandstation bis zur Bestimmungsstation in Überweisung vom Empfänger.

Nachnahmen, Barvorschüsse und Interessedeklaration sind nicht zugelassen.

Königsberg (Pr.), den 26. April 1923.

Reichsbahndirektion. (602)

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 treten dem Ausnahmetarif 20 für frischen Spinat die Brandenburgische Städtebahn, die Kreis Altenaer Eisenbahn und die Teutoburger Wald-Eisenbahn (mit einzelnen Stationen) bei. Mit dem gleichen Zeitpunkt tritt die Brandenburgische Städtebahn den Ausnahmetarifen 10 und 13 bei. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft. (599)

Berlin, den 26. April 1923.

Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 treten für eine Anzahl Stationen Entfernungsänderungen ein. Erhöhungen gelten erst vom 1. Juni 1923 ab. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist beruht auf der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. April 1923. (606)

Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 wird die Station Rogau (Kr. Liegnitz) in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. April 1923. [610]

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif), Nr. 5 des Tarifverzeichnisses.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 25 für die regelmäßige Beförderung von Milch beschränkt auf Sendungen, die in Deutschland verbraucht werden. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455). Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. [612]

Berlin, den 25. April 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 tritt für den Verkehr zwischen den Stationen der deutschen Reichsbahn an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs 11 (Düngemittel) ein neuer Ausnahmetarif, durch den für schwefelsaures Kali, schwefelsaure Kalimagnesia, Chlorkalium, Kalisalze mit einem Gehalt von über 42 % reinem Kali, rohe Kalisalze, Kalisalze bis zu 42 % reinem Kali und Kieserit eine verschieden hohe Ermäßigung für einzelne Monate eingeführt wird. Für den Verkehr mit Privatbahnen bleibt der bisherige Ausnahmetarif noch bis zum 15. Mai in Geltung. Näheres enthält die Sondernummer 53 des Tarifanzeigers. Die Ausdehnung der Tarifmaßnahme auf die Privatbahnen wird später bekanntgegeben. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (598)

Berlin, den 26. April 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ib — Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 werden die Anstoßfrachtsätze der Rhene-Diemeltalbahn erhöht.

Näheres enthält die Sondernummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 Seite 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. April 1923. (587)

Reichsbahndirektion.

Badisch-Württ. Güterverkehr.

Ab 1. V. 1923 werden in einigen Stationsverbindungen von Neufra (Donau) besondere Entfernungen für Eilgut mit Wegevorschrift des Absenders eingeführt. Näheres im Tarifanzeiger. (591)

Karlsruhe, den 24. April 1923.

Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Am 1. Mai 1923 treten im Nebengebührentarif geänderte Bestimmungen über die Berechnung des Wagenstandgeldes für die mit vollspurigen Güterwagen besetzten Rollfahrzeuge in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. [611]

Dresden, am 28. April 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib — Tfv. 4 a.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der im Verkehr mit den Bahnhöfen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn für Sendungen der Klasse F des Ausnahmetarifs 11 für Düngemittel zu erhebende Frachtzuschlag von 220 ℳ auf 310 ℳ für 100 kg erhöht.

Näheres enthält die am 25. April 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. April 1923. (586)

Reichsbahndirektion.

Tschechoslowakisch-Schweizerischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland.

Ab 1. Mai 1923 wird der direkte Güter- und Kohlenverkehr zwischen Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Eisenbahnen anderseits im Durchgang durch Deutschland neu geregelt.

Für diesen Verkehr werden ausgegeben:

a) ein Eisenbahngütertarif (Tfv. 397), der in der Hauptsache nur reglementarische und besondere Bestimmungen sowie als Anlage das Verzeichnis der Grenzübergangsstationen enthält.

b) eine Dienstanweisung für die Abfertigung.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Der Tarif ist zum Preise von 400 ℳ bei der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München erhältlich.

München, den 25. April 1923.

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern. (603)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 tritt bei dem Ausnahmetarif 12 für Wagen mit Schaustellungen eine Ermäßigung der Frachtsätze für die Entfernungen bis 500 km ein. Der Ausnahmetarif ist in der Sondernummer 52 des Tarifanzeigers neu enthalten. Im Geltungsbereich sind auch einige Änderungen eingetreten. (592)

Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 26. April 1923.
Reichsbahndirektion.

Frachtberechnung bei Verwendung von Ersatzwagen an Stelle von O-Wagen im Verkehr mit und in den besetzten deutschen Gebieten.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf jederzeitigen Widerruf wird im Verkehr mit und in den besetzten deutschen Gebieten bei Gestellung von Ersatzwagen jeglicher Art an Stelle von O-Wagen die Fracht nach den Hauptklassen und Ausnahmetarifen ohne Rücksicht auf das Ladegewicht des Wagens nur für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10000 kg berechnet. Bei Gestellung von G-Wagen anstatt O-Wagen kommt außerdem der 10%ige Gewichtszuschlag nicht zur Berechnung.

Die Gestellung von Ersatzwagen an Stelle von O-Wagen ist in jedem einzelnen Falle von der Versandgüterabfertigung im Frachtbrief zu bescheinigen. [593]

Berlin, den 25. April 1923.
Reichsbahndirektion.

Binnen-, Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Die am 12. April 1923 eingeführten Ausnahmetarife 18 für Baumschulenerzeugnisse und 20 für frischen Spinat zur Verwendung im Deutschen Reich gelten auch im Binnen- und Übergangsverkehr für die schmalspurigen Linien.

Dresden, am 25. April 1923. [594]
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" bei den Unterabschnitten 23, 39, 57 und 96 b Änderungen und Ergänzungen ein, durch die zum Teil Erhöhungen hervorgerufen werden.

Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. [614]

Berlin, den 28. April 1923.
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 werden die Entfernungen der Station Gevelsberg-Haufe bis zu 18 km erhöht. Die abgekürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Frankfurt (M.), den 21. April 1923.
Reichsbahndirektion. (585)

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Ab 1. Mai 1923 ist für die im Wechselverkehr eingehenden und im Binnenverkehr zur Abfertigung kommenden entseuchungspflichtigen Wagen, soweit dieselben aus Reichsbahnstrecken den Entseuchungsanstalten zugeführt werden müssen, für die Beförderung auf der Reichsbahn neben der tarifmäßigen Entseuchungsgebühr eine Vergütung in Höhe der in der Zusatzbestimmung A 1 a 4 (1) zu § 12 des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil 1, vorgesehenen Beförderungsgebühr für die Achse und das Kilometer zu erheben.

Stralsund, den 20. April 1923. [595]
Der Vorstand.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Ab 1. Mai 1923 ist für die im Wechselverkehr eingehenden und im Binnenverkehr zur Abfertigung kommenden entseuchungspflichtigen Wagen, soweit dieselben auf Reichsbahnstrecken den Entseuchungsanstalten zugeführt werden müssen, für die Beförderung auf der Reichsbahn neben der tarifmäßigen Entseuchungsgebühr eine Vergütung in Höhe der in der Zusatzbestimmung A 1 a 4 (1) zu § 12 des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil 1, vorgesehenen Beförderungsgebühr für die Achse und das Kilometer zu erheben.

Grimmen, den 20. April 1923. [596]
Die Direktion.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Ab 1. Mai 1923 ist für die im Wechselverkehr eingehenden und im Binnenverkehr zur Abfertigung kommenden entseuchungspflichtigen Wagen, soweit dieselben auf Reichsbahnstrecken den Entseuchungsanstalten zugeführt werden müssen, für die Beförderung auf der Reichsbahn neben der tarifmäßigen Entseuchungsgebühr eine Vergütung in Höhe der in der Zusatzbestimmung A 1 a 4 (1) zu § 12 des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil 1, vorgesehenen Beförderungsgebühr für die Achse und das Kilometer zu erheben.

Berlin, den 20. April 1923. [597]
Der Vorstand.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Crefelder Eisenbahn.

Ab 1. Mai 1923 gelangt der Nachtrag 17 zum diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäcktarif zur Ausgabe. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O. (R. G. Bl. 1914 S. 455).

Crefeld, den 20. April 1923. (590)
Die Direktion.

Deutsch-litauisch-lettländisch-estländischer Personenverkehr.

Am 15. Mai 1923 tritt der Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Ostpreußen und Lettland sowie Estland über Litauen in Kraft. An dem Tarif sind deutscherseits beteiligt die Stationen Dt. Eylau, Elbing, Eydtkuhnen, Insterburg, Königsberg Pr. Hbf., Marienburg Wp. und Tilsit sowie die größeren estländischen, lettländischen und litauischen Tarifstationen.

Es gelten die Binnentarife der beteiligten Eisenbahnverwaltungen. Personenfahrgeld, Gepäckfracht und sonstige Gebühren werden für die ganze Beförderungsstrecke von den Abgangsstationen in ihrer Landeswährung erhoben.

Die Geltungsdauer ist auf den Fahrkarten verzeichnet. Fahrtunterbrechung ist innerhalb der Geltungsdauer zulässig

a) in Ostpreußen ohne Förmlichkeit;
b) auf den estländischen, lettländischen und litauischen Bahnen gegen Bescheinigung des diensttuenden Stationsbeamten sofort nach Verlassen des Zuges. Vor Wiederantritt der Reise hat der Reisende die Fahrkarte in der Stationskasse vorzuweisen, welche die Fahrkarte mit Tag und Zugnummer der Weiterfahrt abstempelt. Ohne diesen Vermerk hat die Fahrkarte keine Gültigkeit.

Wird auf Fahrkarten, die wahlweise für mehrere Wege gelten, die Fahrt auf einem dieser Wege unterbrochen, so darf sie nur auf demselben Wege fortgesetzt werden.

Das Gewicht des einzelnen Reisegepäckstückes darf 150 kg nicht übersteigen.

Expreßgut wird nicht befördert.

Hunde werden nicht durchgehend abgefertigt.

Der Tarif wird von der Reichsbahndirektion Königsberg Pr. verteilt und ist zu dem aufgedruckten Preise verkäuflich. [613]

Königsberg Pr., den 26. April 1923.
Reichsbahndirektion.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1923 werden die Preise der Monatskarten des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs nach 25 Einzelfahrten der bestehenden Fahrpreise für Einzelkarten unter Aufrundung auf volle 100 *M* festgesetzt. Die neuen Preise der Monatskarten betragen in der 1. Preisstufe von dem genannten Tage ab in der 2. Klasse 10000 *M*, in der 3. Klasse 5000 *M*. Für Schülermonatskarten wird die Hälfte der Monatskartenpreise, für Wochenkarten ein Viertel des Monatskartenpreises 3. Klasse ohne Aufrundung erhoben.

Die Tarifänderung sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. R. G. Bl. 1914 S. 455) genehmigt.

Berlin, den 21. April 1923. (589)
Reichsbahndirektion.

3. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung des nördlichen eingleisigen Teiles der eisernen Überbauten in den Teilpunkten 100 + 69 (Los I) und 161 + 13 (Los II) der südlichen Umgehungsbahn (zusammen etwa 11,1 t Flußeisen) soll vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 4250 *M* für das Stück von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf zu beziehen. Falls Zusendung durch die Post gewünscht wird, sind 120 *M* Porto mit einzusenden.

Die versiegelten und mit entsprechender Aufschrift versehenen Angebote sind bis Freitag, den 11. Mai 1923, vormittags 11¾ Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden. (601)

Michendorf, den 26. April 1923.
Eisenbahnbauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 19. Berlin, den 10. Mai 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Einschränkung des Personalbedarfs.

Vom Eisenbahninspektor **Neuhahn**, Ruhbank.

Der wirtschaftliche Zwang, den Personalhaushalt einzuschränken, und die soziale Pflicht, Arbeitsgelegenheit in den eigenen Betrieben zu schaffen, tragen in ihrer Gegensätzlichkeit ein Moment der Unsicherheit in die Staatsverwaltung hinein, das mit den bisher geübten Maßnahmen nur schwer zu beseitigen ist. Erst in dem Maße, wie der äußere, wirtschaftliche Druck weichen wird und die Volkswirtschaft sich wieder zu gesunder Blüte entfalten kann, werden auch jene Gegensätze sich ausgleichen. Die beginnende, nationale Wiedergeburt des deutschen Volkes, als der Keim aller wirtschaftlichen Besserung, verspricht auch hier segensreiche Früchte zu tragen. Immerhin ist es schon jetzt Zeit, die alten, oft unzulänglichen Mittel zur Personalersparnis auf ihre Berechtigung hin zu prüfen und zu erwägen, ob nicht an ihrer Stelle durch ein grundsätzlich neu zu schaffendes System die Wiederkehr normaler Arbeitsverhältnisse rascher zu erstreben sei.

Bei der Ermittelung des Bedarfs an Arbeitskräften für einen Betrieb zeigt es sich, daß der Bedarf an Kräften für höhere, leitende Geistestätigkeit weit schwerer zu bestimmen ist, als der für die Verschmelzung mechanisch geistiger mit körperlicher Arbeit. Für jene sind Imponderabilien, wie der Grad an Intelligenz und die zweckmäßige Organisation der Arbeit maßgebend. Dagegen läßt sich der Kräftebedarf für die Masse der Hand- und mechanischen Kopfarbeiter weit sicherer bestimmen, wenn man als Arbeitskrafteinheit einen Arbeiter von durchschnittlichem körperlichem und geistigem Vermögen zugrunde legt. Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich daher folgerichtig bei Anwendung auf Verwaltungsbetriebe nur auf die Arbeiterschaft und die untere Hälfte der Beamtengruppen, d. h. auf die große Masse der Berufstätigen.

Bei der gesamten in einem Betriebe zu leistenden mechanischen Kopf- und Handarbeit kann niemals von reiner Hand- und meist nicht von reiner Kopfarbeit gesprochen werden, vielmehr findet fast stets eine Verschmelzung beider Arten von Tätigkeit statt, so daß, genau ausgedrückt, nur von überwiegender Kopf- oder überwiegender Handarbeit die Rede sein kann. Denn schon eine einfache Arbeitshandlung, wie das Umlegen einer Wegeschranke oder eines Weichenhebels, setzt eine einfache Gehirnfunktion voraus. Da nun z. B. ein Weichensteller außerdem während des Rangierbetriebes das Umlegen der einzelnen Hebel mit seiner Beobachtung der Fahrstraßen und Fahrzeuge verbinden muß, da er häufig mehrere Weichenstraßen zugleich zu bedienen hat, so vermehrt sich entsprechend auch die Summe der von ihm zu leistenden Kopfarbeit über jene einfache Gehirnfunktion hinaus, durch die das Umstellen eines Einzelhebels bewirkt wird. Ähnlich verhält es sich mit den übrigen Arten sogenannter Handarbeit. Doch ist der mechanischen Geistes- und Handarbeit eines gemeinsam, was sie scharf von schöpferischer, direktiver Arbeit trennt, sie besteht aus einer Summe ständig, wenn auch in verschiedener Folge immer wiederkehrender, gleicher Gehirnfunktionen in Verbindung mit gleichen Arbeitshandlungen. So wird in obigem Beispiel der Weichensteller immer wieder Weichen- und Signalhebel umstellen, wenn er auch in der Zeitfolge diese Arbeit durch andere Arbeitshandlungen, wie Blockbedienung, Weichenreinigung usw., unterbrechen wird, die je für sich auch in gleicher Form wieder-

kehrende Arbeitshandlungen sind. Seine geistige Tätigkeit, die durch Übung zum Teil auch im Laufe der Zeit ins Unterbewußtsein zurücktritt, beschränkt sich also, im Gegensatz zur höheren Geistestätigkeit, auf die zweckmäßige Auswahl verschiedener, immer wiederkehrender Einzelhandlungen.

Diese immer wiederkehrenden Einzelhandlungen sollen in der Folge als Arbeitselemente, z. B. Reinigung einer Weiche, Verkauf und Verrechnung einer Fahrkarte, Verrechnung eines Frachtbriefes, die Summe gleicher Arbeitselemente im gleichen Zeitraum als Teilarbeit, z. B. Weichenreinigung, Fahrkartenverkauf, Frachtbriefverrechnung, und die Summe sämtlicher Teilarbeiten als Gesamtarbeit bezeichnet werden. Hiernach läßt sich die gesamte, mechanisch-geistige und körperliche Arbeit in Arbeitselemente auflösen.

Das Arbeitselement ist also eine in gleicher oder ähnlicher Form ständig wiederkehrende Arbeit, die aus einfachen oder zusammengesetzten Einzelhandlungen besteht.

Der praktische Wert des Arbeitselementes besteht darin, mit seiner Hilfe einen brauchbaren Maßstab für die Bestimmung der Zahl der für jeden Betrieb unbedingt notwendigen Arbeitskräfte zu gewinnen. Dies geschieht zunächst durch Umprägung der Arbeitselemente in Arbeitszeitwerte.

Der Arbeitszeitwert ist diejenige durchschnittliche Zeit, die in einem bestimmten Betriebe von einem Arbeiter von durchschnittlichem Arbeitsvermögen zur Ausführung eines Arbeitselementes gebraucht wird. Er kann keine einheitliche, für alle Betriebe gleichmäßig geltende und konstante Größe sein, weil die Arbeitszeit für ein Arbeitselement von den in verschiedenen Betrieben verschieden gestalteten, örtlichen Arbeitsverhältnissen abhängt. Die Lage der Räume und Gebäude zueinander, die Länge der Wege, Witterungsverhältnisse, die Aufbewahrung der Arbeitsgeräte, die mehr oder minder zweckmäßige Anordnung der Arbeitsobjekte usw. beeinflussen den Arbeitszeitwert sehr erheblich. Er muß daher entweder für jeden Betrieb besonders oder doch für Gruppen verschiedener Betriebe mit annähernd gleichen Arbeitsverhältnissen gemeinsam festgelegt werden. Es wäre dabei eine Aufgabe für sich, diese Arbeitsverhältnisse durch Zweckmäßigkeitsanordnungen im Sinne der Taylormethode — Zusammenlegung von Arbeitsräumen, Um- und Neubauten, Abkürzung der Wege, Schutz gegen die Unbilden der Witterung — möglichst günstig und so zu gestalten, daß der Arbeitszeitwert verringert wird. Der Arbeitszeitwert wird in der Weise ermittelt, daß man von einer bestimmten Zahl verschieden befähigter Arbeitskräfte eine größere Zahl gleicher Arbeitselemente in ununterbrochener Zeitfolge leisten läßt, dann die aufgewendete Gesamtzeit durch die Gesamtzahl der geleisteten Arbeitselemente teilt und mit der Zahl der Arbeiter vervielfältigt. Reinigen z. B. 5 Weichenreiniger 50 Weichen in 100 Minuten, so beträgt der Zeitwert des Arbeitselementes (Reinigung einer einfachen Weiche) $(100 \times 5) : 50 = 10$ Minuten.

Die Verwendung der Arbeitszeitwerte in den einzelnen Betrieben zur Ermittelung des Personalbedarfs geschieht zweckmäßig nach folgendem System:

1. Feststellung des Arbeitsumfanges.

Zur Feststellung sämtlicher, in den Betrieben vorkommenden Teilarbeiten — Summe gleicher Arbeitselemente — wird von der Zentralstelle ein vollständiges, gründlich durchdachtes Verzeichnis sämtlicher denkbaren Teilarbeiten mit den zugehörigen Arbeitselementen, nach Arbeitsgruppen getrennt, herausgegeben. Die Dienststellen fertigen daraus je für sich einen vollständigen Auszug sämtlicher bei ihnen vorkommenden Teilarbeiten.

2. Feststellung der Gesamtarbeitszeit.

Es wird für jeden Betrieb besonders ermittelt

a) der Arbeitszeitwert für jedes Arbeitselement,
b) die durchschnittliche Gesamtzahl der Arbeitselemente jeder einzelnen Teilarbeit an einem Arbeitstage.

Die Vervielfältigung beider Zahlen miteinander ergibt die für eine Teilarbeit aufzuwendende Arbeitszeit, die Summe sämtlicher Teilarbeitszeiten ergibt die gesamte, auf mechanisch-geistige und körperliche reine Nutzarbeit aufzuwendende Arbeitszeit an einem Arbeitstage.

3. Feststellung der Gesamtarbeitskraft.

Teilt man die Gesamtarbeitszeit durch die für ununterbrochene Arbeit anzusetzende Arbeitszeit einer Arbeitskraft an einem Arbeitstage (480 Min.), so ergibt sich die Gesamtzahl der für den Betrieb bei ununterbrochener Arbeit erforderlichen Arbeitskräfte.

Es ist den äußeren Verkehrsbetrieben der Verwaltung wesenseigentümlich, daß hier im Gegensatz zu fabrikartigen Betrieben die Arbeit nicht ununterbrochen und gleichmäßig fortschreitend geleistet werden kann, sondern sich um bestimmte, durch den Fahrplan vorgeschriebene Zeitpunkte gruppiert. Es entstehen dadurch besonders im äußeren Betriebe zwangsläufig Arbeitsunterbrechungen, die als Dienstbereitschaften und Pausen bezeichnet werden, Zeiten, in denen das Personal unbeschäftigt bleibt. Die Summe der Zeiten reiner Nutzarbeit und der Arbeitsunterbrechung ist die Dienstdauer.

Der Gesamtdienstdauerzeitwert für den Tagesdurchschnitt läßt sich aus den Arbeitsplänen leicht errechnen. In Verbindung mit dem Gesamtnutzarbeitszeitwert liefert er zwei weitere, für die Personalbemessung sehr wichtige Werte.

Man stellt zunächst unter Zugrundelegung der nach 3 errechneten Zahl der Arbeitskräfte neue Dienstpläne auf, nachdem man zuvor den örtlichen Verhältnissen und dem Fahrplan entsprechend verschiedene Tätigkeiten zur möglichsten Ausnutzung des Personals zusammengelegt hat. Die hiernach erforderliche Zahl der Arbeitskräfte von der Zahl der wirklich vorhandenen Arbeitskräfte abgezogen, ergibt die Zahl der überflüssigen Arbeitskräfte. Zieht man dagegen von der Zahl der wirklich vorhandenen Arbeitskräfte die Zahl der nach 3 errechneten Nutzarbeitskräfte ab, so bleibt die Zahl der auf Nichtarbeit — Dienstbereitschaft und Pausen — entfallenden Kräfte. Sowohl die Zahl der überflüssigen, wie die der Leerarbeitskräfte lassen sich in Zeitwerte umrechnen, die in Prozenten des Nutzarbeitszeitwerts darzustellen wären.

Der Vergleich sämtlicher in vorstehender Weise errechneten Werte gestattete, in prozentualer Darstellung zum Nutzarbeitszeitwert, eine sichere und richtige Beurteilung der Wirtschaftlichkeit in den Staatsbetrieben.

Der Zeitwert der Arbeitsunterbrechung (Dienstdauer — Nutzarbeit) ist das unwirtschaftliche Moment im äußeren Verwaltungsbetriebe. Er wird sich nie vollständig beseitigen, aber doch durch Anwendung wirtschaftlicher Grundsätze auf ein Mindestmaß zurückführen lassen. Dieser unwirtschaftliche Zeitwert, der besonders in mittleren und kleineren Betrieben im Verhältnis zum Nutzarbeitszeitwert recht erheblich ist, hat den Streit der Meinungen und Interessen entfacht und das Arbeitszeitproblem neben dem des Arbeitsentgelts in den Vordergrund der Personalpolitik gestellt. Während auf der einen Seite diese Unwirtschaftlichkeit dadurch beseitigt werden soll, daß sie durch Verlängerung der achtstündigen Arbeitszeit um die Dauer der Arbeitsunterbrechungen den Arbeitskräften zur Last fällt, wehren sich diese anderseits dagegen, indem sie den nun einmal nicht zu leugnenden Unterschied zwischen Dienstdauer und reiner Arbeitszeit zu verwischen und beide Begriffe einander gleichzusetzen suchen. Diesem widersprechenden Standpunkte gegenüber sei hier betont, daß eine Aussöhnung der Parteien nicht in der Verlängerung der Arbeitsschichten, sondern in der Abkürzung der Arbeitsunterbrechungen durch Vereinigung verschieden gearteter Tätigkeiten zu suchen ist. Denn die Verwaltung würde dadurch, daß sie das Personal innerhalb der gesetzlichen Arbeitszeit intensiv und vielseitig ausnutzt, nicht nur weit erheblichere Personalersparnisse als durch Verlängerung der Arbeitsschichten erzielen, sondern auch ein qualitativ höher zu bewertendes Personal heranbilden. Erzwungene Arbeitsunterbrechung lenkt den Geist ab und vermindert die seelische Spannkraft, fortgesetzte Tätigkeit belebt sie und befähigt den

Arbeitenden zu besseren Leistungen. Außerdem würde dem Personal der Grund zur Klage über zu lange Dienstschichten entzogen werden, denn innerhalb der gesetzlichen Arbeitszeit ist es zu intensiver Arbeit verpflichtet. Allerdings dürfte die Verwaltung auch die Mittel nicht scheuen, um systematisch eine vielseitige Ausnutzung des Personals zu ermöglichen.

Der praktische Wert des vorstehend geschilderten, systematisch-wissenschaftlichen Verfahrens zur Einschränkung des Personalbedarfs hängt davon ab, daß es nicht allein durch daran interessierte Beamte, sondern im engen Zusammenwirken der Dienstvorstände mit unparteiischen, ortsfremden Fachmännern erstmalig gründlich und ohne Rücksicht auf die darauf aufzuwendende Zeit und Arbeit durchgeführt wird. Diese Tätigkeit muß von dem Bestreben geleitet sein, die Nutzarbeit durch Abkürzung und Verringerung der Arbeitselemente und die Leerarbeit durch Abkürzung der Bereitschaftszeiten und Pausen auf ein Mindestmaß einzuschränken.

In Verbindung mit dieser Darstellung bleibt später noch zu erörtern, wie in einfachster Weise den Schwankungen Rechnung zu tragen ist, denen der Personalbedarf durch die Einflüsse der Witterung und Veränderungen des Verkehrsumfanges unterworfen ist.

Änderung des § 18 (3) der Eisenbahn-Betriebsordnung.

Vom Reg.- u. Baurat **Leopold Sarrazin.**

Die Abhandlung „Der Schrankenwärter auf eingleisiger Bahn" in Nr. 8 Jahrgang 1922 d. Ztg. führt aus, daß die Schrankenbedienung bei eingleisiger Haupt- und Nebenbahn auch bei größtmöglicher Zugzahl eine für die Verwaltung unwirtschaftliche wie für die Schrankenwärter unbefriedigende Tätigkeit darstellt. Es wurde ein Vorschlag zur Änderung bzw. Ergänzung des § 18 (3) der Eisenbahn-Betriebsordnung gemacht, der die Notwendigkeit von Schrankenanlagen an eingleisiger Bahn davon abhängig macht, ob Vorrichtungen zur Warnung der Fuhrwerke und Personen vorhanden sind oder nicht. Diese Änderung ist auch deshalb angebracht, weil dann für die in Betracht kommenden Übergänge die durch § 49 (1) der Betriebsordnung vorgeschriebene Beleuchtung bei geschlossenen Schranken fortfällt. Es sind hier nicht allein die Kosten für Beschaffung des Leuchtmaterials und für Unterhaltung der Brennkörper in Betracht zu ziehen, sondern es ist auch zu berücksichtigen, daß Diebstahl an Brennkörpern und Leuchtmaterial sowie mutwillige Zerstörung nicht zu verhindern ist. Zumeist aus letzterem Grunde konnten Wegübergänge mit fernbedienten Zugschranken und Wegübergänge an Strecken mit durchbrochenem Dienst in den Jahren nach der Revolution nicht beleuchtet werden. Die dabei in Betracht kommenden Wegübergänge werden von ortsansässigen Personen benutzt, die sich an den während des Krieges geschaffenen und später beibehaltenen Zustand gewöhnt haben. Um so mehr ist die Frage berechtigt, ob die Schranken bei eingleisigen Bahnen unter bestimmten Bedingungen nicht vollständig entbehrt werden können. Dieses erscheint möglich, wenn besondere Vorrichtungen zur Warnung der Fuhrwerke und Fußgänger vorhanden sind. Diese warnenden Vorrichtungen müssen so beschaffen sein, daß der Benutzer des Überweges gewarnt wird, ohne besondere Aufmerksamkeit anwenden zu müssen, z. B. bei unbefestigten Wegen durch Änderung in der Fahrbahndecke, indem zu beiden Seiten des Schienenstranges ein Stück des Weges beschottert wird. Bei befestigten Wegen könnte dieses Ziel durch kurze Senkung oder Erhöhung der Straßenbefestigung oder auch durch eine auffallend gestrichene Einfriedigung, deren an beiden Straßenseiten befindlichen Teile nach dem Übergang zu sich nähern, erreicht werden.

Richtige Frachtberechnung oder genaue Frachtenkontrolle?

Vom Eisenbahn-Obersekretär **H. Beyer,** Dresden-Heidenau.

Von verschiedener Seite wurde schon darauf hingewiesen, daß die Reichsbahn durch falsche Frachtberechnungen bedeutende Einnahmeverluste erleidet. Erinnert wird hierbei an die hohen Entschädigungssummen, die an Frachtreklamationsbüros und an Tarifbüros großer Firmen und Spediteure gezahlt werden, die doch nur einen Teil der abgefertigten Frachtbriefe nachprüfen und deren ermittelten Summen zu viel berechneter Fracht entschieden höhere Summen zu wenig berechneter Fracht gegenüberstehen. Man hat deshalb Vorschläge gemacht, wie man sich vor derartigen Verlusten schützen könne. Vor allem betont man den großen Wert einer genauen Frachtenkontrolle. Über die Durchführung herrschen allerdings geteilte Meinungen. So wird ein Ausbau der Verkehrskontrollen II empfohlen, die doch gegenwärtig nur einen Teil der Versandbücher genau nachprüfen. Von anderer Seite wird der Einwand erhoben, eine genaue Nachprüfung könne nur auf Grund der Frachtbriefe erfolgen, und behauptet, Nacherhebungen verursachen nicht nur viel Arbeit, sondern erregen bei den Verfrachtern Verdruß und oft auch Streit. Ich möchte darauf noch aufmerksam machen, daß in den jetzigen Zeiten der Geldentwertung eine nach zwei, drei oder mehr Monaten erfolgte Nacherhebung neben dem Zinsverlust einen Bruchteil der zu Recht bestehenden Fracht darstellt. Die Reichsbahn schenkt in diesen Fällen den Verfrachtern etwas auf Kosten der Allgemeinheit. (Deckung der Ausgaben durch Einnahmen und dementsprechende Tarifgestaltung.) Andere Vorschläge sind Einsetzung von Frachtenkontrolleuren und Beigabe von tüchtigen Tarifbeamten an größere Güterabfertigungen. Bei Frachtenkontrolleuren geht leider durch Reisen usw. viel Zeit verloren. Die Beigabe eines ausgezeichneten Tarifbeamten wird zweifellos reiche Früchte tragen. Gerade in den Güterabfertigungen besteht seitens des Personals und der mit ihnen in Berührung kommenden Handels- und Industriekreise ein lebhaftes Bedürfnis nach einem Beamten, der über alle Tariffragen Auskunft geben kann und auch die Zeit und das Geschick besitzt, sie verständlich und richtig zu erklären. Dieser eine Tarifbeamte (in großen Güterabfertigungen auch mehrere) wird beim Nachprüfen der Frachtbriefe nur einen Teil der Fehler entdecken, da er doch unmöglich alle Frachtbriefe, mit denen vielleicht zehn oder mehr Beamte voll und ganz beschäftigt sind, nachkontrollieren kann. Aber warum legt man denn überhaupt einen so großen Wert auf die Frachtenkontrolle und faßt nur ihren Ausbau ins Auge? Sollte es nicht besser sein, wenn man das Übel an der Wurzel erfaßt und Grundlagen schafft, wonach Fehler nur in ganz geringem Maße entstehen können? Es ist doch tief bedauerlich, wenn Nichteisenbahner (Spediteure, Kaufleute, Angestellte von Frachtreklamationsbüros usw.) der Reichsbahn zeigen, in welch großem Umfang ihre Tarifbeamten Frachten falsch berechnen und andere Fehler machen. Ich will gar nicht davon reden, zu welchen lästigen Auseinandersetzungen und oft beißenden Bemerkungen es bei Frachtdifferenzen, deren Erledigung gewöhnlich viel Zeit in Anspruch nimmt, kommt. Das Ansehen der Reichsbahn wird dadurch keinesfalls erhöht. Im Gegenteil, sie muß sich oft Spott gefallen lassen. Wie anders wäre es, wenn man darauf pochen könnte, daß ihre berechneten Frachten mit verschwindenden Ausnahmen richtig sind. Es wird einleuchten, daß es ein falscher Weg ist, wenn eine Richtigstellung der Fracht erst nach Verrechnung und Auslieferung des Frachtbriefes an den Empfänger erfolgt. Ganz bedeutende Arbeit wird erspart, wenn die zuerst auf dem Frachtbrief errechnete Fracht richtig ist. Streichungen, Ab- und Zusetzungen, Änderungsanzeigen usw. werden dadurch vermieden. Man wird einwenden, Frachtfehler lassen sich nicht vermeiden. Das ist richtig, sie lassen sich aber auf ein geringes Maß beschränken. Man denke nur daran, mit welcher Genauigkeit und Richtigkeit die erwähnten Frachtreklamationsbüros arbeiten. Sie zeigen oft erst dem Eisenbahntarifbeamten das, was er noch nicht weiß. Sollen denn diese sich wirklich die Blöße geben, nicht ebensogut oder, was selbstverständlich sein müßte, noch besser Frachten berechnen zu können als jene?

Bevor man jedoch einen gangbaren Weg, richtige Frachtberechnung zu gewährleisten, findet, muß man sich einmal klar werden, wie und warum Fehler entstehen. Da kommt zunächst das Personal in Betracht, dem es oft an dem nötigen Wissen und Können fehlt. Nach dem heutigen Stande des Tarifwesens dürfen nur tüchtige Spezialisten mit der Berechnung und Buchung der Frachten, welches das bedeutendste Geldgeschäft der Reichsbahn ausmacht, betraut werden. Gerade in Güter-

abfertigungen findet man oft Leute, die den Anforderungen des Betriebes nicht mehr gewachsen sind, Leute mit körperlichen Gebrechen und ältere Beamte, die sich den Tarifänderungen nicht so schnell anpassen können. Anderseits werden gute Kräfte wiederholt den Güterabfertigungen weggenommen und anderweit beschäftigt. Mit der Berechnung der Frachten sind auch manchmal unerfahrene Leute betraut, die die Eisenbahntarife nur mangelhaft kennen und denen es auch am sonstigen Fachwissen mangelt (Güterwagenbezeichnungen, Aufbau der Tarife, Dienstvorschriften usw.). Andere Fehler entstehen durch häufigeren Wechsel des Personals. Man sollte deshalb möglichst Spezialisten als Tarifbeamte wählen und sie auf ihrem Gebiet solange wie möglich beschäftigen. Und wie erwirbt sich das Dienstpersonal die nötigen Kenntnisse im Tarifwesen? Der Dienstvorstand hat wohl die Pflicht, es auszubilden. Er ist aber nicht imstande, einem jeden die nötige Anleitung zu geben. Es fehlt ihm an Zeit. Auch dem Personal fehlt zur Selbstausbildung meist die nötige Zeit und erforderliche Anregung. Sagt doch sogar ein Frachtenreklamationsbüro in einem seiner Empfehlungsschreiben, die es an Industrielle, Kaufleute usw. versendet: „In Ihren Frachtbriefen, die bei Ihnen nutzlos liegen, steckt ein Kapital. Die Güterabfertigungsbeamten, die gezwungen sind, in verhältnismäßig kurzer Zeit viele Frachtbriefe zu berechnen, begehen in ihrer Hast und Eile viele Fehler." Wären die Tarifbeamten sich der Bedeutung und der hohen Aufgabe der Eisenbahntarife bewußt, sie würden manche Stunde zur Erweiterung des Wissens benutzen und die Tarife mit Verständnis anwenden. Kann man hier Abhilfe schaffen? Warum nicht? Ich schlage vor, jeder Tarifbeamte hat an einem von der Verwaltung angeordneten Tarifkursus teilzunehmen. Während des Kurses ist der Beamte vom Dienst zu befreien und hat sich ihm voll und ganz zu widmen. Er lernt den Aufbau, das Wesen und die Anwendung der Tarife genau kennen und wird sozusagen sattelfest. Beamte, die versagen, dürfen als Tarifbeamte nicht weiter verwendet werden und müssen eine andere Beschäftigung erhalten. Ein so ausgebildeter Beamter wird neue Tarife, Änderungen usw. schnell verstehen und sie auch richtig anzuwenden wissen. Sollten später einmal einschneidende Änderungen eintreten, so könnte ein Wiederholungskursus stattfinden. Ich selbst habe an einem ähnlichen Kursus teilgenommen und weiß, welche Erfolge man damit erzielt.

Ungünstig wirkt ferner das Schwanken des Verkehrs. Bei starkem Anschwellen müssen bedeutend mehr Frachtbriefe als sonst in derselben Zeit bearbeitet werden. Überstunden werden, da es keine Vergütung gibt, ungern geleistet. Die Folge ist, es wird flüchtig gearbeitet und Fehler schleichen sich ein. Schlaue Verfrachter wissen gar wohl, in solchen Zeiten wird es nicht so genau wie sonst genommen. Um hier Schädigungen der Eisenbahnverwaltung zu verhindern, wird man für die Beamten einen besonderen Anreiz schaffen müssen, sei es durch Bezahlung von Überstunden oder durch Einführung eines Prämiensystems, wie ein solches ja früher für das Lokomotivpersonal bestand. Auf welche Art dies am besten geschehen könnte, müßte einmal geprüft werden. Vielleicht empfiehlt es sich, die gefundenen Fehlbeträge mit den Änderungsanzeigen dem Verkehrsamt oder einer ähnlichen Stelle zu übersenden, die dann über die Höhe der zu zahlenden Entschädigung zu entscheiden hat.

Ich möchte meine Anregungen dahin zusammenfassen: Erst dahin streben, falsche Frachtberechnungen von vornherein einzudämmen, dann Ausbau der Frachtenkontrolle, die sich vor allem dahin erstrecken soll, ob die berechneten Frachten und sonstigen Beträge auch tatsächlich vereinnahmt worden sind, denn wie leicht wird ein Gut ohne Einziehung der Fracht ausgeliefert. Man wähle tüchtige Tarifbeamte, bilde sie zu Spezialisten aus, gebe ihnen in Zeiten starker Verkehrsstöße, denen sie sich anzupassen haben, Entschädigungen und gewähre Belohnungen für ermittelte Frachtausfälle.

Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnbetriebe.

In der Akademie des Bauwesens hielt hierüber am 19. April der technische Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Kumbier einen bemerkenswerten, allgemein interessierenden Vortrag, in dem er u. a. folgendes ausführte:

Die Reichsbahn ebenso wie die Privatunternehmen sind gezwungen, zum wenigsten ihre Gestehungskosten zu decken. Der Krieg und seine Folgen haben ein Mißverhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben durch den Mehraufwand an Personal bei verminderter Verkehrs- und Betriebsleistung verursacht. Zur Beseitigung dieses Mißverhältnisses mußte seit April 1921 die bisher verfolgte Tarif- und Personalpolitik verlassen werden. Die Reichsbahnverwaltung fand aber bei diesem Vorgehen besonders in den Kreisen der Industrie und des Handels den heftigsten Widerstand, und von verschiedenen Seiten wurde der Ruf nach Entstaatlichung der deutschen Eisenbahnen laut. Unter grundsätzlicher Ablehnung dieses Gedankens erstrebt die Reichsbahn in voller Würdigung des im Artikel 92 der Reichsverfassung enthaltenen Grundgedankens durch das in Vorbereitung befindliche Reichsbahnfinanzgesetz für sich eine größere Bewegungsfreiheit zur Erfüllung ihrer wirtschaftlichen Aufgaben. Sie will von der hemmenden Etatswirtschaft entbunden sein und die Möglichkeit zu kaufmännischer Erfolgswirtschaft haben. Nicht ein gewinnsuchendes Privatunternehmen muß aus der Reichsbahn geschaffen werden, sondern ihm soll seinem Wesen als sozialisierten, dem Gemeinwohl dienenden Betrieb entsprechend die Bewirtschaftung nach dem Grundsatz der Selbstkosten als Richtlinie dienen. Um diese Selbstkosten festzustellen, muß auf die Verkehrsleistungen zurückgegangen werden, die sich in den geleisteten Personen- und Tonnenkilometern darstellen. Erzeugt werden diese Verkehrsleistungen durch Betriebsleistungen, deren Kosten als die Produktionskosten des Eisenbahnunternehmens zu bezeichnen sind. Als einheitlicher Wertmesser ist der Aufwand für 1 Achskilometer zugrunde zu legen. Für die Berechnung der Betriebskosten kommen die vier Faktoren der Betriebsführung in Betracht:

1. Der Schienenweg, die baulichen Anlagen, Strecken und Bahnhöfe;
2. die Fahrzeuge oder Betriebsmittel im engeren Sinne, Lokomotiven und Wagen;
3. die Krafterzeugung, Betriebsstoffe, Kohle;
4. die menschliche Arbeitskraft.

An der Hand reichen Bild- und Tabellenmaterials wurden vom Vortragenden die seit 1918 immer stärker gestiegenen Selbstkosten für den Güter- und Personenverkehr erörtert, deren Anschwellen im Zusammenhang mit den wirtschaftlichen Verhältnissen Deutschlands steht, die ebenfalls in zeichnerischer Darstellung erläutert wurden. Bei Vergleich der Jahre 1913 und 1921 ist ein Minus in den Verkehrsleistungen (80 %) und Betriebsleistungen (85 %) zu verzeichnen. Der geringere Wirkungsgrad der menschlichen Arbeitskraft ist hervorgerufen durch die verminderte Arbeitszeit und Arbeitsintensität. Auf 100 000 Wagenachskilometer entfielen

im Jahre 1913 etwa 2,3 Köpfe,
im Jahre 1921 etwa 4,4 Köpfe.

Eine durchgreifende Besserung wird erwartet von der Durchdringung des Eisenbahnwesens auf Grund wissenschaftlicher Betriebsführung nicht nur bis in die kleinsten Betriebsvorgänge des eigentlichen Betriebsdienstes hinein, sondern auch im Bau und in der Unterhaltung der Bahnanlagen und Fahrzeuge sowie in der Beschaffung und Verwendung der Betriebsstoffe. Dabei soll aber keineswegs der technische Fortschritt gehemmt werden.

Bei der künftigen Ausgestaltung des Oberbaues wird auf eine stärkere Belastung mit Großgüterwagen bis zu 50 t und Lokomotiven mit 20 t Achsdruck berücksichtigt. Die Ausstattung des Güterwagenparks mit der Kunze-Knorr-Bremse wird Ende 1926 durchgeführt sein, wodurch eine wesentliche Ersparnis an Zugpersonal und eine Beschleunigung des Wagenumlaufs erreicht werden dürften. Auch die wirtschaftliche Ausnutzung der Brennstoffe ist durch eine planmäßige Wärmewirtschaft in die Wege geleitet.

Um einen höchsten wirtschaftlichen Ertragsgrad der menschlichen Arbeitskraft zu erzielen, ist eine zielbewußte Personal-, Lohn- und Besoldungspolitik nötig. Hier muß mit alten überlieferten Anschauungen, die auch in den Staatsbahnen mehr eine Hoheitsverwaltung als ein Verkehrsunternehmen sahen, gebrochen werden und die Reichsbahn muß nicht nur „verwaltet", sondern auch „betrieben" werden. Das Personal muß sich als Glied eines technisch-wirtschaftlichen Unternehmens fühlen.

An einer Anzahl von graphischen Darstellungen wies der Vortragende die bereits eingetretene Besserung im Eisenbahnwesen nach, so daß von einem Gesundungsprozeß wohl gesprochen werden kann. Dieser Gesundungsprozeß ist durch den völkerrechtswidrigen Einbruch Frankreichs und Belgiens in das Ruhrgebiet jäh unterbrochen. Mit der zuversichtlichen Hoffnung, daß bei der passiven Resistenz der deutschen Eisenbahnerschaft die fremde Gewalt schließlich an eigener Überspannung zugrunde gehen werde, schloß der Vortragende seine gehaltvollen Ausführungen.

Dr. Viktor Röll.

Von **Theodor Rinaldini,** Ministerialrat i. R, Wien.

Röll ward im Jahre 1853 zu Czernowitz in der Bukowina geboren, besuchte in Wien das Gymnasium bei den Schotten und maturierte bereits im Alter von 15 Jahren. So bezog er denn in unglaublich jungen Jahren die Wiener Universität, wo er seine juridischen Studien zurücklegte. Dann trat er in die Advokaturskanzlei des späteren Wiener Bürgermeisters Dr. Prix ein und diente hierauf kurze Zeit beim Wiener Magistrat. Im Jahre 1876 wandte sich Röll dem Eisenbahndienste zu und arbeitete im Rechtsbureau der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn. Bei der Verstaatlichung dieser Privatbahn kam er zur Generaldirektion der K. K. österr. Staatsbahnen. Als im Jahre 1896 das K. K. Eisenbahnministerium ins Leben gerufen wurde, berief man Röll zur Leitung des Departements für den Transportdienst. 1906 wurde er Vorstand der kommerziellen Sektion; 1908 schied Röll vom kommerziellen und Transportdienst, um anläßlich der Durchführung der Verstaatlichung der Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Nordwestbahn die Führung der administrativen Sektion zu übernehmen. Im Jahre 1909 wurde Röll außerdem noch mit der Oberleitung der beiden genannten verstaatlichten Bahnen betraut. Im Jahre 1911 war Röll im Ministerium Gautsch Leiter des Eisenbahnministeriums. Bei seiner Enthebung wurde ihm der Freiherrnstand verliehen. Nachdem er kurze Zeit wieder die administrative Sektion geleitet hatte, trat er 1912 in den Ruhestand. Er war aber auch weiterhin auf eisenbahnfachlichem Gebiete als Verwaltungsrat der Buschtěhrader Eisenbahn und der Eisenbahn Wien-Aspang sowie insbesondere als Obmann des Preisausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, welches Amt er auch im Ruhestande beibehalten hatte, tätig. Am 12. Oktober 1922 beendete Röll sein inhaltsreiches Leben, tiefbetrauert von seiner Familie, für die er ein ausgezeichneter Gatte und Vater war, sowie von seinen Kollegen und früheren Untergebenen, die an ihm seinen unermüdlichen Arbeitseifer und sein großes Wissen aufrichtig verehrten.

Röll war nicht bloß ein überragend tüchtiger, weitblickender und pflichttreuer Beamter, sondern auch ein ausgezeichneter Eisenbahnfachschriftsteller. Als solcher ist Röll in den Kreisen der Fachmänner ohnehin so bekannt, daß es wohl genügt, auf seine hervorragendsten Werke, wie seine Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, seine Sammlung von eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen Gerichte und seine Ausgabe österreichischer Eisenbahngesetze hinzuweisen. Durch seine literarischen Werke hat sich Röll selbst ein Denkmal gesetzt, das dafür bürgt, daß seine großen Verdienste um das Eisenbahnwesen auch der Nachwelt in Erinnerung bleiben werden. Aber nicht nur das, was Röll als Fachschriftsteller hervorgebracht hat, ist von bleibendem Wert, auch als Beamter hat er Einrichtungen von besonderer Bedeutung geschaffen, die trotz der politischen und wirtschaftlichen Stürme, die Europa durchbrausen, ihren Schöpfer überlebt haben und deren Fortbestand auch in Zukunft gesichert erscheint. So hat Röll das Internationale Eisenbahn-Transport-Komitee ins Leben gerufen, dessen Aufgabe es ist, als gemeinsames Organ der beteiligten Bahnverwaltungen die „Einheitlichen reglementarischen Bestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr“ auszugestalten sowie für die einheitliche Regelung sonstiger Angelegenheiten des internationalen Eisenbahntransportdienstes zu sorgen. Es bedurfte vieler Mühe und jener Röll eigentümlichen unermüdlichen Energie, um die Gründung dieses Komitees bei den verschiedenen Bahnverwaltungen durchzusetzen. Durch acht Jahre — von 1894 bis 1903 — mußten die Verhandlungen geführt werden, bis es endlich gelang, die Konstituierung des Komitees vorzunehmen, obwohl doch der Grundgedanke, der Verwirrung, die dadurch entstanden war, daß jeder der vielen internationalen Eisenbahnverbände die Zusatzbestimmungen in seinen Tarifen in verschiedener Form und mit abweichendem Inhalt selbstherrlich festsetzte, in der Weise ein Ende zu bereiten, daß ein gemeinsames Organ eine für alle Verbände gültige einheitliche Fassung der Zusatzbestimmungen vornehmen soll, sicher von zwingender Logik war; aber jeder Fachmann wird verstehen, wie schwer es gewesen sein muß, die einzelnen Verbände zum Aufgeben ihrer unbeschränkten Selbständigkeit in diesen Fragen zu bewegen. Röll begann seine Arbeit damit, daß er zunächst eine Zusammenstellung der in den verschiedenen internationalen Verbänden geltenden Zusatzbestimmungen verfaßte und ihr einen Entwurf eines Reglements, das die einheitlichen Zusatzbestimmungen enthielt, gegenüberstellte. Zur ersten Beratung über diesen Gegenstand fand am 9. Juni 1894 unter Rölls Vorsitz eine vorbereitende Konferenz in Zell am See statt, an der die belgischen Staatseisenbahnen, die Eisenbahndirektion Berlin, die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die Direktion der französischen Ostbahn, die Generaldirektion der italienischen Südbahn, die Direktion der niederländischen Staatseisenbahnen, die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen, die Direktion der schweizerischen Nordostbahn und die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen teilnahmen. Nachdem in sieben weiteren Vorbesprechungen die Fragen soweit geklärt waren, daß zur Gründung des Komitees geschritten werden konnte, fand im März 1903 die erste Sitzung des Internationalen Eisenbahn-Transport-Komitees statt; Mitglieder waren die bayerischen Staatsbahnen, die belgischen Staatseisenbahnen, die dänischen Eisenbahnen, die französische Ostbahn, die holländische Eisenbahn, die italienische Mittelmeerbahn, die italienische Südbahn, die niederländischen Staatsbahnen, die österr. Nordwestbahn, die Staatseisenbahn-Gesellschaft, die österr. Südbahngesellschaft, die österr. Staatsbahnen, die preußischen Staatsbahnen, die sächsischen Staatsbahnen, die schweizer. Bundesbahnen und die ungarischen Staatseisenbahnen; Vorsitz und Geschäftsführung des Komitees hatten die österreichischen Staatsbahnen bzw. als ihre oberste Verwaltungsstelle das österreichische Eisenbahnministerium inne. So hatte Röll auch weiterhin bleibenden Einfluß auf die Arbeiten des Komitees. Dieses hat nicht nur die einheitlichen Zusatzbestimmungen fortgebildet, sondern auch eine Reihe wichtiger internationaler einheitlicher Übereinkommen geschaffen, so über die Übergabe der Güter und die Aufteilung von Entschädigung für Güterschäden auf die beteiligten Bahnen, über Frachterstattungen, über Verschleppungen, dann betreffend die uneinbringlichen Frachten und schließlich eine Vereinbarung über die Frankaturnoten. Die Tagungen des Komitees haben wohl während des Weltkriegs ausgesetzt, wurden aber im Jahre 1921 wieder aufgenommen; Vorsitz und Geschäftsführung sind auf die schweizerischen Bundesbahnen übergegangen.

Röll hat auch an der Fortbildung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr selbst regen Anteil. Er war bei der Revisionskonferenz in Paris im Jahre 1896 Berichterstatter der Kommission II; er hat sich damals in außerordentlicher Weise, allerdings leider ohne auf allgemeines Verständnis zu stoßen, für den österreichischen Antrag eingesetzt, daß die Eisenbahn in Ermanglung einer Angabe des Weges seitens des Absenders den Weg zu wählen hat, der ihr für den Absender am zweckmäßigsten erscheint, wobei die Bahn für die Folgen dieser Wahl mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu haften hat, während nach dem geltenden Rechte die Bahn in solchen Fällen nur für grobes Verschulden, also praktisch eigentlich gar nicht haftet. Ebenso trat Röll als Mitglied der II. Kommission auf der zweiten Revisionskonferenz zu Bern im Jahre 1905 mit allem Eifer für den oben erwähnten, von Österreich neuerlich gestellten Abänderungsantrag ein, auch diesmal ohne durchdringen zu können, da der Antrag mit 6 Stimmen gegen 5 Stimmen in der Vollversammlung abgelehnt worden ist. Der Antrag als solcher, aber noch mehr die in den Protokollen niedergelegten Ausführungen Rölls beweisen, daß Röll kein fiskalisch gesinnter, sondern ein dem Publikum wohlwollender Beamter war, der die Interessen der Allgemeinheit nicht aus dem Auge ließ und sie sehr wohl mit den Eisenbahninteressen zu vereinbaren verstand. Das hat Röll auch bei der Ausarbeitung des österreichischen Eisenbahnbetriebsreglements vom 11. November 1909 (gültig mit 1. Januar 1910) neuerlich gezeigt, dessen erster Entwurf im Jahre 1907 erstellt wurde; denn die Aufstellung dieses Entwurfs erfolgte erst, nachdem im Staatseisenbahnrate im Jahre 1906 ein besonderes Komitee zur Mitwirkung bei diesen Arbeiten bestellt worden war, mit dem bis unmittelbar vor der Herausgabe des Reglements ein stetes Einvernehmen gepflogen wurde. In der Vollversammlung des Staatseisenbahnrates vom 4. Juni 1908 wurde Röll und seinen Mitarbeitern für ihre entgegenkommende und hingebungsvolle Tätigkeit sowie nachdrückliche Vertretung der Wünsche der österreichischen Interessenten bei den Verhandlungen mit der ungarischen und der deutschen Regierung der wärmste Dank ausgesprochen. Die Verhandlungen mußten damals wegen der bestehenden staatsrechtlichen Bande mit Ungarn geführt werden, wurden aber freiwillig, um die Rechtsgleichheit möglichst zu wahren und fortzubilden, auch mit Deutschland durchgeführt. Es war ein von Röll stets beobachteter Grundsatz, durch stetes Einvernehmen mit der deutschen Regierung in allen Fragen des Eisenbahnverkehrsrechtes den Zusammenhang mit dem deutschen Rechte zu wahren. Hierin zeigt sich Rölls inniges nationales Empfinden, das unter seiner oft und erfolgreich betätigten Überzeugung von der Notwendigkeit und Nützlichkeit möglichst weitgehender internationaler Abkommen keineswegs litt. So zeigt denn die Gestalt Rölls auch in dieser heiklen Frage das schöne harmonische Bild wahrhaft großer Geister.

Haftet die Eisenbahn, wenn das Gut infolge Verschuldens der Post bei der Avisierung an einen Unberechtigten ausgeliefert ist?

Diese Frage wird neuerdings in der „Juristischen Wochenschrift“ von 1922 behandelt, und zwar im Heft 17/18, S. 1307, von Brandis (Hamburg) in verneinendem Sinne, während Isaac (Berlin) im Heft 24, S. 1716, sie bejaht. Die Deutschen Bahnen verhalten sich m. W. durchweg ablehnend. Da die „Juristische Wochenschrift“ das Organ des Deutschen Anwaltsvereins ist, auch die Vertreter der beiden Ansichten Rechtsanwälte sind und schon darnach angenommen werden kann, daß es sich um eine Frage von praktischer Bedeutung handelt, so erscheint es gerechtfertigt, sie auch in dieser Zeitung zu erörtern.

Brandis stützt seine Ansicht auf die §§ 76 und 79 Eisenbahnverkehrsordnung. Danach stände es der Bahn frei, die von ihr auszuladenden Güter dem Empfänger zuzurollen oder ihn von der Ankunft zu benachrichtigen; letzteres könne durch die Post geschehen. Hier sei die Ablieferungspflicht der Bahn näher umschrieben, und auch die vorschriftsmäßige Avisierung könne die aus § 456 Handelsgesetzbuch und § 84 EVO. folgende Haftpflicht der Bahn für Verlust zeitlich begrenzen. Für Verschulden der Post habe die Bahn nicht zu haften, da erstere nicht Erfüllungsgehilfe der Bahn sei; der Abs. 3 § 79 EVO., wonach die Benachrichtigung vier bzw. eine Stunde nach Aufgabe und bei Zustellung durch Fernsprecher mit der Aufgabe als bewirkt gilt, bedeute eine gesetzliche Fiktion für den Zeitpunkt, an dem die Erklärung über die Ankunft des Gutes dem Empfänger i. S. des § 130 BGB. zugegangen sei. Isaac läßt § 456 HGB. (§ 84 EVO.) für die Haftung bis zur Ablieferung maßgebend sein und diese Haftung könne gemäß § 471 HGB. durch die EVO. nicht geändert werden; § 79 EVO. bezwecke nicht den Zeitpunkt der Ablieferung zu fixieren, auch nicht die Empfangsbedürftigkeit der Benachrichtigung (§ 130 BGB.) aufzuheben, sondern nur zugunsten der Bahn den Lauf der Liefer- und Ausladefristen zu regeln (Urt. d. KG. vom 18. 6. 1921, Speditions- und Schiffahrts-Zeitung 1921 S. 936). Die Beantwortung der Frage ist davon abhängig, was unter Ablieferung im Sinne des § 456 HGB., dessen Inhalt, weil zwingendes Recht (§ 471 a. a. O.), als § 84 in die EVO. aufgenommen, zu verstehen ist. Diese Ablieferung ist kein allgemein bestimmter Rechtsbegriff, wird auch nicht im HGB. definiert, insbesondere nicht in einem der durch das Verbot des § 471 HGB. geschützten Paragraphen. Und es bestand somit für den früheren Bundesrat kein rechtliches Bedenken in der EVO., Zeit und Ort sowie Art und Weise der Ablieferung zu bestimmen, was im § 76 EVO. mit der Überschrift: „Ablieferung“ geschehen ist. Darnach sind — im Gegensatz zum Landfrachtvertrage — wesentliche Merkmale des Eisenbahnfrachtvertrages: die grundsätzliche Befreiung der Bahn von der Verpflichtung zur Zuführung des Gutes, die Verpflichtung der Bahn zur Avisierung, falls sie das Gut nicht zuführt und auf Avisierung nicht ausdrücklich verzichtet ist, andererseits die Verpflichtung des Empfängers oder seines Vertreters, den Frachtbrief vor Auslieferung einzulösen und den eingelösten Frachtbrief bei der Aushändigung des Gutes vorzuzeigen. Letzterer ist rechtlich nicht zu trennen von der Auslieferung des Frachtbriefes, und diese ist wieder abhängig von der Rückgabe des quittierten Avises, in dem es heißt: „Die Güter werden gegen Rückgabe dieses mit der Empfangsbescheinigung des Empfängers zu versehenden Benachrichtigungsschreibens ausgeliefert.“ Alles dies erforderte notwendig bestimmte und genaue Vorschriften für die Übermittelung des Avises, welche denn auch gemäß § 6 EVO. im § 79 daselbst gegeben sind und wonach

die Benachrichtigung bei Zustellung durch die Post 4 Std., durch Telegraph 1 Std. nach der Aufgabe

als bewirkt gilt.

Diese Bestimmungen schaffen, wie Brandis auf S. 1307 richtig bemerkt, eine gesetzliche Fiktion für den Zeitpunkt, an dem die Erklärung über die Ankunft des Gutes dem Empfänger im Sinne des § 130 BGB. zugegangen ist, falls die Eisenbahn die Benachrichtigung durch die Post ausführen läßt (vgl. LG. Elberfeld vom 16. 3. 20 i. S. Schaenenbarich/Eisenb.). Mit dem fraglichen Zeitpunkte ist die Gefahr des Verlustes und des Mißbrauchs des Benachrichtigungsschreibens seitens eines Dritten auf den Empfänger übergegangen, und die Bahn ist bei Vorzeigung des quittierten Avises zu der Annahme berechtigt, daß der Vorzeiger entweder der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger selbst ist oder für ihn und mit seiner Zustimmung handelt. Die oben angeführten Vorschriften sind zwingend und haben Gesetzeskraft (§ 454 HGB.); jede Abweichung ist verboten und nichtig (§ 6 EVO.), mit ihnen ist die von Isaac vertretene und als herrschend bezeichnete Ansicht der grundsätzlichen Haftung der Bahn nicht vereinbar. Die fraglichen Vorschriften beschränken die Vorschrift des ihnen folgenden, mit § 456 HGB. übereinstimmenden. § 84 EVO. für die Zeit nach der vorschriftsmäßigen Benachrichtigung (§ 79 a. a. O.) auf diejenigen Fälle des Verlustes, in denen das Gut ohne Beachtung der für seine Herausgabe maßgebenden Bestimmungen der Bahn abhanden kommt. Will der Empfänger die Gefahr der Übermittelung des Avises durch die Post nicht übernehmen, dann steht es ihm frei, mit der Abfertigungsstelle eine andere Art der Benachrichtigung zu vereinbaren (§ 79 Abs. 1 EVO.) oder auf die Benachrichtigung zu verzichten (Abs. 5 a. a. O.). Die Berufung von Isaac (S. 1716) auf das Urteil des KG. vom 18. Juni 1921 (Sped.- u. Schiff.-Z. 1921 S. 936), wonach gemäß § 130 BGB. die Benachrichtigung des Empfängers erst dann als bewirkt gilt, wenn sie dem letzteren zugehe, und die Annahme in Abs. 3 § 79 EVO., daß dies nach bestimmter Frist der Fall sei, nur den Lauf der Liefer- und Ausladefrist regle, erscheint verfehlt. Nach § 454 HGB. gilt für das Frachtgeschäft der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in erster Reihe die EVO., und diese bestimmt im § 6, daß die Bahnen Tarife aufzustellen haben, die über alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen Auskunft geben. Diese Bestimmungen sind für die deutschen Verkehre aufgenommen in den deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt. A u. B. und Teil II, von denen Teil I Abt. A die Eisenbahn-Verkehrsordnung mit den zwingenden Vorschriften des 7. Abschn. HGB. (§ 471 HGB.) und den nach § 2 EVO. zulässigen Ausführungsbestimmungen enthält; sie sind, wie bereits oben bemerkt, zwingend und haben Gesetzeskraft. Ihnen gegenüber gibt es keine Berufung auf Bestimmungen des BGB (§ 130 daselbst), da die Bestimmungen der Ziffer 3 § 79 EVO. ausdrücklich nach Ablauf der dort festgesetzten Fristen des der Post übergebenen Benachrichtigungsschreibens als dem Empfänger zugegangen gelten läßt, und zwar ohne jede Einschränkung; eine solche ergibt sich weder aus dem Wortlaut noch aus dem Sinne oder Zweck der Bestimmung, sie wird auch in dem früheren Urteil nicht näher begründet und entspräche nicht dem Abs. 1 § 6 EVO. Ebensowenig kann sich Isaac für die Bejahung der in der Überschrift gestellten Frage auf § 456 HGB. berufen, wonach die Haftung der Eisenbahn für Verlust des Gutes bis zur Ablieferung dauert und auch durch die Eisenbahn nicht beschränkt oder ausgeschlossen werden kann. Was Isaac unter „Ablieferung“ im Sinne des § 456 HGB. versteht, ist nicht gesagt; wie bereits oben bemerkt, ist sie kein feststehender Rechtsbegriff; Ort, Art und Weise sind abhängig von den zwischen den Parteien getroffenen oder, wie beim Eisenbahnfrachtvertrage, von den nach dem Gesetze maßgebenden Bestimmungen der EVO. und der Tarife. In die letzteren ist der § 456 HGB. über die Haftpflicht der Eisenbahn als § 84 EVO. wörtlich aufgenommen, und es läßt sich auch daraus entnehmen, daß für die Deutung des Ausdrucks „Ablieferung“ im § 84 EVO. (§ 456 HGB.) die vorhergehenden §§ 76, 79 mit den Überschriften „Ablieferung“ und „Benachrichtigung des Empfängers“ maßgebend sein sollen. Allerdings kann sich Isaac auf das für die Eisenbahn ungünstige Urteil des Reichsgerichts vom 5. Nov. 1921 (Entsch. 103 S. 147 u. Arch. f. E. 1922 S. 752 ff.) berufen. In diesem heißt es: „Unstreitig ist es, daß das Faß Wein, das die Bahn zur Beförderung angenommen hatte, an eine nicht empfangsberechtigte unbekannte Person ausgehändigt wurde. Dadurch wird an sich die Entschädigungspflicht des Bekl. (Bahnfiskus) begründet, da die Bahn nach § 456 HGB. § 84 EVO. für den Schaden haftet, der durch Verlust in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, es sei denn, daß der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Bahn zu vertretende Anweisung des Verfügungsberechtigten oder durch höhere Gewalt usw. verursacht worden ist. Die Herausgabe des Gutes an eine andere Person als den bestimmungsmäßigen Empfänger begründet im Sinne der vorgedachten Bestimmung keine Ablieferung, sondern stellt sich als ein Verlust dar, der die Haftung der Bahn für das Abhandenkommen des Gutes zur Folge hat (ROHG. IV, 14, XIV, 21, und Urt. d. RGer. v. 28. 9. 21 I 130/21). Wenn das Reichsgericht die tatsächliche Herausgabe des Gutes seitens der Bahn mit der Ablieferung im Sinne des § 456 HGB. und § 84 EVO. identifiziert, so ist dies wohl zutreffend bei der Zuführung des Gutes durch die Bahn, nicht aber in den hier in Frage stehenden Fällen der Avisierung. In diesen Fällen besteht die Ablieferung in mehreren aufeinanderfolgenden, voneinander abhängigen und rechtlich zusammenhängenden Handlungen, von denen nur die erste, die Absendung des Avises, sowie die allerletzte, die tatsächliche Herausgabe des Gutes, der Bahn obliegt, während die übrigen, also Vollziehung der Quittung auf dem Avise, Vorzeigen des Avises bei der Bahn, Einlösung des Frachtbriefes, Vorzeigung des letzteren auf dem

Güterboden oder Entladeplatze und Abforderung des Gutes dem im Frachtbrief bezeichneten Empfänger obliegen, von dessen freiem Willen abhängen und von der Bahn nicht erzwungen werden können. Daß die Ablieferung des Gutes mit der tatsächlichen Herausgabe seitens der Bahn nicht identisch zu sein braucht, ist schon vom ROHG. festgestellt, indem dieses die Frage der Haftung der Bahn dann verneint, wenn letztere das Gut auf der Bestimmungsstation — auch ohne Wissen des Empfängers — der Zollstelle überliefert hat, und ausdrücklich Bezug nimmt auf die dem 2. Satze der Ziffer 1 § 76 EVO. entsprechende Bestimmung des damaligen Betriebsreglements, wobei es folgendes ausführt: „Daß die Bestimmung (des Rgl.) gegen das HGB. nicht verstößt, hat auch der Bundesrat des Norddeutschen Bundes durch wörtliche Aufnahme des § 19 in das gemäß § 45 der Bundesverfassung als Gesetz erlassene Betriebs-Rgl. für die Eisenbahnen Deutschlands im Norddeutschen Bunde vom 10. Juni 1870 (BGBl. Nr. 23) unzweideutig anerkannt. An dieser Rechtslage hat sich dadurch nichts geändert, daß auf Grund des Art. 45 der früheren Reichsverfassung an Stelle des Betr.-Rgl. die Eisenbahnverkehrsordnung — ebenfalls mit Gesetzeskraft (§ 454 HGB.) — getreten ist, die, ebenso wie ersteres, der Bahn die Zuführung des Gutes oder die Avisierung freistellt und für letzteren Fall in den bereits erwähnten §§ 76, 79 über „Ablieferung" und „Benachrichtigung des Empfängers" zwingende Vorschriften gibt. Diese Rechtslage ist sogar durch die EVO. in Verbindung mit § 454 des neuen Handelsgesetzbuchs noch mehr als bisher zum Ausdruck gebracht. Danach gehen grundsätzlich die Vorschriften der EVO. denen des HGB. vor; letztere können durch die EVO. nicht nur ergänzt, sondern auch abgeändert werden, nur einige, die im § 471 HGB. besonders aufgeführt sind, sind hiervon ausgenommen (Rundnagel, Beförderungsgeschäft, S. 259), und dadurch, daß die EVO. diese zwingenden Vorschriften in ihren Text, also auch in den Deutschen Eisenbahngütertarif mit aufgenommen hat, ist in letzterem gemäß § 6 EVO. das deutsche Eisenbahnfrachtrecht festgestellt. (Rundnagel a. a. O. S. 260, 285, 291/92 ROHG. XXI. 208 und den Aufdruck des Frachtbriefformulars: „Für diesen Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife".) Dann ist es aber nicht angängig, bei Anwendung des § 84 EVO. (§ 456 HGB.) die vorhergehenden §§ 76, 79 EVO. entweder, wie es das Reichsgericht tut, ganz unberücksichtigt zu lassen oder — mit Isaac — als unerheblich und unwirksam anzusehen. Hiernach läßt es sich rechtfertigen, daß die Bahnen auch fernerhin die Haftpflicht ablehnen und es auf nochmalige Verhandlung vor dem Reichsgericht ankommen lassen. Nottebohm.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Bestellung von Eisenbahnfahndungsbeamten.** Der Reichsverkehrsminister hat am 21. April d. J. folgenden Erlaß an das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München und die Reichsbahndirektionen gerichtet:

Im Einvernehmen mit den Herren Preußischen Ministern der Justiz und des Innern bestimme ich für den Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen folgendes:

1. Die bei den Eisenbahn-Überwachungsstellen beschäftigten Reichsbahnbeamten, die zuvor auf Antrag der Reichsbahndirektion von dem zuständigen Regierungspräsidenten zu preußischen Hilfspolizeibeamten ernannt worden sind, können von der Reichsbahndirektion zu Eisenbahnfahndungsbeamten bestellt werden, sofern sie im praktischen Außendienst tätig sind und mindestens der Gehaltsgruppe V angehören. Es sollen in der Regel nur solche Beamte bestellt werden, die als Führer einer Außendienstgruppe tätig sind. Beamten, die lediglich Bahnpolizeibeamte sind, darf die genannte Dienstbezeichnung nicht beigelegt werden; das gleiche gilt von Beamten in leitender Stellung, die nicht selbst im Außendienst der Überwachungsstellen arbeiten. Die Bezeichnung als Eisenbahnfahndungsbeamte führen die Beamten neben ihrer eisenbahndienstlichen Amtsbezeichnung.

2. Den Eisenbahnfahndungsbeamten wird durch die nachstehend abgedruckte gemeinsame Verfügung vom 31. März 1923 allgemein die Eigenschaft von Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft beigelegt. Wegen der Reichsbahnbeamten, die bisher durch Einzelverfügungen zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft ernannt worden sind, und wegen der unerledigten Anträge auf Bestellung von solchen erhalten die Reichsbahndirektionen noch besondere Verfügung.

3. Die Zahl der zu Hilfspolizeibeamten und zu Eisenbahnfahndungsbeamten zu bestellenden Bediensteten ist nach wie vor auf das notwendige Maß zu beschränken. Auch hinsichtlich der sachlichen Zuständigkeit dieser Beamten tritt keine Änderung ein.

* * *

Gemeinsame Verfügung des Justizministers, des Ministers des Innern und des Reichsverkehrsministers vom 31. März 1923 über die Bestellung von Eisenbahnbeamten zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft.

Die Beamten der Reichsbahn, die zu preußischen Hilfspolizeibeamten bestellt sind oder in Zukunft bestellt werden und denen von der Reichsbahnverwaltung die Bezeichnung als „Eisenbahnfahndungsbeamte" beigelegt wird, werden für den Bereich des ihnen als Hilfspolizeibeamten zugewiesenen Dienstbezirkes und für die Dauer ihres Amtes als Eisenbahnfahndungsbeamte zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft bestellt. Hiermit sind alle vorliegenden Einzelanträge auf Bestellung von Beamten der Reichsbahnverwaltung zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft erledigt.

Soweit einzelne Beamte der Reichsbahnverwaltung bisher zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft bestellt worden sind, endet die Bestellung mit dem 30. Juni 1923, ohne daß es eines Widerrufs im Einzelfalle bedarf.

— **Halbe Fahrpreise für Laubenkolonisten und Siedler.** Ein Erlaß des Reichsverkehrsministers wird in den Kreisen der Kleingärtner lebhafte Befriedigung wecken. Um die für die Volkswirtschaft und Volksgesundheit wichtige Kleingärtnerei nach Möglichkeit zu fördern, hat der Reichsverkehrsminister angeordnet, daß den Kleingärtnern sowie deren Ehegatten, Kindern, Geschwistern, Eltern, Schwiegereltern, Schwiegerkindern, Stiefkindern, Pflegekindern und Enkeln, wenn sie deren Hausstand angehören und bei ihnen wohnen, in Zukunft Fahrkarten 3. und 4. Klasse zum halben Fahrpreis abgegeben werden. Die Karten werden für die Fahrt vom Wohnort oder der Arbeitsstätte bis zur Höchstgrenze von 40 km nach der dem Kleingarten nächstgelegenen Station in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober ausgegeben; sie gelten nur für Personenzüge. Kinder vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre genießen keine besondere Ermäßigung.

— **Sicherheitsleistung für Frachtstundung.** Auf die Vorstellungen des Deutschen Industrie- und Handelstags teilte der Reichsverkehrsminister mit, daß es zurzeit nicht angängig sei, die Sicherheiten für Frachtenstundung allgemein aufzuheben. Die Reichsbahndirektionen seien aber ermächtigt worden, von einer weiteren Erhöhung in dem Umfange, wie sie die allgemeinen Erhöhungen der Gütertarife bedingen würde, abzusehen, wenn der Stundungsnehmer sich verpflichte, durch rechtzeitige und ausreichende Abschlagszahlungen dafür zu sorgen, daß die ihm bewilligte Stundungssumme nicht überschritten werde. Dem Antrage, vertrauenswürdigen Firmen gegenüber auf die Sicherheitsleistung zu verzichten, könne nicht entsprochen werden. Ein solches Zugeständnis wäre mit den Grundsätzen gleichmäßiger Behandlung aller Verfrachter nicht vereinbar und würde bald berechtigte Beschwerden und Berufungen im Gefolge haben.

Unbestätigte Schecks würden unter bestimmten Bedingungen übrigens auch an den Kassen der Reichsbahn angenommen, ohne daß es der Hinterlegung einer Sicherheit bedürfe.

Ferner erwähnte der Minister in seinem Schreiben noch die Möglichkeit der gegenseitigen Haftung der Mitglieder des Vereins für die gestundeten Frachtbeträge, wie sie beispielsweise die Spediteure in Hamburg zu treffen beabsichtigen. Es handle sich hierbei um die Gründung eines Bürgschaftsvereins auf Gegenseitigkeit, der den Zweck habe, für seine Mitglieder Sicherheiten für die Stundung von Frachten, Zöllen und Ausfuhrabgaben in Bürgschaftsform bereitzustellen. Gegen die Annahme der Bürgschaften bestünden keine grundsätzlichen Bedenken, vorausgesetzt, daß die Kreditfähigkeit des Vereins keinem Zweifel unterliege.

— **Ultimatum an die Eisenbahner.** Die Franzosen haben an die noch im besetzten Gebiet weilenden deutschen Eisenbahner ein Ultimatum gerichtet, bis Sonnabend (5. Mai) abend 5 Uhr die Arbeit in französischen Diensten aufzunehmen, andernfalls erfolgt die Ausweisung mit den denkbar schärfsten Maßregeln.

— **Die Ruhreisenbahner für Fortsetzung des Widerstandes mit allen Kräften.** Nach einer Meldung der D. A. Z. aus Essen vom 3. d. M. faßten die zu einer Arbeitsgemeinschaft vereinigten Eisenbahnergewerkschaften für das Einbruchsgebiet eine Entschließung für die Fortführung des Abwehrkampfes, in der es u. a. heißt, daß der passive Widerstand gegen den Ruhreinbruch bewußt und mit voller Verantwortung aufgenommen worden sei,

weil die Eisenbahner damit gegen den Rechtsbruch und den Militarismus der Franzosen protestieren wollten, weil sie ferner niemals einer fremden Macht das Recht zugestehen würden, die Deutschen zu einem Verzicht auf Arbeit, auf freie Meinungsäußerung, auf Staat, Gemeinde, Wohnung, Einkommen und Eigentum zu zwingen. „Sollten über das Ruhrunternehmen", so heißt es weiter, „Verhandlungen der beteiligten Mächte stattfinden, so muß unter allen Umständen der Militarismus verschwinden und die verfassungsmäßigen politischen und wirtschaftlichen Rechte müssen wiederhergestellt werden. Für die Erreichung dieser angeführten Ziele sind wir bereit, uns auch weiter mit allen Kräften einzusetzen und im Abwehrkampfe zu verharren."

— Strenge Gefängnis- und Geldstrafen. W. T. B. meldet aus Essen unterm 3. d. M.: Der passive Widerstand, der alle Bevölkerungskreise in gleichem Maße beseelt und der von Tag zu Tag nicht nur nicht abnimmt, sondern immer stärker wird, hat den Kommandierenden General Degoutte veranlaßt, die Verfügung Nr. 33 zu veröffentlichen, die folgendes besagt:

Artikel 1: Jede Person, die die von der Interalliierten Kommission der Fabriken und Bergwerke erlassenen Anordnungen, Kohlen, Koks oder jeden anderen Stoff zu liefern, nicht befolgt, hat eine Gefängnisstrafe bis zu 5 Jahren und eine dem doppelten Wert der verlangten Lieferung gleiche Geldstrafe oder eine dieser beiden Strafen verwirkt, jedoch darf die Geldstrafe nicht weniger als 10 Millionen Mark betragen.

Artikel 2: Jede Person, die innerhalb 5 Tagen, vom Tage der Veröffentlichung an gerechnet, die ihr von der Interalliierten Kontrollkommission der Fabriken und Bergwerke zugestellten Lieferungsanordnungen nicht befolgt, hat die im vorhergehenden Artikel angeführten Strafen verwirkt.

Artikel 3 besagt, daß jede Person, die durch irgendwelche Handlungen die Ausführung rückständiger Lieferungen hindert oder aufhält oder dies zu tun versucht, die in Artikel 1 erwähnten Strafen verwirkt habe.

Nach Artikel 4 werden die verwirkten Geldstrafen gemäß Verfügung 24 eingetrieben.

— Neue Gewalttaten gegen deutsche Eisenbahner. Aus Köln wird der D. A. Z. unterm 3. d. M. geschrieben: Mit welcher Grausamkeit die Franzosen die Vertreibung von deutschen Eisenbahnern fortsetzen, geht aus einem Bericht der „Kölnischen Volkszeitung" aus Troisdorf hervor. Gestern morgen 8 Uhr erhielt die Gemeindeverwaltung von Troisdorf von den Franzosen den Befehl, innerhalb zwei Stunden 20 möblierte Wohnungen zur Verfügung zu stellen. Diese Forderung mußte abgelehnt werden, schon mit Rücksicht auf die drückende Wohnungsnot. Gegen Mittag erschien nun ein großes Kommando der Franzosen, darunter Negersoldaten, vor den Wohnungen der Eisenbahnersiedlung (5 Häuser zu je 12 Wohnungen) und forderte die sofortige Räumung auf Grund nachstehenden Befehls, der den einzelnen Familienvorständen überreicht wurde:

„Die französische Regie der Eisenbahnen gibt Befehl, bis nachmittags 5 Uhr Ihre Wohnung mit der ganzen Familie zu verlassen. Sie müssen alle Ihre Möbel hierlassen, alle Bettwäsche, Betten, Küchengeräte und elektrischen Einrichtungen, nur die privaten Effekten und Geschenke dürfen Sie mitnehmen. Den Schlüssel müssen Sie in der Tür stecken lassen. Jede Zuwiderhandlung wird streng bestraft. Der Hauptmann der Regie."

Es setzte gleich darauf die gewaltsame Vertreibung der Eisenbahner und ihrer Familien ein. Die Räumung wurde so rücksichtslos und brutal durchgeführt, daß selbst die gerade heimkehrenden Schulkinder ihr fertig dastehendes Mittagbrot nicht mehr essen durften, vielmehr von den gedeckten Tischen verjagt wurden. Selbst vereinzelte Soldaten des Kommandos schienen zeitweilig von Mitleid mit der Bevölkerung ergriffen zu sein. Auch die Schwarzen zeigten sich vielfach menschlicher und „kultivierter" als manche ihrer weißen Offiziere. Einzelne Offiziere zeichneten sich durch besonders rohes Vorgehen aus.

Gleich nachdem die Deutschen aus den Wohnungen vertrieben waren, drangen französische Frauen in die Häuser ein, fielen über die zurückgebliebenen Sachen gierig her und rissen sich unter lebhaftem Zanken namentlich um die Bettwäsche.

— Gewaltmaßnahmen der Franzosen in der Pfalz. Den Franzosen sind bei Verdrängung des deutschen Eisenbahnpersonals im Reichsbahndirektionsbezirke Ludwigshafen (Rhein) fast sämtliche Formblätter und auf einzelnen Stationen auch Dienststempel in die Hände gefallen. Sie verwenden Formblätter und Stempel zum Verkehr mit den Dienststellen und Privaten im besetzten und unbesetzten Gebiet. Das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, macht deshalb in seinem Nachrichtenblatt darauf aufmerksam, daß im Bezirke der Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) sämtliche Stationen vom deutschen Eisenbahnpersonal verlassen sind, und daß der Verkehr mit französischen Stellen laut Anordnung des Reichsverkehrsministeriums verboten ist. Alle derartigen Anfragen wären daher mit den möglichen sachlichen Angaben der zuständigen Reichsbahndirektion oder der Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) in Mannheim zuzuleiten.

— Ausnahmetarif für Düngemittel. Am 1. Mai ist für den Verkehr zwischen den Stationen der Deutschen Reichsbahn an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs 11 (Düngemittel) ein neuer Ausnahmetarif in Kraft getreten, durch den für schwefelsaures Kali, schwefelsaure Kalimagnesia, Chlorkalium, Kalisalze mit einem Gehalt von über 42 % reinem Kali, rohe Kalisalze, Kalisalze bis zu 42 % reinem Kali und Kieserit eine verschieden hohe Ermäßigung für einzelne Monate eingeführt wird. Für den Verkehr mit Privatbahnen bleibt der bisherige Ausnahmetarif noch bis zum 15. Mai in Geltung.

— Deutsch-litauisch-lettländisch-estländischer Personen- und Güterverkehr. Am 1. Mai ist ein direkter Güterverkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) einerseits und den lettländischen und estländischen Staatsbahnen anderseits über Litauen in Kraft getreten; ferner wird am 15. Mai ein Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Ostpreußen und Lettland sowie Estland über Litauen eingeführt. Näheres über diese Tarife ist aus den amtlichen Bekanntmachungen in Nr. 18, S. 307 und 308 d. Ztg. zu ersehen.

— Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Diese Gesellschaft konnte, wie wir bereits in Nr. 16, S. 270, berichtet haben, am 31. März d. J. auf eine fünfzigjährige Betriebszeit zurückblicken und ihren Aktionären für das mit dem Kalenderjahr sich deckende Geschäftsjahr 1922 eine Dividende von 100 % in Aussicht stellen. Aus ihrem Geschäftsbericht entnehmen wir, daß die Gesamtkopfzahl von Beamten und Arbeitern 967 am Jahresschluß betragen hat, daß gegen das Jahr 1921 die Zahl der Lokomotiv-Nutzkilometer um 65 625, die Zahl der beförderten Personen um 63 422, endlich das Gewicht der beförderten Güter um 193 168 t zugenommen hat. Dementsprechend sind auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 7 999 790 ℳ (= 282,07 Prozent) und aus dem Güterverkehr um 512 905 578 ℳ (= 2221,77 %) gestiegen. Diese Ergebnisse haben es ermöglicht — abgesehen von der hohen Didvende — dem Erneuerungsstock 230 Mill. Mark und der Ruhegehaltskasse 9,8 Mill. Mark zuführen.

Dem Direktor dieser Gesellschaft, Regierungsbaumeister a. D. Otto Steinhoff, ist eine besondere Auszeichnung zuteil geworden. Es wurde ihm von der Technischen Hochschule Hannover in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die Ausbildung der Reibungslokomotive für den Steilbahnbetrieb die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen.

— Halle-Hettstedter Eisenbahn. Die Generalversammlung, die einen Beschluß über Kapitalserhöhung um 10,5 Mill. ℳ fassen sollte, nahm, wie die „D. A. Z." meldet, einen stürmischen Verlauf. Nach dem Vorschlag des Aufsichtsrates sollten nur 6,3 Mill. ℳ den alten Aktionären angeboten werden, während 4 Mill. ℳ der Aktiengesellschaft für Verkehrswesen in Berlin überlassen werden sollten. Letztere sollte diese neuen Aktien zu 100 % erhalten als Bezahlung für vier Lokomotiven. Eine starke Opposition behauptete, daß auf diese Weise der Aktiengesellschaft für Verkehrswesen 1,5 Milliarden ℳ zugewandt würden. Nach einer Erörterung von annähernd 3 Stunden wurde der Antrag des Vorstandes abgelehnt. Die Opposition stellte einen Antrag auf Erhöhung des Kapitals derart, daß den Aktionären junge Aktien im Verhältnis 1 : 1 zu 3500 % überlassen werden sollen. Der Aufsichtsrat wird eine neue Generalversammlung einberufen, die über diesen oder einen anderen Antrag der Verwaltung Beschluß fassen soll.

— Die Kühlwagen der Deutschen Reichsbahn und ihre Bedeutung für die Lebensmittelversorgung Deutschlands. Hierüber hielt in der Gesamtsitzung der Akademie des Bauwesens vom 5. April Regierungsrat Laubenheimer vom Eisenbahn-Zentralamt einen Vortrag, der in weitesten Kreisen Beachtung verdient. Ausgehend von der bekannten Tatsache, daß die einheimische Erzeugung von Fleisch bei weitem nicht zur Deckung des Mindestbedarfs ausreicht und auch in absehbarer Zeit keinesfalls ausreichend gesteigert werden kann, wies der Vortragende auf die Möglichkeit hin, neben der Einfuhr von Gefrierfleisch, die seit einiger Zeit zwar vorzüglich technisch organisiert, aber wegen unserer schwachen Valuta leider sehr teuer ist, aus dem Reichtum der Nordsee und der isländischen See fast unbegrenzte Mengen von höchst wohlschmeckenden Seefischen zu gewinnen und damit dem deutschen Volke zu verhältnismäßig billigen Preisen eine ausgezeichnete und reichliche Ergänzung seiner Fleischnahrung darzubieten. Daß diese

Möglichkeit leider bisher in ganz unzulänglichem Maße ausgenutzt worden ist, liegt im wesentlichen daran, daß bei der Unvollkommenheit der bis jetzt bestehenden Einrichtungen zur Beförderung der Fische vom Dampfer zum Landeplatz, in die Versteigerungshalle, in den Eisenbahnwagen, über die Eisenbahn zum Bestimmungsort und hier in die Markthalle und schließlich bis in die Markttasche der Hausfrau — insbesondere, wenn es sich um sehr lange Eisenbahnfahrten handelt — die Gefahr des Verderbens oder wenigstens einer erheblichen Wertminderung der Seefische gerade im Sommer, wo sie am besten sind, sehr groß ist, und daß die Fische infolgedessen den Bewohnern des Binnenlandes bisher kaum als das hervorragend wohlschmeckende Nahrungsmittel erscheinen konnten, als das sie von den Küstenbewohnern von jeher mit Recht geschätzt werden.

Mit einer bahnbrechenden Neuerung ist deshalb nunmehr die Deutsche Reichsbahn vorgegangen, indem sie für die Beförderung der Seefische einige hundert Kühlwagen einer vom Eisenbahn-Zentralamt im Zusammenwirken mit bedeutenden Wagenbauanstalten durchgebildeten Bauart herstellen läßt, die nach strenger wissenschaftlicher und praktischer Prüfung die vollste Gewähr dafür bietet, daß das ihnen anvertraute Gut auch im heißen Sommer in tadellos frischem Zustande bis in die südlichsten Teile Deutschlands gebracht werden kann. — Damit ist aber nicht alles getan. Sehr wesentliche weitere Verbesserungen sind vielmehr notwendig hinsichtlich der Behandlung der Fische auf ihrem Wege vom Dampfer zur Versteigerungshalle und von hier in den Eisenbahnwagen. Die Mängel der im Hafen von Geestemünde, dem schon jetzt bedeutendsten deutschen Umschlagplatze für Seefische, bestehenden Einrichtungen wurden vom Vortragenden eingehend erörtert. Aber auch hier bietet die Zukunft einen höchst erfreulichen Ausblick. Gerade jetzt wird der Hafen Geestemünde unter der Leitung des Preußischen Handelsministeriums nach einem weit ausschauenden Plane umgebaut und bedeutend erweitert. Und hierbei bietet sich Gelegenheit, die neuesten Erfahrungen auch hinsichtlich der Gestaltung der baulichen und mechanischen Einrichtungen zu verwerten, die für die Behandlung der Fische zwischen Dampfer und Eisenbahnwagen notwendig sind. — Schließlich bleibt dann nur zu wünschen, daß auch an den Bestimmungsorten der Seefische die zu einer möglichst schnellen Verteilung der Ware erforderlichen Einrichtungen geschaffen oder vervollkommnet werden, damit die unter Aufwendung von viel Sorgfalt und Kosten frisch herangebrachten Fische auch bei der erhofften viel stärkeren Zufuhr in ebenso appetitlichem Zustande in die Hände der Verbraucher gelangen, wie dies in den Küstenorten geschieht.

— **Pensionskasse für Beamte Deutscher Privateisenbahnen.** Dem Geschäftsberichte für das Jahr 1922 entnehmen wir folgende Angaben. Der im vorjährigen Geschäftsbericht bereits erwähnte Satzungsentwurf ist mit Wirkung vom 1. Oktober 1922 in Kraft getreten. Gleichzeitig ist die Kasse aus einem „Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit" in eine „Körperschaft des öffentlichen Rechts" umgewandelt worden, wodurch die erwünschte Möglichkeit geschaffen ist, die Satzung der jeweiligen Wirtschaftslage leichter anzupassen. Die in der neuen Satzung vorgesehene Versicherungshöchstgrenze von 30 000 ℳ ist inzwischen durch die weiter fortgeschrittene Entwertung der Mark unzureichend geworden und ihre angemessene Erhöhung daher notwendig. Die dazu erforderlichen Vorarbeiten sind abgeschlossen, und es ist zu hoffen, daß die Änderungsvorschläge noch im Laufe des Mai dem Preußischen Minister des Innern zur Genehmigung werden vorgelegt werden können. — Zur Linderung der Not bei den Althinterbliebenen ist dem Vorstand vom Kuratorium ein Betrag von 1 Mill. ℳ zur Verfügung gestellt worden, der Ende des Jahres 1922 zur Auszahlung gelangte.

Mit Ende des Jahres 1922 sind die Münchener Lokalbahn A.-G. (mit 10 Betrieben und 436 Mitgliedern) und die Gotteszell-Viechtacher Bahn aus der Kasse ausgeschieden, ferner die Kleinbahn Eltville-Schlangenbad und die Mansfelder Kleinbahn infolge Stillegung. Neu zugekommen sind die Peine-Ilseder Eisenbahn, die Mindener Kreisbahnen, die Teuringertalbahn und die Kleinbahn Schildau-Mockrehna. Der Kasse gehörten am Schluß des Berichtsjahres insgesamt 331 einzelne Bahnen (gegen 341 im Vorjahre) an mit einer Betriebslänge von 12 827 km. Der Bestand an Mitgliedern am Schlusse des Jahres stellte sich auf 12 548 (12 916) männliche und 283 (258) weibliche, zusammen also 12 831, darunter 249 (198) freiwillige Mitglieder. Außerdem waren 135 (97) ausgeschiedene Mitglieder vorhanden, die ihre Ansprüche gemäß § 8 Abs. 2 der Satzung aufrechterhalten haben. Das durchschnittliche Lebensalter der im Berichtsjahre aufgenommenen 865 (974) Mitglieder betrug 28,66 (31,15) Jahre, das Durchschnittsalter sämtlicher Mitglieder 40,98 (40,81) Jahre. Die Zahl der über 65 Jahre alten Mitglieder belief sich Ende 1922 auf 52 (48). Von der Gesamtzahl der Mitglieder entfielen 3017 (3226) auf Fahrbeamte, die nach § 18 der Satzung um ein Viertel höhere Beiträge zahlen. An Mitgliedern, die gemäß § 41 Abs. 2 der Satzung höhere Beiträge zu zahlen haben, waren Ende 1922 829 (822) vorhanden. Die Zahl der unter Vorbehalt nach § 5 Abs. 4 der Satzung aufgenommenen Mitglieder betrug im gleichen Zeitpunkt 87 (101). Abgesehen von den verstorbenen und den Mitgliedern, die nur von einer der beteiligten Eisenbahnen zu anderen übergegangen sind, wodurch die Mitgliedschaft nicht berührt wird, sind 1918 0,9 %, 1919 1,5 %, 1920 2,6 %, 1921 1,4 %, 1922 8,2 % aus dem Kassenverbande ohne Ansprüche auf Ruhegehalt ausgeschieden.

Das Heilverfahren ist im Berichtsjahre in 37 Fällen bewilligt worden. — Im Jahre 1922 wurden Leistungen neu festgesetzt für 68 Ruhegehaltsempfänger, 68 Witwen und 81 Waisen. Am Schluß dieses Jahres belief sich die Zahl der Rentenempfänger auf 664 Ruhegehaltsempfänger, 571 Witwen und 602 Waisen. Das durchschnittliche Lebensalter der 664 Ruhegehaltsempfänger bei Versetzung in den Ruhestand betrug 49,46 (49,61) Jahre.

Das Kassenvermögen im Betrage von 105 467 380 ℳ (im Kurswert von 103 139 534 ℳ) wird gemäß § 35 Abs. 1 der Satzung aufgeteilt in Sicherheits- und Ausgleichsstock. Der Sicherheitsstock wies am 31. Dezember 1922 einen Bestand von 80 573 032 Mark im Kurswert von 78 797 700 ℳ auf. Der Rest des Kassenvermögens mit 24 894 347 ℳ im Kurswert von 24 341 834 ℳ fällt dem Ausgleichsstock zu. Der an Wertpapieren erlittene Kursverlust hat sich auf 2 327 946 ℳ (4 665 695 ℳ) vermindert; im bisher abgelaufenen Teile des Jahres 1923 ist eine weitere Besserung eingetreten. Die durchschnittliche Verzinsung des fest angelegten Kassenvermögens nach dem Kurswert gerechnet betrug im Berichtsjahre 5 %.

— **Stand der Verkehrsverhältnisse und Flußfrachten in Hamburg.** Nach einem Bericht des Spediteurvereins Herrmann & Theilnehmer in Hamburg brachte auch der Monat April keinerlei Erschwerung oder Beschränkung in den Verkehrsverhältnissen. Im Bahnverkehr ließ die Wagengestellung im allgemeinen nichts zu wünschen übrig, obwohl im Verkehr die Anforderungen beträchtliche waren, da bedeutende Mengen Massengüter, insbesondere Kohlen und Schrott, seewärts herangebracht wurden. Die für den Umschlag solcher Güter in Frage kommenden Löschstellen in Hamburg und den kleineren Nachbarhäfen waren daher ständig stark belegt. Die Flußschiffahrt wickelte sich bei durchweg sehr günstigem Wasserstande glatt ab und zeigte reges Verladegeschäft, und zwar außer in Kohlen auch besonders noch in Getreide, blieb aber trotzdem noch aufnahmefähig, da die Nachfrage den Kahnraumvorrat nicht verbrauchte. Die Frachten lagen daher überwiegend im Angebot, jedoch scheiterte die von den Elbe-Schiffahrtsgesellschaften beabsichtigte Herabsetzung der Raten an der von den Schiffern erhobenen Forderung nach höheren Anteilfrachten, so daß die Notierungen bis zum Schluß des Monats unverändert blieben, ebenso auch die Kaigebühren und Platzspesen in Hamburg.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn sind folgende Veränderungen eingetreten:

Versetzt sind: die Regierungsbauräte Stäckel, bisher in Köln, nach Berlin zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten in den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums, Georg Röhmer, bisher in Breslau, als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Oppeln, Türcke, bisher in Heilsberg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Elbing, Pantel, bisher in Mörs, zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 nach Wittenberge, Hans Lehmann, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Heilsberg, Hans Lindner, bisher in Coblenz, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Mörs, Deutschkron, bisher in Oppeln, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Beuthen (Oberschlesien), Gustav Petzold, bisher in Duisburg, zur Eisenbahn-Bauabteilung nach Michendorf, Max Leonhard Schneider, bisher in Chemnitz, als Vorstand des Eisenbahn-Bauamts nach Dresden-Friedrichstadt, Uhlfelder, bisher in Plauen (Vogtl.), zur Betriebsdirektion nach Chemnitz, Feuereisen, bisher in Zwickau, zur Eisenbahn-Bauabteilung nach Halle (Saale), Oppenländer, bisher in Künzelsau, zum Eisenbahn-Betriebsamt nach Saalfeld (Saale), Seibold, bisher in Freudenstadt, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin, Dr.-Ing. Wesser, bisher in Bautzen, als Vorstand des hochbautechnischen Neubauamts nach Zwickau, Gremler, bisher in Opladen, als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Schwerte, Stolzke, bisher in Mülheim(Ruhr)-Speldorf, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Wittenberge, Hoepner, bisher in Leinhausen, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Neumünster, und Wolfhurd, bisher in Offenburg, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Frankfurt (Main), der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Beiche, bisher in Stettin, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Stargard (Pommern).

Zur Beschäftigung überwiesen ist der Regierungsbaurat Karl Fröhlich bei der Reichsbahndirektion Osten in Berlin dem Eisenbahn-Betriebsamt 6 in Berlin.

In den Ruhestand sind auf ihren Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts versetzt: die Oberregierungsbauräte Wolfhagen, Mitglied der Reichsbahndirektion in Frankfurt (Main), und Christian Lehmann, Vorstand der Bahnbauinspektion 1 in Freiburg (Breisgau), sowie der Eisenbahnamtmann Gallenbeck in Dresden.

Österreich.

— **Betriebsergebnisse der Bundesbahnen.** Für den Monat Februar 1923 stellen sich die vorläufig ermittelten Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschließlich der von fremden Bahnen eingehobenen Anteile der Bundesbahnen ohne die nur kassenmäßig eingenommenen Anteile fremder Bahnen und Nachnahmebeträge sowie ohne die Vergütung für die Postbeförderung: im Personen- und Gepäckverkehr auf 22 300 265 100 Kronen, im Güterverkehr auf 84 186 767 600 K., zusammen auf 106 487 032 700 K.; dazu kommen noch verschiedene Einnahmen im vorläufig ermittelten Betrage von 5 149 355 000 K., so daß sich insgesamt Betriebseinnahmen von 111 636 387 700 K. ergeben. Gegenüber den aus dem Jahresvoranschlag 1923 unter Berücksichtigung der erfahrungsgemäßen Verhältnisse der einzelnen Monate ermittelten Monatsvoranschlagsbeträgen für den Personen- und Gepäckverkehr von 31 310 000 000 K., für den Güterverkehr von 140 000 000 000 K., zusammen 171 310 000 000 K. und für verschiedene Einnahmen von 5 286 977 000 K., insgesamt 176 596 977 000 K. stellt sich dieses vorläufige Ergebnis im Personen- und Gepäckverkehr um 9 009 734 900 K., im Güterverkehr um 55 813 232 400 K., an Verkehrseinnahmen mithin um 64 822 967 300 K. und in den verschiedenen Einnahmen um 137 622 000 K., insgesamt also um 64 960 589 300 K. ungünstiger. Nach den bisherigen Erfahrungen ergibt die erst in einigen Monaten zu gewärtigende endgültige Buchung der Verkehrseinnahmen in der Regel eine nicht unwesentliche Aufbesserung der vorläufig ermittelten Einnahmezahlen. So haben sich für den Monat September 1922 Verkehrseinnahmen, die damals vorläufig mit 51 644 802 900 K. ermittelt waren, nunmehr endgültig auf 73 782 875 648 K. gestellt. Die vorläufig ermittelten Ausgaben des Bundesbahnbetriebes für den Monat Februar 1923 — nicht zu vergleichen mit den von der Bundesbahnverwaltung in diesem Monat kassenmäßig vollzogenen Zahlungen — stellen sich auf 268 022 494 000 K., das ist gegenüber einem Monatsvoranschlagsbetrage von 323 062 521 000 K. um 55 040 027 000 K. günstiger.

Ungarn.

— **Ungarn und die Südbahn.** Die bezüglich der in Ungarn gelegenen Südbahnlinien mit dem genannten Staate in der kürzlich abgehaltenen Südbahnkonferenz getroffenen Vereinbarungen sind folgende: Sollte ein Staat die Südbahnlinien seines Gebietes in eigene Verwaltung übernehmen, so hat er als Jahrespacht bis 1968 jährlich 22,5 % der Roheinnahmen zu entrichten. Von dem Pachtbetrag von 20 Millionen Goldfranken entfallen auf Ungarn mindestens 3,3 Mill. Goldfranken. Solange die 22,5 % der Roheinnahmen des ungarischen Liniennetzes den Betrag von 3 Mill. Goldfranken nicht erreichen, hat Ungarn nur 3 Millionen zu entrichten. Die restlichen 300 000 Goldfranken ist Italien geneigt auf sich zu nehmen. Die Vertreter der ungarischen Regierung haben alles getan, um die Kosten Ungarns herabzusetzen. Es gelang ihnen nicht nur bei der Herabsetzung der jährlichen Pachtsumme in der Aufteilung des Wagenparkes, sondern auch hinsichtlich der Regelung der staatlichen Vorschüsse zur Deckung der Betriebsabgänge während der Zeit des régime provisoire Vorteile zu erlangen. Die Frage, ob die ungarischen Linien der Südbahn in Verwaltung der Gesellschaft verbleiben werden oder in staatliche Verwaltung übergehen, blieb noch unentschieden.

Die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn ist laut Mitteilung der betriebsleitenden Direktion mit Ende des Jahres 1922 aus dem internationalen Wagenverband (RIV.) ausgetreten.

— **Leitung der ungarischen Linien der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen.** Nach einer Verordnung des Handelsministers hat die Direktion der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen ihre zeitweilig im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen gestandenen ungarischen Linien wieder in Eigenbetrieb übernommen. Aus diesem Anlaß wurde mit Wirksamkeit vom 15. März d. J. ein neuer Gütertarif für die ungarischen Linien der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen ausgegeben.

— **Baupläne landwirtschaftlicher Bahnen.** Man plant den Ausbau einer großangelegten landwirtschaftlichen Eisenbahn durch die ungarische Tiefebene. Folgende Linien sind vorgesehen: Szolnok-Nagykáta, Mezötúr-Kisujszállás-Túrkeve-Kúnmadaras-Kúnhegyes-Karczag, ferner Fegyvernek-Tiszalök-Tiszaföldvár.

— **Die Unterbringung der Wagenbewohner.** Minister Josef Vass teilte einer Abordnung mit, daß sich in der Umgebung der Hauptstadt zurzeit nicht mehr als 120—150 Wagenbewohner befinden. In der Provinz gebe es noch etwa 200 Wagenbewohner. Sämtliche Wagenbewohner würden alsbald durch den staatlichen Bau von Klein- und Mittelwohnungen Unterkunft finden.

— **Der Außenhandel Ungarns im Jahre 1922.** Laut statistischer Angaben betrug im vorigen Jahre die Einfuhr 33,5 und die Ausfuhr nur 10,4 Millionen Meterzentner. Die Einfuhr, die sich gegenüber dem Vorjahre um 10 Millionen Meterzentner erhöht hat, ist namentlich auf die zunehmende Einfuhr von Holz, Kohlen, Kochsalz, Roh- und Alteisen zurückzuführen. Die Ausfuhr verminderte sich gegenüber der vorjährigen um 2 Millionen Meterzentner. Unter den Einfuhrstaaten nimmt Rumänien mit 36 % die erste Stelle ein; es folgen dann die Tschechoslowakei mit 25 %, Deutschland mit 10 %, Österreich mit 7 % und Südslawien mit 4 %, während von der Ausfuhr 57 % auf Österreich, 27 % auf die Tschechoslowakei und 6 % auf Südslawien entfielen. Eingeführt wurden an erster Stelle Holz und Kohle. Die Kohleneinfuhr belief sich auf 6 Millionen Meterzentner. Aus Deutschland wurde eine Million Meterzentner Salz gekauft. In der Einfuhrliste erscheinen 955 000 Meterzentner Eisen- und Eisenwaren, deren Hälfte aus Deutschland bezogen wurde. Aus Polen und Rumänien wurden insgesamt 588 000 Meterzentner Mineralöl eingeführt, ferner aus den übrigen Nachbarstaaten 364 000 Meterzentner chemische Hilfsstoffe, 358 000 Meterzentner Textilwaren und 110 000 Meterzentner Glaswaren. Ausgeführt wurden 38 % nach Österreich, 36 % nach Südslawien, 13 % nach der Tschechoslowakei, 5 % nach Deutschland und 4 % nach Rumänien. Den größten Posten der Ausfuhrmenge bildeten 2,7 Millionen Meterzentner Steinkohlen. Ausgeführt wurden ferner 1,6 Mill. Meterzentner Mehl, 859 000 Meterzentner Wein, 450 000 Meterzentner Obst, Gemüse und Pflanzen, 356 000 Meterzentner Eisen- und Eisenwaren, 345 000 Meterzentner Kalksteine, 317 000 Meterzentner Braunkohle, 258 000 Meterzentner Maschinen. 227 751 Schlacht- und Zugtiere wurden teils nach Österreich, teils nach Deutschland und der Tschechoslowakei, 285 272 Stück Geflügel — zumeist nach Italien — versandt. In der Ausfuhr erscheinen noch in größeren Mengen Zement, Lebensmittel, tierische Erzeugnisse, Laubrundhölzer, Holzwaren, Ölkuchen und Hadern.

— **Die Erhöhung der Eisenbahntarife und der Budapester Magistrat.** In der jüngst abgehaltenen Sitzung des hauptstädtischen Magistrates teilte der Vorsitzende mit, daß die Hauptstadt wegen der jüngsten Erhöhung der Eisenbahntarife an die Regierung eine Eingabe gerichtet hat, in der sie gegen die Tariferhöhung Einwendungen erhob. Als Ergebnis der Eingabe ist zu verzeichnen, daß die Regierung die Ermäßigung mehrerer Tarifsätze vorgenommen hat. Andere Tarifsätze haben dagegen eine bedeutende Erhöhung erfahren. Dieser Umstand hat die Hauptstadt veranlaßt, im Interesse der Lebensmittelversorgung der Hauptstadt die Regierung um Herabsetzung der für Lebensmittel festgesetzten Tarifsätze zu ersuchen, die Ausfuhrgebühren für Lebensmittel dagegen zu erhöhen.

— **Neuregelung des Zollaufgeldes.** Das Ministerium hat das bei Entrichtung der Zölle mit andern Zahlungsmitteln als mit Gold zu bezahlende Zollaufgeld neuerlich geregelt. Danach sind auf die in der Liste A angeführten Waren für je 100 K Zollgebühr anstatt der bisherigen 2500 K 3000, für Waren der Liste B anstatt 10 000 K 20 000 und für Waren der Liste C anstatt 20 000 K 30 000 K als Aufgeld anzurechnen. Der Finanzminister hat ferner den Prozentsatz für das für Waren aller drei Listen dem wirklichen Goldwert angemessene Aufgeld mit 70 000 festgesetzt. Demnach ist für je nicht mit Gold bezahlte 100 K Zollgebühr ein Aufgeld von 70 000 K zu bezahlen. Ebenso ist für Wägegeld ein Aufgeld von 70 000 % zu entrichten.

— **Personalnachrichten.** Staatssekretär Baron Wilhelm Lers ist nach kurzem Leiden verschieden. Baron Lers war insbesondere in Zollfragen ein hervorragender Fachmann. Er nahm auch als Vertreter Ungarns am internationalen Eisenbahnkongreß in Washington teil. Wiederholt führte er den Vorsitz in den gemeinsamen Zoll- und Handelskonferenzen. Ungarn wurde durch sein Ableben eines seiner tüchtigsten Wirtschaftspolitiker beraubt.

Ferner starb plötzlich der pensionierte Oberinspektor der Staatsbahnen Karl Széchy. Der Verblichene hat sich besonders auf dem Gebiete des Brückenbaues bleibende Verdienste erworben.

Übrige europäische Länder.

— Vereinigung von Knotenpunktstationen in Rußland. Zur Frage der Vereinigung von Knotenpunktstationen in Rußland finden sich in der Sowjet-Fachpresse folgende Ausführungen: Das russische Bahnnetz besitzt „als Erbe der früheren kapitalistischen Einrichtungen" eine Reihe großer Knotenpunkte, die aus einer ganzen Gruppe von besonderen, völlig selbständigen, in ihrem Bestand sich wiederholenden und in ihrer Tätigkeit ganz gleichartigen Stationen bestehen. Sie sind entstanden unter dem Einfluß einzelner Bahnen, Aktiengesellschaften und selbst einzelner Privatunternehmer. Als ein klares Beispiel einer solchen Stationshäufung in einem Knotenpunkte kann der Smolensker Knotenpunkt bezeichnet werden, mit seiner dreifachen Wiederholung von Zugbildungs-, Werkstätten-, Güter-, Personen-, Wasserentnahme- und sonstigen Einrichtungen, der am 1. Januar zu einem einzigen Hauptbahnhof unter Leitung der Moskau-Bjelorussko-Baltischen Bahn zusammengelegt wurde. Das Volkskommissariat arbeitete zu diesem Zwecke einen ins einzelne gehenden Plan aus, der an Stelle von 8 Stationen eine einzige große Station setzte. Es wurde dies ohne allzugroße Arbeiten erreicht und damit zugleich eine Entwicklung und ein Ausbau der Station für eine Reihe von Jahren verbunden. Ohne sich in technische Einzelheiten zu verlieren, mag es von Interesse sein, auf das Ergebnis der Vereinigung vom wirtschaftlichen Standpunkte im ersten Stadium des Ausbaues, das keine großen Änderungen, sondern nur die Umlegung einiger Weichen, Verbindungsgleise und Umstellung einiger Signale umfaßt, hinzuweisen. Es werden mit einem Schlage 276 Bedienstete oder 20 % des ganzen Personalstandes des Knotenpunktes gespart. Zum 1. April sollten in einem weiteren Stadium nochmals 130—140 Bedienstete entbehrlich werden. Nach überschläglicher Berechnung werden damit jährlich 110 000 Goldrubel erspart. Weiterhin wird es möglich, ohne jeden Anstand eine Reihe von Stationen innerhalb des Knotenpunktes zu schließen und damit die Anzahl der Rangierlokomotiven, der Rangierleistungen, der Stillstände sowie die Gleisunterhaltungskosten zu vermindern. Man will bei wieder eingetretenem Friedensverkehr 1642 Wagen-Werst im Tag erübrigen, 4 Rangierlokomotiven freibekommen, den Stillstand jedes einzelnen Wagens um 50 Minuten kürzen usw. und damit noch weitere 85 240 Goldrubel jährlich sparen. Der Umbau des Knotenpunktes, der mit Eintritt der Frühjahrsbauzeit in Angriff genommen werden soll, gestattet ohne allzugroße Arbeiten, die gegenwärtigen Smolensker Stationen in eine einzige vollständige zweiseitige Zugbildungsstation mit gegenüber den derzeitigen Einrichtungen erhöhter Leistungsfähigkeit umzugestalten, damit 30 Werst Gleis und 50 Weichen zu gewinnen und Einrichtungen und Materialien aller Art im Werte von 214 000 Friedensrubel herauszuholen. So bedeutende Ergebnisse und geldliche Errungenschaften setzen zugleich eine bis ins einzelne durchdachte Durchbildung des ganzen Verkehrs im Smolensker Knotenpunkt voraus.

Selbstverständlich können die im Smolensker Knotenpunkt in Aussicht stehenden Errungenschaften nicht ohne weiteres auf alle anderen Knotenpunkte des russischen Eisenbahnnetzes ausgedehnt werden, da einzelne von ihnen nach ihrer geographischen und topographischen Lage ganz bedeutende bauliche Maßnahmen erfordern würden, und da andere nach ihren Sondereigenschaften mehr einem Betriebe nach den Grundsätzen der Teilung als der Vereinigung der wirtschaftlichen Einrichtungen entsprechen. Auf Grund solcher Erwägungen ist das Volkskommissariat gerade daran, diejenigen Knotenpunkte, bei denen eine Vereinigung und Zusammenfassung der Arbeiten Vorteile verspricht, herauszusuchen. Die ersten Schritte nach dieser Richtung sind schon erfolgt. Dr. S.

— Regelmäßig wiederkehrende Brückenprüfungen in Rußland. Die gegenwärtigen Verfahren der Prüfungen der Brücken, die hauptsächlich auf der Bestimmung der größten Durchbiegung unter der bewegten Last, in der Natur gemessen, beruhen, wobei diese Größe einen gewissen Hundertteil der Spannweite nicht überschreiten darf, entsprechen nicht dem beabsichtigten Zweck, was in letzter Zeit die Arbeiten der russischen Brückenversuchstation besonders augenscheinlich gemacht haben. Das Brückenbureau hat daher neue Erprobungsvorschriften ausgearbeitet, die Höhenaufnahmen und planmäßige, ganz genaue Besichtigung der Brücke als wesentlichen Teil vorsehen. Es sollen sodann sowohl statische wie dynamische Erprobungen vorgesehen werden. Während der Erprobung wird die Brückendurchbiegung, die Bewegung der Auflagerollen und, wenn Vorrichtungen hierzu vorhanden, auch die Spannungsbeanspruchung bestimmt. Die erhaltenen Ergebnisse werden mit normalen, nach einfachen Erfahrungsformeln erhaltenen verglichen. Alle Ergebnisse werden in Form von Verzeichnissen, Zusammenstellungen, Schaulinien, Skizzen und Meßzahlen in das Brückenbuch eingetragen. Die Beurteilung des Brückenzustandes erfolgt auf der Grundlage der ganzen Arbeit, der Besichtigung der Brücke wie auch der Erprobung unter der Last, aber nicht mehr allein nach der Durchbiegung. Der Brückenausschuß hat die Vorschriften angenommen. Dr. S.

— Die künstlichen Wasserstraßen in Rußland und ihr gegenwärtiger Zustand. Rußland besitzt 8 Netze künstlicher Wasserstraßen mit einer Gesamtausdehnung von 3735 Werst.

Das Marien-Kanalsystem mit 1034 Werst Ausdehnung, 1895—1896 umgebaut, hat 83 größtenteils hölzerne, erneuerungsbedürftige Kunstbauten. Im Jahre 1922 wurden zwei Kunstbauten erneuert, die Schleuse Polsa und das Wehr „Nikolai", alle übrigen Kunstbauten wurden nur teilweise instand gesetzt, und zwar im Winter 1921/22 50 Kunstbauten.

Das Wischny-Wolotschoksystem mit 814 Werst und der Tichwinkanal mit 664 Werst bilden ebenso, wie das Mariensystem, Verbindungswege, die die Wolga mit dem Baltischen Meere verknüpfen. Sie verloren nach der Erbauung des Mariensystems ihren Wert als Verbindungsglieder und sind nur mehr von örtlicher Bedeutung. Ihre Unterhaltung ist zurzeit vernachlässigt.

Das Moskwerezkische System, 170 Werst lang, hat 12 Kunstbauten und befindet sich in ganz heruntergekommenen Zustande. Zwei Dämme werden wiederhergestellt und zwei weitere sind in Vorbereitung. Die Arbeiten sollen 1925/26 fertig werden.

Das Württembergische System, 123 Werst lang, vereinigt das Wolgabecken mit der nördlichen Dwina. Es wurde 1916—1918 für große Schiffe des Mariensystems umgebaut. Es erfordert gegenwärtig den Umbau einiger Dämme, die Verbreiterung und Vertiefung einer Reihe von Kanälen. Es befindet sich in gutem Zustande.

Das Nord-Donezsystem, dessen Bau 1913 beendet wurde, ist in gutem Zustande, versandet aber bei Überschwemmung außerordentlich, wodurch sich die Eröffnung des Systems für die Schiffahrt um einen ganzen Monat verzögert.

Das Beresinasystem, 615 Werst lang, 1805 erbaut, vereinigt die Beresina mit der westlichen Dwina und dient hauptsächlich dem Flößereibetrieb ins Ausland. In der Zeit des Bürgerkrieges wurde ein großer Teil der Kunstbauten durch Banden verbrannt oder zerstört, und zur Wiederherstellung sind bedeutende Mittel erforderlich. Gegenwärtig werden Beratungen über die augenblickliche Bedeutung des Systems für den Handel geführt, nach deren Ergebnis sich sein Schicksal entscheidet.

Das Tesinskische System, 85 Werst lang, 1834—1836 erbaut, dient als Zufahrtsweg zum Iwanowo-Wosnesenskischen Industriebezirk. Es ist so zerstört, daß es im vergangenen Jahre überhaupt kaum in Wirkung trat. In Anbetracht der ansteigenden Handels- und Industriebedeutung des Bezirkes soll im Jahre 1923 an einen allmählichen Umbau des Systems herangetreten werden. Für das gleiche Jahr ist von der Zentralverwaltung für die Flüsse eine Reihe von Erhebungen und Untersuchungen am Mariensystem, am Kuban, Dnjepr, Moskaufluß u. a. vorgesehen, um eine Verbesserung der Wasserwege zu erreichen. Dr. S.

— Direkter Eisenbahnverkehr Südslawiens mit der Türkei. Der direkte Bahnverkehr Südslawiens mit der Türkei ist nunmehr seit etwa 11 Jahren fast unausgesetzt unterbrochen. Die südslawische Eisenbahnverwaltung hat nun mit den ottomanischen Behörden Verhandlungen angeknüpft, um die Wiedereinführung des direkten Verkehrs mit der Türkei in die Wege zu leiten. Die mit der Orientbahngesellschaft geführten Verhandlungen sind bereits soweit gediehen, daß mit einer Wiederaufnahme des Verkehrs auf diesen Linien schon in der nächsten Zeit gerechnet werden kann.

— Eisenbahnfrachten in England. Der erste englische Verkehrsminister, Sir Eric Geddes, der seit einiger Zeit aus diesem Amt ausgeschieden und in die Industrie übergetreten ist, hat vor einigen Wochen in seiner nunmehrigen Eigenschaft als Vorsitzender des Bundes der britischen Industrie einen offenen Brief an die Eisenbahngesellschaften gerichtet, in dem er unter Hinweis auf die Frachtermäßigungen, die damals für die nächste Zeit in Aussicht gestellt waren, die Erwartung aussprach, daß nunmehr alle Frachten soweit herabgesetzt werden würden, daß sie nur noch 133⅓ % der Friedenssätze betrügen. Die Eisenbahngesellschaften haben nun zwar am 1. Mai neue Ermäßigungen ihrer Gebühren eintreten lassen, dieser Erwartung dabei aber nicht entsprechen zu können geglaubt. Man kann zwar annehmen, daß die Kreise, die jetzt hinter Sir E. Geddes stehen, selbst nicht überzeugt waren, daß die Eisenbahngesellschaften so weit würden heruntergehen können, man ist aber doch sehr enttäuscht über die Zurückhaltung der Eisenbahngesellschaften in bezug auf Frachtermäßigungen und empfindet deren Verhalten als einen Mangel an Entgegenkommen gegen Handel und Gewerbe.

Von den Frachtermäßigungen, die am 1. Mai in Kraft getreten sind, hat die Landwirtschaft den größten Vorteil. Die Frachtsätze für ihre Erzeugnisse betragen allgemein 150 % der Vorkriegssätze, während bisher für einen Teil davon 175 % erhoben wurden. Dabei hat die Landwirtschaft selbst nichts getan, um die Eisenbahngesellschaften zu ihren Gunsten zu beeinflussen, nur der Landwirtschafts-Ausschuß des Unterhauses hat seinen Einfluß in diesem Sinne geltend gemacht.

Den englischen Eisenbahngesellschaften fällt bekanntlich ein sehr erheblicher Teil des Paketverkehrs zu, den bei uns die Post besorgt; dieser Verkehr ist ihr sehr lästig, weil die zahlreichen kleinen Sendungen viel Arbeit erfordern, und es namentlich schwer ist, aus ihnen volle Wagenladungen zusammenzustellen. Es wird dabei ein Unterschied in der tariflichen Behandlung gemacht, je nachdem die Pakete mit Personen- oder mit Güterzügen verschickt werden. In beiden Fällen betrug die Fracht bisher das Doppelte des Satzes, der vor dem Kriege erhoben wurde. Trotz ihrer Abneigung gegen diesen Verkehrszweig haben die Eisenbahngesellschaften die Frachten soweit herabgesetzt, daß nur noch ein Zuschlag von 70 und 75 % zu den Friedenssätzen erhoben wird.

Im übrigen scheint den neuen Tarifen der Gedanke zugrunde zu liegen, daß die Güter, für die der Zuschlag zur Friedensfracht bis 75 % betrug, nur noch mit einem Zuschlag von 60 % belegt werden. Unter Hinweis auf die auch in England herrschende Wohnungsnot wird es namentlich freudig begrüßt, daß hiervon alle Baustoffe betroffen werden. Die Güter, für die bisher die Fracht auf 160 % der Friedenssätze stand, also im wesentlichen Kohle, Koks, Eisen und Stahl, ferner Eisenerze, bei denen der Zuschlag 40 % beträgt, werden von den neuen Herabsetzungen der Fracht nicht berührt. Bei Rohstoffen sind also im wesentlichen keine Ermäßigungen eingetreten, diese beschränken sich vielmehr in der Hauptsache auf Fertigerzeugnisse, augenscheinlich weil bei den ersteren schon ein erheblicher Abbau der Frachtsätze vorgenommen worden ist.

Die Eisenbahngesellschaften weisen, um sich ihres Vorgehens zu rühmen, darauf hin, daß die Frachtermäßigungen, die sie eingeführt haben, seitdem die Gewährleistung des Staates für ihre Einnahmen aufgehoben ist, einen Einnahmeausfall von 35 000 000 £ jährlich für sie bedeuten. Die Frachtsätze stehen jetzt etwa auf 75 %, die Fahrpreise auf 50 % über den Friedenszahlen, gegen die höchsten Zuschläge von 112 und 75 % schon ein erheblicher Abbau.

Den niedrigeren Frachtsätzen stehen nicht etwa höhere Verkehrsmengen gegenüber, so daß die Roheinnahmen dadurch auf der gleichen Höhe blieben; das Gegenteil ist der Fall. Der Verkehr hat sich zwar gehoben, aber doch nicht in dem Umfange, der zum Ausgleich der niedrigeren Gebühren nötig wäre. Zudem arbeiten die Eisenbahngesellschaften mit sehr erheblich erhöhten Unkosten. Ihre Betriebs- und Baustoffe sind 70 % teurer als vor dem Kriege, und für Löhne haben sie um 136 % höhere Sätze zu zahlen. Um die letztgenannte Zahl richtig zu würdigen, muß man beachten, daß die Löhne etwa zwei Drittel der Betriebskosten ausmachen. Die Eisenbahngesellschaften glauben infolgedessen in der Herabsetzung ihrer Tarife nicht weiter gehen zu können, als sie es getan haben, und beziffern die Mindereinnahme, die ihnen dadurch erwächst, auf 9 000 000 £. Andererseits erklären sie aber ihre Bereitwilligkeit, auf dem so beschrittenen Wege weiter zu gehen, wenn gewisse Verhandlungen, die zurzeit mit den Gewerkschaften gepflogen werden, zu einem günstigen Ergebnis führen, wenn also die Löhne abgebaut werden können.

Insoweit wird der Standpunkt der Eisenbahngesellschaften auch von der Gegenseite geteilt. Es wird aber noch darauf hingewiesen, daß diese über weitere Hilfsquellen verfügen, von denen sie nicht reden. Als solche werden namentlich die Rücklagen angesehen, die sich auf über 100 000 000 £, also etwa 10 % des Anlagekapitals der Eisenbahnen belaufen. Diesen sind z. B. auch die hohen Beträge zugeführt worden, die die Regierung als Entschädigung dafür gezahlt hat, daß während des Krieges, als die Eisenbahnen auf Staatskosten betrieben wurden, ein großer Teil der Unterhaltungsarbeiten zurückgestellt worden ist. Dies ist mittlerweile nachgeholt worden, ohne daß jene Beihilfe in Anspruch genommen worden wäre; es wird nun verlangt, daß das Geld, das der Steuerzahler aufgebracht hat, auch der breiten Allgemeinheit zugute kommt, indem es zur Herabsetzung der Frachten verwendet wird.

Die augenblickliche Lage der englischen Eisenbahnen wird als ein Übergangszustand angesehen, von dem man aber hofft und mit Bestimmtheit erwartet, daß er eine bessere Zeit einleitet. Das Eisenbahngesetz von 1921 erklärt eine Dividende in Höhe derjenigen von 1913 als einen angemessenen Reinertrag der in den Eisenbahnen angelegten Werte. Da aber das Jahr 1913 in dieser Beziehung einen Gipfel darstellt, haben die Eisenbahngesellschaften eine im Gesetz verankerte Grundlage, wenn sie auch heute fordern, daß ihr Betrieb einen verhältnismäßig hohen Ertrag bringen soll.

— **Eine 1. Klasse bei einer Straßenbahn.** Bei den Straßenbahnen von Liverpool gelten auf gewissen Strecken die Sitzplätze im Innern des Wagens als solche erster Klasse, für die ein erhöhter Fahrpreis zu zahlen ist, während außen der gewöhnliche Fahrpreis erhoben wird. Dabei ist es verboten, im Innern der 1. Klasse stehend mitzufahren, was natürlich vom Standpunkt der Ausnutzung des verfügbaren Raums sowohl von der Verwaltung wie von den Fahrgästen als Mißstand empfunden wurde. Diese einzigartige Einrichtung soll daher nunmehr abgeschafft werden.

— **Die Eisenbahnen von Neusüdwales.** Die Staatsbahnen und Straßenbahnen von Neusüdwales haben im letzten Betriebsjahr 18 823 154 £ Einnahmen und 14 131 918 £ Betriebsausgaben gehabt. Der Überschuß von 4 691 236 £ ist der Staatskasse zur Verzinsung der allgemeinen Staatsschuld zugeführt worden. Da aber von dieser auf die Staatsbahnen und Straßenbahnen ein Anteil von rd. 100 Millionen entfällt, zu dessen Verzinsung 4 685 209 £ erforderlich waren, hat der Betrieb nur einen Reingewinn von 6027 £ erbracht.

Fremde Erdteile.

— **Bangkok-Singapore in 2½ Tagen.** Die Staatsbahnen von Siam und diejenigen der Vereinigten Malaienstaaten wollen nach einer Mitteilung der „D. A. Z." zusammen einen durchgehenden Verkehr mit Tages- und Nachtzügen zwischen Bangkok und Singapore einrichten. Um dies zu ermöglichen, muß aber erst die Meerenge, die die Insel Singapore vom Festlande trennt, mit ihm in Verbindung gebracht werden. Zu diesem Zwecke wird ein Damm durch das Meer geschüttet, der so weit vorgeschritten ist, daß man erwartet, ihn gegen Ende des Jahres befahren zu können. Zurzeit verkehren durchgehende Züge von Penang am Nordende der malaiischen Eisenbahnen nach Bangkok in Siam. Das eine Zugpaar auf dieser Strecke, das Schlafwagen führt, legt die Fahrt in 36 Stunden zurück. Dies durchgehende Schnellzugpaar wird so stark benutzt, daß demnächst ein zweites verkehren soll. Die Reise von Penang nach Singapore, also durch die ganze Länge der Malaienstaaten und über den neuen Damm wird dann etwa 24 Stunden dauern, so daß man nach dessen Fertigstellung in 2½ Tagen von Bangkok nach Singapore wird reisen können.

— **Beschaffungen und Verkehr der amerikanischen Eisenbahnen.** Der Verein amerikanischer Eisenbahnen und der Verein der Eisenbahnbetriebsbeamten haben Anfang April eine gemeinschaftliche Sitzung gehalten, nach der sie in einer öffentlichen Mitteilung auf die zu erwartende Verkehrszunahme und ihre gemeinsamen Bestrebungen, den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden, hingewiesen haben. Danach sind seit dem 1. Januar 1922 1540 Mill. Dollar zur Verstärkung des Betriebsmittelparks und der Gleisanlagen usw. bewilligt worden; davon wurden 440 Mill. im Jahre 1922 ausgegeben. Vom 1. Januar 1922 bis Mitte März 1923 haben die Eisenbahngesellschaften 223 616 Güterwagen in Auftrag gegeben, von denen 117 280 geliefert und in Dienst gestellt worden sind. In derselben Zeit sind 4219 Lokomotiven bestellt und 2106 geliefert worden.

Überdies soll, um den verstärkten Herbstverkehr bewältigen zu können, die Zahl der Instandsetzungs-Lokomotiven und -Wagen bis zum 1. Oktober d. J. auf 5 % des Bestands herabgesetzt werden. Die Eisenbahnen wollen ihren eigenen Wintervorrat an Kohle schon bis zum 1. September auf Lager fördern und auch sonst dafür sorgen, daß ihre eigenen Transporte im Herbst so viel wie möglich eingeschränkt werden. Daneben sollen auch Verkehrsverbesserungen eingeführt werden. Handel und Gewerbe sollen ebenfalls aufgefordert werden, ihre Massensendungen vor dem Einsetzen der Verkehrsflut im Herbst aufzugeben und anzufordern, die Wagen voll zu beladen und für schnelles Entladen der Wagen zu sorgen, so daß während der verkehrsstarken Jahreszeit die Güterwagen möglichst günstig ausgenutzt werden.

— **Rückgang des amerikanischen Eisenbahnnetzes.** Die Länge der Eisenbahnnetze der Vereinigten Staaten von Amerika betrug im Jahre 1922 rd. 411 000 km. Im Jahre 1910 hatte der Zuwachs noch fast 10 000 km betragen, und die sechs Jahre 1910 bis 1915 brachten im ganzen eine Verlängerung um 32 673 km. Von 1916 begann die Länge des amerikanischen Eisenbahnnetzes jedoch zurückzugehen, indem die Neubaustrecken von denjenigen übertroffen wurden, die stillgelegt und abgebrochen wurden. Die sechs Jahre 1916 bis 1921 brachten eine Verminderung um 3552 km, wovon 1300 km allein auf das Jahr 1921 entfielen. Die letztere Zahl ist fast doppelt so groß wie diejenige der vorhergehenden Jahre. Die Schuld an diesem Rückgang wird der Gesetzgebung zugeschrieben, die die Eisenbahnen verhindert, ihre

..rife so zu erhöhen, daß das in den Eisenbahnen angelegte ..ld eine auskömmliche Verzinsung findet. Augenscheinlich ..rd die Nachricht über den Rückgang der amerikanischen Eisen..nen und über den Grund dafür in der Absicht verbreitet, auf .. Gesetzgebung einen Druck auszuüben, daß sie den Eisen..nen freie Hand bei Gestaltung ihrer Tarife läßt.

Rechtspflege.

— Die Einlassung des Eisenbahnfiskus auf einen Rechtsstreit ..er die Entschädigung für ein beraubtes Gut begründet für ihn ..ch nicht ohne weiteres eine erhöhte Entschädigungspflicht im ..ne des § 457 Abs. 3 HGB. und der §§ 88 Abs. 3 und 95 HGB. ..rk. des OLG. Naumburg (Saale) vom 14. November 1922 in ..chen Sch. wider Eisenbahnfiskus 2 U 17/22 75.)

..Die Klägerin hatte im Januar 1918 bei ihrem Umzuge von ..ngerhausen nach Wolmirstedt b. Magdeburg drei Reisekörbe ..d eine Frachtkiste mit der Eisenbahn nach Magdeburg ver..dt und die drei Körbe nach Wolmirstedt weitergeleitet. Die ..ücke hatten vor ihrer Abholung durch den Spediteur eine ..oche lang im Flur des Hauses Töpferberg 46 in Sangerhausen ..standen, in dem die Klägerin gewohnt hatte, und haben als..nn noch einen Tag auf dem Bahnhof in Sangerhausen gelagert, ..il zunächst die Bezettelung nicht ordnungsmäßig ausgeführt ..r.

..Mit der Behauptung, die Gepäckstücke seien während der Be..rderung auf der Eisenbahn beraubt worden, verlangt die Klä..rin Schadenersatz. Sie hat zu Beginn des Rechtsstreits — ..ühjahr 1918 — den Wert der von ihr im einzelnen aufgeführ..n und vermißten Gegenstände auf 5271,90 ℳ angegeben und ..nächst Zahlung eines Teilbetrages von 4000 ℳ begehrt, und ..ar nur wegen des Inhalts der Körbe, nicht der Kiste, und auch ..cht wegen der in den Stücken enthalten gewesenen Kostbar..iten.

..Der Beklagte hat Klageabweisung beantragt, hilfsweise um ..llstreckungsnachlaß gebeten. Er hat bestritten, daß die Klä..rin die von ihr als fehlend angegebenen Sachen überhaupt ..essen habe und, falls dies zuträfe, daß diese Sachen in den ..päckstücken enthalten gewesen seien. Er hat sich auf den .. Sangerhausen ausgestellten Frachtbrief gestützt, laut dem ..e vier Gegenstände in Sangerhausen nach bahnamtlicher Ver..egung nur 156 kg schwer gewesen seien, sowie auf den in ..gdeburg über die drei Körbe ausgestellten Eilfrachtbrief, laut ..ssen diese bei der Weiterleitung nach Wolmirstedt 140 kg ..wogen hätten. Er hat ausgeführt, daß sich hiernach bei einem ..rmutlichen Gewichte der in Magdeburg abgelieferten Kiste ..n 10 kg ein Fehlgewicht von nur 6 kg ergebe. Er hat hieraus ..folgert, daß die Klägerin während der Beförderung der Stücke ..f der Eisenbahn eine große Anzahl Gegenstände im Gewicht ..n etwa 50 kg nicht verlorengegangen sein könne, daß viel..hr der Verlust, wenn er entstanden sei, auf eine vor der ..ergabe der Stücke an die Bahn erfolgte Beraubung zurück..führt werden müsse.

..Das Landgericht hat den Anspruch der Klägerin dem Grunde ..ch für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung des Beklagten ..gen diese Entscheidung ist rechtskräftig zurückgewiesen ..rden.

..n dem Verfahren über den Betrag des Anspruchs hat die ..lägerin ihren Anspruch von 4000 ℳ auf 24 666 ℳ erhöht. Zur ..gründung dieses neuen Antrages hat sie geltend gemacht, die .. Verlaufe des Rechtsstreits eingetretene allgemeine Preis..igerung bedingt für die Neubeschaffung der von ihr vermiß.. Gegenstände die Aufwendung eines Geldbetrages in der nun..hr geforderten Höhe.

..Der Beklagte hat seinen Klageabweisungsantrag sowie den ..fsantrag auf Vollstreckungsnachlaß wiederholt.

..Das Landgericht hat durch Urteil vom 12. November 1921 die ..rurteilung des Beklagten zur Zahlung von 4887,50 ℳ nebst .. Zinsen seit 22. Januar 1918 und zur Tragung von ¾ der ..sten des Rechtsstreits von einem Eide der Klägerin des In..lts abhängig gemacht, daß sie die in ihrem Verzeichnis auf..führten Sachen in die beim Beklagten aufgegebenen Körbe ..packt und bei der Öffnung nach Eintreffen nicht vorgefunden ..e, mit der Mehrforderung aber die Klägerin abgewiesen.

..egen diese Entscheidung hat die Klägerin Berufung ein..gt. Sie beantragt, indem sie den Klageanspruch weiter er..t, unter Abänderung des angefochtenen Urteils den Beklagten ..verurteilen, an die Klägerin 40 840 ℳ nebst 4 % Zinsen seit ..m 28. Januar 1918 abzüglich der im Januar 1922 vom Be..lgten bereits gezahlten 5660,80 ℳ zu zahlen und die Kosten ..s Rechtsstreits zu tragen. Der Beklagte begehrt Zurück..isung der Berufung, hilfsweise Vollstreckungsnachlaß.

..ur Begründung ihrer Anträge wiederholen die Parteien ihr ..bringen im ersten Rechtszuge. Die Klägerin stützt ihren ..spruch weiterhin auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit des ..klagten und behauptet, ein solches Verhalten des Beklagten ..gründende Tatsachen schon im ersten Rechtsgange vorgebracht zu haben. Die vorsätzliche Schädigung erblickt sie darin, daß der Beklagte trotz Feststellung eines Fehlgewichts der Stücke von 6 kg die Verpflichtung zur Ersatzleistung überhaupt bestritten habe. Als grobe Fahrlässigkeit legt sie dem Beklagten aus, daß er die Gepäckstücke (Stückgut) bei der Annahme zur Beförderung nicht einzeln gewogen habe, daß er ferner die Körbe offen, also offensichtlich erbrochen, in Magdeburg zur Weiterbeförderung nach Wolmirstedt zugelassen habe, und endlich, daß er die Klägerin von der Feststellung eines Fehlgewichts nicht benachrichtigt habe. Der Beklagte hat hierauf mit den An- und Ausführungen seines Schriftsatzes vom 2. Juni 1922 entgegnet. Auf ihn wird verwiesen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e. Die Berufung ist nicht begründet. Die Klägerin begehrt Schadensersatz auf Grund eines Eisenbahnfrachtvertrages für den teilweisen Verlust des Frachtgutes. Die Parteien streiten über die Höhe des zu leistenden Schadensersatzes. Die Klägerin vertritt den Standpunkt, daß sie durch die Ersatzleistung des Beklagten in den Stand gesetzt werden müsse, sich heute die abhandengekommenen Sachen anderweitig zu beschaffen. Sie beruft sich auf den vom Reichsgericht in einigen seiner neueren Entscheidungen — so namentlich in der Entscheidung vom 12. März 1921 Bd. 101, S. 420 — aufgestellten Grundsatz, daß der Bemessung des Schadensersatzes für Sachbeschädigung der Zeitpunkt der letzten Tatsachenverhandlung zugrunde zu legen sei. Dieser Grundsatz, der nur für Fälle aufgestellt ist, in denen voller Schadensersatz nach §§ 249 ff. BGB. verlangt werden kann, ist hier nicht anwendbar, da die Sondervorschrift des § 457 Abs. 1 HGB. und die gleichlautende des § 88 Abs. 1 EVO. entgegensteht.

Nach dieser ausdrücklichen Vorschrift entscheidet bei der Bemessung des Schadensersatzes, den die Eisenbahn auf Grund eines Frachtvertrages für Verlust des Gutes zu leisten hat, die Zeit der Annahme des Gutes zur Beförderung. Zu ersetzen ist der gemeine Wert — oder der gemeine Handelswert —, den das Gut in diesem Zeitpunkt gehabt hat, gemessen und ausgedrückt in dem allgemeinen deutschen Wertmesser, der Mark. Den Wert der Mark selbst, wie die Klägerin weiterhin meint, zu dem im § 457 Abs. 1 HGB. angegebenen Zeitpunkte im Vergleich mit der Zeit der letzten Tatsachenverhandlung zu berücksichtigen, erscheint ohne weiteres nicht zulässig, solange die Mark als Wertmesser anerkannt ist.

Die Klägerin gründet ihren Anspruch fernerhin auf § 457 Abs. 3 HGB., welcher bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn diese zum Ersatz des vollen Schadens verpflichtet. Damit kann die Klägerin jedoch nicht mehr gehört werden. Sie hat bisher ihre Klage nicht auf Tatsachen gestützt, aus denen zu folgern wäre, daß die Beraubung ihrer Gepäckstücke durch grobfahrlässiges oder gar vorsätzliches Verhalten der Eisenbahn verursacht wurde. Es umfaßt deshalb auch das Urteil über den Grund des Anspruchs auf den aus § 457 Abs. 3 HGB. begehrten Schadenersatz nicht, so daß im Verfahren über den Betrag für eine Berechnung des Schadens nach § 457 Abs. 3 HGB. kein Raum ist.

Schließlich fordert die Klägerin die Deckung ihres weiteren Schadens aus dem Gesichtspunkte des Verzuges. Ein über den gewöhnlichen Verzugsinanspruch (§ 288 Abs. 1 BGB.) hinausgehender Verzugsschadensanspruch ist durch § 288 Abs. 2 BGB. ausdrücklich zugelassen. Die Zubilligung eines solchen Anspruchs würde auch der Bestimmung des § 457 Abs. 1 HGB. nicht widersprechen, da Verpflichtung zum Ersatz von Verzugsschaden auf dem Verzugsverschulden beruht. Ein Verzugsverschulden des Beklagten liegt jedoch nicht vor. Ein solches kann nicht schon darin erblickt werden, daß der Beklagte nicht sofort bezahlte, sondern sich auf die Klage einließ. Es würde nur dann vorliegen, wenn sein Irrtum über sein Recht auf Verwiegung auf Fahrlässigkeit beruhte, oder wenn für ihn die Verpflichtung zur Leistung zweifelsfrei feststand. Letzteres ist nicht schon aus der Tatsache zu entnehmen, die er bereits in der Klagebeantwortung zugegeben hat, die Gepäckstücke der Klägerin hätten bei der bahnamtlichen Verwiegung in Magdeburg einen Gewichtsverlust von 6 kg aufgewiesen. Dieses Zugeständnis ist nicht gleichbedeutend mit einem Anerkenntnis der Verpflichtung zur Ersatzleistung für die Gegenstände, von denen der Beklagte bis heute bestritten hat, daß sie überhaupt in den Körben der Klägerin enthalten gewesen seien. Auch als Fahrlässigkeit kann es dem Beklagten nicht ausgelegt werden, daß er nicht sofort Ersatz leistete. Der dem Ersatzanspruch zugrunde liegende Sachverhalt war nicht so klar, daß der Beklagte von vornherein seine Zahlungspflicht hätte anerkennen müssen. Die Tatsache, daß die Körbe der Klägerin vor ihrer Abgabe an die Bahn zur Beförderung eine Woche lang im Flur des Hauses gestanden hatten, in dem die Klägerin gewohnt hatte, schloß die Möglichkeit nicht aus, daß jene Stücke bereits vor ihrer Annahme zur Beförderung gestohlen waren, zumal bei der bahnamtlichen Verwiegung ein Fehlgewicht von nur 6 kg festgestellt wurde. Bei dieser Sachlage war es für den Beklagten geboten, seine Schadensersatzpflicht im Prozeßwege feststellen zu lassen. Damit entfällt der Verzugsschadensanspruch der Klägerin.

Nach alledem kann von der Klägerin kein höherer Schadensersatz gefordert werden, als der von dem Taxator Witte ermittelte Wert der angeblich verlorengegangenen Sachen ausmacht. Sie ist deshalb mit ihrer über den ihr bedingt zuerkannten Betrag hinausgehenden Forderung zu Recht abgewiesen worden. Eine bedingungslose Verurteilung des Beklagten, die der Antrag der Klägerin verlangt, ist nicht gerechtfertigt, weil die Klägerin bisher keinen schlüssigen Beweis dafür erbracht hat, daß sie die sämtlichen Gegenstände, für die sie Ersatz begehrt, auch in die beraubten Körbe verpackt und später beim Öffnen der Körbe in Wolmirstedt nicht vorgefunden hat. Es muß deshalb bei dem Eide der Klägerin, durch dessen Leistung sie jenen Beweis noch erbringen soll, bewenden.

Sonach war die Berufung der Klägerin zurückzuweisen.

Bücherschau.

— Handbuch für den Verkehr mit Oberschlesien. Die Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln hat ein umfangreiches Handbuch herausgegeben, in dem die Vorschriften, die den Verkehr zwischen den beiden Abstimmungsgebieten von Oberschlesien und zwischen diesen Gebieten einerseits und Polen und Deutschland andererseits regeln, in erschöpfender Weise dargestellt sind. Das Handbuch kann im Verlage von Kirsch & Müller G. m. b. H., Beuthen (Oberschlesien), zum Preise von etwa 4000 ℳ bezogen werden. In dem Handbuch sind u. a. folgende Abhandlungen und Verzeichnisse vorhanden: 1. Allgemeine Bemerkungen über den Personenverkehr mit Polnisch-Oberschlesien (Paßbestimmungen). 2. Zusammenstellung der Post- und Telegraphengebühren im Verkehr mit Polnisch-Oberschlesien. 3. Die wichtigsten Bestimmungen der Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife sowie der Güter- und Tiertarife. 4. Die erforderlichen Güterbegleitpapiere. 5. Wirtschaftliche Bestimmungen des deutsch-polnischen Abkommens. 6. Deutsche Ein- und Ausfuhrvorschriften. 7. Polnische Zollbestimmungen. 8. Die Gemischte Kommission und das Schiedsgericht für Oberschlesien. 9. Bestimmungen über den Verkehr mit Kraftwagen und Motorfahrzeugen. 10. Bestimmungen über den Veredelungsverkehr. 11. Verzeichnisse der deutschen Konsularbehörden in Polen, der polnischen Konsularbehörden in Deutschland, der oberschlesischen Ortschaften, die an Polen gefallen sind, der Landzollämter an der neuen Grenze in Oberschlesien und der polnisch-oberschlesischen Erzeugnisse, die auf Grund des Art. 224 des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien beim Eingang nach Deutschland Zollfreiheit genießen.

— Energie und Entropie. Eine leicht verständliche Darstellung ihres Wesens und der Grundlagen der Energiewirtschaft. Von Dipl.-Ing. W. Lehmann. Mit 8 Textfiguren. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9. Preis 5,40 ℳ mal Teuerungszahl.

Da der Verfasser erkannt hat, daß der Energiebegriff durchaus noch nicht in wünschenswertem Ausmaße ins Volk gedrungen ist und die Zahl derjenigen, die ihn überhaupt nicht kennen, erschreckend groß ist, will er mit seinem aufklärenden Buche helfend einspringen. Den allgemein-verständlichen Darlegungen zu folgen, muß auch dem Laien ein Leichtes sein. „Was ist Energie?... Staunend sehen wir einen Riesenkran Lasten von vielen Tonnen Gewicht spielend in schwindelnde Höhen heben: dazu ist Energie nötig! Die tosenden Wassermassen des Niagarafalles verraten uns die gewaltige Energie des Stromes. Die Energie des Blitzes ist es, die im Gewittersturm die mächtigsten Bäume zersplittert, und die Energie des Windes, die sie entwurzelt. Die gleiche Windenergie dreht aber auch in friedlicher Arbeit unsere Windmühlen. Energie ist es auch, wenn uns die Glut einer allesverzehrenden Feuersbrunst ins Gesicht schlägt, wie es ebenso auch Energie ist, wenn uns die Sonne ihre warmen Strahlen sendet, ohne die es kein Wachsen und Gedeihen gibt. Energie ruht auch im Boden, in unseren kostbaren Kohlenlagern. Nach ihrer Auferstehung leitet sie der Mensch in Form elektrischer Energie auf dünnen Drähten zu segensreicher Arbeit ins weite Land. ...“ Mit dem Wesentlichen der verschiedenen Energieformen wird der Leser kaum vertraut gemacht; er erhält einen Begriff von der mechanischen Arbeit, von der Bewegungs-, Spannungs- und Wärmeenergie. Die mechanische Wärmetheorie bringt Aufklärung über die Bewegungsenergie der Moleküle. Bei Behandlung der Zustandsänderungen eines Gases ergeben sich Betrachtungen über die isothermische und adiabatische Zustandsänderung. Auch die Elektrizität ist letzten Endes nichts weiter als eine Form der Energie. Anmerkungen über die strahlende und chemische Energie folgen. Umwandlung aus einer Form der Energie in die andere ist möglich; aber nach dem Gesetz von der Erhaltung der Energie, das auch unter Mitteilung einiger Formeln erläutert ist, kann Energie nicht verlorengehen, aber auch nicht aus Nichts entstehen; daher auch die Unmöglichkeit des Perpetuum mobile. Es folgen Anmerkungen über den Wirkungsgrad, die Aufspeicherung der Energie und die Energieverluste.

Der zweite Abschnitt des Buches ist der Erklärung der Entropie gewidmet. Hierbei war einleitend nochmals auf den Wert der Energie und dann auf „das Streben der Energie zum Bewegungszustand höchster Wahrscheinlichkeit“ an Hand gut durchdachter Schaubilder einzugehen. Dem so vorbereiteten Leser wird nun der Entropiesatz verständlich. Die Energie geht zwar nicht verloren, aber sie altert: „Jeder Mensch und jedes Tier wird mit jedem Tage älter. Mögen sich auch viele der Körperzellen ständig erneuern, verjüngen, der Körper als Ganzes eilt dem Alter und der endlichen Auflösung zu. Ganz ähnlich strebt auch die Energie einem fernen Ziele zu, dem Zustand höchster Wahrscheinlichkeit, und sie tut dies auf zweierlei Weise, einmal durch den Übergang in die regellose Bewegungsenergie der Wärme und das andere Mal durch Verteilung über den endlosen Raum. Man könnte auch bei der Energie von einem Alterungsvorgang sprechen und von einem endlichen Tode, wenn alle Energie zu Wärme niedrigster Temperatur geworden ist. In diesem Sinne gesprochen wird also die Energie immer älter und damit wertloser, niemals jünger. Es gibt kein Geschehen auf unserer Erde, bei welchem die wirkenden Energien den umgekehrten Weg gingen.“ „Energiealterung“ oder „Energiealter“ ist das, was mit dem Ausdruck „Entropie“ bezeichnet wird. Das Buch befaßt sich u. a. mit der Entropie bei Wärmeleitung, der Umwandlung von Wärme in mechanische Arbeit und dem hiermit in Verbindung stehenden Carnotschen Kreisprozeß, mit der Erzeugung von Elektrizität aus Wärme und schließlich auch mit der Wirkungsweise der Dampfturbinen und mit der Entropie des Dampfes.

Eine vorzügliche, vor allem der Allgemeinheit zugute kommende schriftstellerische Arbeit. Es sei nochmals darauf hingewiesen, daß die Darlegungen auch jedem Laien ohne weiteres verständlich sind. Dem 40 Seiten starken Hefte sollte deshalb ein großer Leserkreis beschieden sein. W. M.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 8.79 km lange Teilstrecke Maltsch-Leubus der Nebenbahn Maltsch-Wohlau ist gemäß § 5[3] der Vereinssatzungen den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Breslau zugerechnet worden.

Vereinsdrucksachen.

Das Übereinkommen betr. die Abrechnung im Verein D. E.-V. (V. A. Ü.) von 1918 ist durch einen Neudruck, gültig vom 1. Juni d. J., ersetzt worden. Diese Drucksache ist mit Schreiben IV. 136 vom 6. Mai 1923 verteilt worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Osten. Am 1. Mai 1923 ist der links der Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) gelegene Bahnhof Pillgram, der bisher nur dem Stückgut- und einem beschränkten Tierverkehr und dem Wagenladungsverkehr eines Privatgleisanschlusses diente, für den öffentlichen Gesamtverkehr freigegeben.

Die Abfertigung von Sprengstoffen und von Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Die Tarifbestimmungen bleiben bestehen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 7. Mai 1923 an wird die Beförderung von Milch von und nach dem Personenhaltepunkt Zescha zugelassen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I. 77 vom 27. April 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Bezugspreis für das technische Vereinsorgan für März 1923.

Nr. III. 53 vom 26. April 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen betr. Vereinsmitgliedschaft der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen.

Nr. IV. 136 vom 6. Mai 1923 (abgesandt am 7. Mai 1923) an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. das Übk., betreffend die Abrechnung im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (VAÜ).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Mai 1923 wird der links der Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) gelegene Bahnhof Pillgram, der bisher nur dem Stückgut- und einem beschränkten Tierverkehr und dem Wagenladungsverkehr eines Privatgleisanschlusses diente, für den öffentlichen Gesamtverkehr freigegeben.

Die Abfertigung von Sprengstoffen und von Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Die Tarifentfernungen bleiben bestehen. (632)

Charlottenburg, den 23. April 1923.
Reichsbahndirektion Osten.

2. Güterverkehr.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. wird die Fracht für Holz bei Verwendung von Schemelwagen ermäßigt.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 3. Mai 1923. (627)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Der mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 eingeführte Nachtrag I zum Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ia Frachtsatzzeiger für die regelrechten Tarifklassen gilt vom genannten Tage auch im „Oberschlesischen Wechselverkehr". Genehmigung des Oberkomitees liegt vor.

Oppeln, den 2. Mai 1923. (626)
Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft D (Stationstarif Tfv. 6).

Am 20. Mai 1923 erscheint der Nachtrag 2. Er enthält die seit dem Tage des Inkrafttretens des Heftes D (1. 12. 22) eingetretenen Änderungen und Ergänzungen. — Das „Ergänzungsblatt" vom Dezember 1922 erhält die Bezeichnung „Nachtrag 1". Der Preis des Nachtrags 2, der z. Zt. noch nicht feststeht, wird durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger später besonders bekanntgegeben werden. — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. Mai 1923. (637)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b — Tfv. 4 a —.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Hohenzollerischen Landesbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht
a) für Eil- und Frachtstückgut von 2 *M* auf 200 *M* für 100 kg,
b) für Wagenladungen von 1 *M* auf 100 *M* für 100 kg.

Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. April 1923. (624)
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr.
B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in beiden obengenannten Tarifen die Entfernung nach der Station Sosnowiec Warszawski (alte Bezeichnung Granica pod Katowicami — Kattowitz Landesgrenze —) durch Zuschlag von 4 km zu den Entfernungen der Station Schoppinitz Nord oder Schoppinitz Süd berechnet, wobei stets die kürzere Entfernung anzuwenden ist.

Oppeln, den 3. Mai 1923. (630)
Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 7a für Eisenerz.

Aus Anlaß der Verkehrsschwierigkeiten infolge des Einbruchs der Franzosen in das Ruhrgebiet wird vorübergehend und auf jederzeitigen Widerruf der A. T. 7a für Erzsendungen aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, die auf Zwischenstationen bzw. den Binnenumschlagplätzen Oberlahnstein, Frankfurt a. M. und Offenbach gelagert und von hier der Bestimmungsstation zugeführt werden, nachträglich im Erstattungswege gewährt. Die ursprüngliche Versand- und endgültige Empfangsstation müssen dem A. T. 7a angehören.

Die Erstattung für die Beförderung von der Versandstation des A. T. 7a bis zur Lagerstation ist von dem Nachweis abhängig, daß eine gleich große Menge von der Lagerstation nach einer Empfangsstation des A. T. 7a befördert ist und umgekehrt.

Die Erstattungsanträge sind binnen 6 Monaten nach Eingang der Sendungen auf der endgültigen Bestimmungsstation unter Beifügung der Originalfrachtbriefe und gegebenenfalls der Schiffsladelisten zu stellen.

Nähere Auskunft erteilt die RBD. Frankfurt a. M. und die beteiligten Abfertigungsstellen. (629)

Frankfurt a. M., den 2. Mai 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Februar 1923.

Auf Seite 38 ist im Tarif Nr. 8 bei den Bahnhöfen von Genova „S. Limbania" nachzutragen. (621)

München, den 30. April 1923.
Tarifamt beim RVM., Zw. B.

Tfv. 191 Deutsch-Rumänischer Güter- und Kohlenverkehr.

Für Sendungen, die nur durch die Tschechoslowakei zu befördern sind, darf mit sofortiger Gültigkeit außer dem Wege über Čornyj Arduo st. hr. Halmei oder umgekehrt auch der Leitungsweg über die tschechoslowakisch-rumänischen Grenzübergangsstationen Tereŝva státní hranice-Campulung la Tisa im Frachtbrief vorgeschrieben werden. Im Verzeichnis der Grenzübergangsstationen in der Anlage zum Tarif ist daher auf Seite 7 unter B, 3 Tereŝva Státní hranice unter Čornyj Arduo st. hr. und Campulung la Tisa unter Halmei nachzutragen. Der neu einbezogene Grenzübergang Tereŝva st. hr.-Campulung la Tisa liegt an der von Kiralhaza über Sighetul (frühere Bezeichnung Mármarossziget) nach Borsa führenden Strecke.

Breslau, den 1. Mai 1923.
Reichsbahndirektion. (623)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib, Tfv. 4a.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Filderbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht und zwar
a) für Eil- und Frachtstückgut von 2 M. auf 300 M. für 100 kg,
b) für Wagenladungen von 1 M. auf 150 M. für 100 kg.

Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. April 1923.
Reichsbahndirektion. (622)

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Infolge Schließung der bisherigen Station Gleiwitz und Umbenennung der Station Gleiwitz Vschbbf. in Gleiwitz treten für diese Station Entfernungserhöhungen ein, die mit Gültigkeit vom 10. Juni 1923 in Kraft gesetzt werden. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist beruht auf der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Mai 1923. (636)
Reichsbahndirektion.

Ab 1. Mai d. J. ist für die im Wechselverkehr eingehenden und im Binnenverkehr zur Abfertigung kommenden entseuchungspflichtigen Wagen, soweit dieselben auf Reichsbahnstrecken den Entseuchungsanstalten zugeführt werden müssen, für die Beförderung auf der Reichsbahn neben der tarifmäßigen Entseuchungsgebühr eine Vergütung in Höhe der in der Zusatzbestimmung A I. a 4 (1) zu § 12 des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, vorgesehenen Beförderungsgebühr für die Achse und das Kilometer zu erheben.

Halle/S., den 1. Mai 1923. (628)
Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 15. März 1923.

Auf Seite 44 des Tarifs ist die Entfernung München-Laim-Radolfzell von 361 auf 261 abzuändern. (618)

München, den 25. April 1923.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Vom 7. Mai 1923 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltpunkt Zescha zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 3. Mai 1923. (625)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. werden die Frachtsätze für Elektrodenkohlen, Retortenkohlen und Abfälle davon erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (631)

Altona, den 3. Mai 1923.
Reichbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A, Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1923 werden die im Anhang 1 zum Heft A nachrichtlich angegebenen Umladegebühren für den Übergangsverkehr mit der Weimar-Rastenberger Eisenbahn erhöht. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. Näheres enthält der nächste Tarif-Anzeiger. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft. (619)

Berlin, den 1. Mai 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1923 treten die Niederländischen Eisenbahnen hinsichtlich der auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen dem Ausnahmetarif 20 für frischen Spinat bei. Mit dem gleichen Zeitpunkte wird im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 10 a für Torfstreu unter den Torfstreufabrikstationen nachgetragen: Beckdorf.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (620)

Berlin, den 2. Mai 1923.

Reichsbahndirektion.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Am 1. Mai 1923 ist für die im Wechselverkehr eingehenden und im Binnenverkehr zur Abfertigung kommenden entseuchungspflichtigen Wagen, soweit dieselben auf Reichsbahnstrecken den Entseuchungsanstalten zugeführt werden müssen, für die Beförderung auf der Reichsbahn neben der tarifmäßigen Entseuchungsgebühr eine Vergütung in Höhe der in der Zusatzbestimmung A I a 4 (1) zu § 12 des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, vorgesehenen Beförderungsgebühr für die Achse und das Kilometer zu erheben.

Neustadt O.-Schl., den 20. April 1923.

Die Direktion (635)

der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn-Gesellschaft.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 13. Mai 1923 erhöhen sich die Personentarifentfernungen der Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn im Binnen- und direkten Verkehr um je 3 km.

Darmstadt, am 7. Mai 1923. (638)

Die Direktion,

zugleich im Namen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. werden die bes. Ausf.-Best. des vorgenannten Tarifs zu § 12 EVO. im Abschnitt II auf S. 8 des Tarifs durch folgende neue Ziffer 5 ergänzt:

„5. Für Kleingärtner.

1. Fahrkarten für Kleingärtner werden für die 3. Klasse zum halben gewöhnlichen Fahrpreis in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober unter nachstehenden Bedingungen ausgegeben an
   a) Eigentümer und Pächter von Kleingärten,
   b) Ehegatten, Kinder, Geschwister, Eltern, Schwiegereltern, Schwiegerkinder, Stiefkinder, Pflegekinder und Enkel der zu a) genannten Personen, wenn sie deren Hausstand angehören und bei ihnen wohnen.
2. Kleingärten sind nur Grundstücke von 200 bis 2500 qm Größe, die überwiegend zur Gewinnung von Feld- oder Gartenfrüchten benutzt werden und keine festen Wohnhäuser und gewerblichen Anlagen tragen. Der Kleingarten darf nicht gewerbsmäßig und nur zur Deckung des eigenen Bedarfs des Kleingärtners und nur durch ihn selbst und die zu 1. unter b) genannten Angehörigen ohne fremde Hilfe bewirtschaftet werden.
3. Fahrkarten für Kleingärtner erhalten die Berechtigten für die Fahrten zwischen der Station des Wohnortes oder des Arbeitsortes und der dem Kleingarten nächstgelegenen Station.
4. Fahrkarten für Kleingärtner sind nicht übertragbar. Der Übergang in die höhere Klasse ist ausgeschlossen.
5. Kinder vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre genießen keine besondere Vergünstigung.
6. Zur Erlangung der Preisermäßigung bedarf es eines für das laufende Kalenderjahr gültigen Antrages nach vorgeschriebenem Muster. Antragsvordrucke werden von den Fahrkartenausgaben gegen Bezahlung abgegeben.

   Der Antrag ist von dem Eigentümer oder Pächter des Kleingartens eigenhändig auszufüllen. Dem Antrag sind unaufgezogene Lichtbilder aller Personen beizufügen, für die die Preisermäßigung beantragt wird.
7. In dem Antrag ist von der Gemeinde-(Ortspolizei-) Behörde des Ortes, in dem der Kleingarten liegt, oder von der hierfür besonders bezeichneten Stelle dieser Behörde (Wohnungsamt, Kleingartenamt) zu bescheinigen
   a) daß der Antragsteller Eigentümer oder Pächter eines Kleingartens ist,
   b) welche Größe der Kleingarten hat,
   c) daß der Kleingarten überwiegend zur Gewinnung von Feld- und Gartenfrüchten benutzt wird und keine festen Wohnhäuser oder gewerblichen Anlagen trägt,
   d) daß der Kleingarten nicht gewerbsmäßig und zur Deckung des eigenen Bedarfs des Kleingärtners und nur von ihm selbst und den zu 1. unter b) genannten Personen ohne fremde Hilfe bewirtschaftet wird.

   Wird die Preisermäßigung auch für Angehörige beansprucht, so hat die Gemeinde- (Ortspolizei-) Behörde am Wohnort des Antragstellers zu bescheinigen, in welchem verwandtschaftlichen Verhältnis diese Personen zum Antragsteller stehen, daß sie seinem Hausstand angehören und bei ihm wohnen.

   Wird die Preisermäßigung für einzelne Personen auch von der Station des Arbeitsortes beantragt, so hat die Gemeinde- (Ortspolizei-) Behörde am Wohnort des Antragstellers auch zu bescheinigen, wo diese Personen arbeiten.
8. Der Antrag ist spätestens 14 Tage vor der ersten Lösung der Karten an die von der Eisenbahnverwaltung bestimmte Stelle zur Genehmigung einzureichen.
9. Der Antragsteller erhält bei Genehmigung des Antrages für sich und jeden Angehörigen, für den die Preisermäßigung gewährt wird, einen mit Lichtbild versehenen Ausweis, der vor der Lösung der Fahrkarten von dem Inhaber mit Tinte zu unterschreiben ist. Vor- und Familienname müssen ausgeschrieben werden.
10. Die Fahrkarten für Kleingärtner werden nur gegen Vorlage der Ausweise (vgl. Ziffer 9) ausgegeben. Der Inhaber hat den Ausweis stets bei sich zu führen und zugleich mit der Fahrkarte vorzuzeigen. Auf Verlangen hat er auch seine Unterschrift zu wiederholen.
11. Wer einen nicht auf seinen Namen lautenden Ausweis benutzt hat, oder wer keinen gültigen Ausweis vorzeigen kann, wird als Reisender ohne gültige Fahrkarte behandelt. Ungültige Ausweise und Ausweise, die von einer nicht berechtigten Person benutzt worden sind, werden eingezogen."

Die Tarifänderung ist gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Berlin, den 4. Mai 1923. (639)

Reichsbahndirektion.

4. Verdingungen.

Die Herstellung der Entwässerungsleitung im Bezirk II des Verschiebebahnhofs Seddin soll vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 3750 M zuzüglich 120 M Porto bei Zusendung durch die Post von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf zu beziehen.

Die mit entsprechender Aufschrift versehenen Angebote sind bis Mittwoch, den 23. Mai 1923, vormittags 11,45 Uhr pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden. (633)

Michendorf, den 3. Mai 1923.

Eisenbahnbauabteilung.

Die Lieferung von etwa 500 qm Wand- und Fußbodenfliesen für den Umbau des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen liegen im Geschäftszimmer der unterzeichneten Bauabteilung zur Einsichtnahme aus und können von dort für 1800 M für das Angebotheft gegen postfreie Einsendung des Betrages sowie Rückporto für Doppelbrief bezogen werden. Eröffnung der Angebote am 19. Mai 1923 mittags 12 Uhr im Geschäftszimmer der Bauabteilung. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift einzusenden.

Zuschlagsfrist bis 30. Mai 1923. (634)

Eisenbahn-Bauabteilung 2 Berlin.

Prinz-Louis-Ferdinand-Str. 12.

Die Anfertigung und Anlieferung von 25 Tischen und 125 Stühlen in Eiche für die Wartesäle 1. u. 2. Klasse des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen im Geschäftszimmer der unterzeichneten Bauabteilung aus und können von dort für 2400 M für das Angebotheft gegen postfreie Einsendung sowie Rückporto für Doppelbrief bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet am 18. Mai 1923 mittags 12 Uhr im Geschäftszimmer der Bauabteilung statt. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen einzusenden.

Zuschlagfrist bis 2. Juni 1923.

Eisenbahn-Bauabteilung 2 (640)

Prinz-Louis-Ferdinand-Str. 12, Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 20. Berlin, den 17. Mai 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Neueres von der für elektrischen Betrieb umgewandelten Reichsgrenzenbahn.

Im Anschluß an die bisherigen Mitteilungen über die Reichsgrenzenbahn auf den Seiten 746/47 des Jahrg. 1913, 446 des Jahrg. 1915, 332 des Jahrg. 1917, 211 und 374 des Jahrg. 1921, und Seite 268 des Jahrg. 1922 dieser Zeitung sei in nachstehendem an Hand einer von Geheimrat Professor Dr.-Ing. W. Reichel verfaßten Abhandlung über die neuesten Betriebsmittel der Reichsgrenzenbahn, soweit sie von den Siemens-Schuckert-Werken geliefert wurden, das Wissenswerteste nach der Siemenszeitschrift mitgeteilt. Die hier beigefügten Abbildungen sind der Abhandlung entnommen.

Die im nördlichsten Schweden gelegene, insgesamt 475 km lange Riksgränsbahn (Reichsgrenzenbahn) führt von Luleå am Bottnischen Meerbusen über Gellivare, Kiruna und Riksgränsen nach Narvik in Norwegen (Abb. 1). Während zwischen Luleå und Riksgränsen der elektrische Betrieb bereits eingeführt ist, werden auf dem nur 40 km langen norwegischen Anschlußstück Riksgränsen-Narvik die Züge zurzeit noch mit Dampf betrieben. Es dürfte gelingen, noch im laufenden Jahre auch diese Strecke für elektrischen Betrieb umzuwandeln und mit elektrischen Lokomotiven zu befahren.

Auf der Reichsgrenzenbahn werden hauptsächlich die im Tagebau gebrochenen hochwertigen schwedischen Eisenerze befördert, von den Kiruna-Gruben vorwiegend nach dem am atlantischen Ozean gelegenen Seehafen Narvik, von den etwas südlicher, etwa in Höhe von Porjus gelegenen Gellivare-Gruben vorwiegend nach dem Seehafen Luleå. Während auf der Strecke Kiruna-Riksgränsen bereits am 19. Januar 1915 der elektrische Probedienst beginnen konnte, wird die Strecke Kiruna-Gellivare-Luleå erst seit dem vorigen Jahre mit elektrischen Lokomotiven befahren. Die Anordnung der Vielfach- oder Kettenaufhängung nach der Bauart der Siemens-Schuckert-Werke zeigt die Abbildung auf Seite 541 des Jahrg. 1922 dieser Zeitung. Die älteren elektrischen Lokomotiven der Reichsgrenzenbahn (Modell 1914 der Siemens-Schuckert-Werke) sind nach der Bauart 1 C + C 1 als kurz gekuppelte Doppellokomotiven gebaut und deren Hälften völlig gleich ausgebildet. Jede Lokomotivhälfte hat einen hochgelagerten, langsamlaufenden Motor, der mittels Triebstange auf eine in Kuppelachsmitte gelagerte Blindwelle arbeitet. Obwohl der Betrieb durch strenge Kälte (bis zu 35°) und große Schneemassen wesentlich erschwert ist, muß jede Lokomotive sechs Tage hintereinander im Dienste durchhalten und hierbei mindestens 90 000 km jährlich zurücklegen. Im August 1915 war die Herstellung der elektrischen Lokomotiven soweit fortgeschritten, daß der vorgeschriebene Abnahmebetrieb mit acht Erzzugpaaren täglich einen vollen Monat lang durchgeführt werden konnte. Anfang September 1915 ging die Gesamtanlage in den endgültigen Besitz der schwedischen Staatsbahn über. Später wurde durch erneute Probefahrten festgestellt, daß eine Erhöhung der Zuggewichte um nicht weniger als 50 % unbedenklich vorgenommen werden konnte, d. h. eine Lokomotive war imstande, 30 statt bis dahin 20 Erzwagen nach verändertem Fahrplane zu befördern. Diese höhere Leistungsfähigkeit wird denn auch seit Anfang des Jahres 1918 in vollem Umfange ausgenutzt.

Um noch weiter an Betriebsmitteln zu sparen, wurde von dem Direktor der schwedischen Staatsbahn Ivan Oefverholm die Anregung gegeben, elektrische Lokomotiven zu schaffen, die imstande sind, einen Zug von 40 Erzwagen im Gewicht von etwa 2000 t (einschl. Lokomotivgewicht) mit einer Geschwin-

digkeit von 30—35 km in der Stunde, auch noch auf der Höchststeigung von 10 ‰ zu befördern. Auf Grund einer solchen Ausschreibung von seiten der Schwedischen Staatsbahnen wurden im August 1920 11 Doppellokomotiven der Bauart 1 C + C 1 für elektrischen Betrieb in Auftrag gegeben, von denen die Hälfte von den Siemens-Schuckert-Werken und der Rest von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (vgl. „AEG-Mitteilungen" 1923, Heft 1) elektrisch auszurüsten war. Die Lieferung des mechanischen Teils wurde der Schwedischen Lokomotiv-Bauanstalt Lindholmen-Motaler übertragen. Wie aus Abb. 2 und 3 hervorgeht, ist jede Lokomotive mit 2 Doppelmotoren versehen. Die elektrische Ausrüstung etwa 57 t und auf den mechanischen Teil 70 t. Der Triebachsdruck stellt sich auf 16,8 t, der Laufachsdruck auf etwa 13 t. Die Lokomotive vermag bei einem angehängten Zuggewicht von 1850 t eine Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde auf einer in einer Krümmung von 500 m Halbmesser liegenden Steigung von 10 ‰ zu entwickeln. Die mittlere Anfahrzugkraft der Lokomotiven beträgt etwa 28 000 Kilogramm bis zu einer Geschwindigkeit von 35 km in der Stunde, die Dauerzugkraft 12 250 kg bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km in der Stunde. Die Stundenleistung der mit Frischluft gekühlten Motoren (Abb. 4) ist 2900 PS. Die größte Länge der Doppellokomotiven — über die Puffer gemessen — beträgt 20 890 mm; der feste Achsstand jeder Lokomotivhälfte ist 4900 mm. Die Triebräder haben einen Durchmesser von 1530 Millimeter. Die Übersetzung im Zahnradgetriebe ist 1 : 4,9.

Abb. 1.

Die „Reichsgrenzenbahn" Luleå-Riksgränsen mit den für elektrischen Betrieb umzuwandelnden schwedischen Eisenbahnlinien. (Die Doppelkreise bezeichnen Kraftwerke, die kleinen schwarzausgefüllten Kreise bezeichnen Transformatorstationen.)

Ohne den alten Streit zwischen den Anhängern des Wechselstromsystems und des Gleichstromsystems wieder aufzunehmen, möchte Reichel doch erwähnen, daß die vorliegende Ausführung einer großen Wechselstrom-Lokomotive sich anderen Ausführungen von großen Gleichstrom-Lokomtiven bei einer Dauerleistung der elektrischen Ausrüstung von 1640 Kilowatt würdig an die Seite stellen kann. Vergleicht man das Gewicht einer solchen Doppellokomotive von 126,8 t mit der Ausführung von Gleichstrom-Lokomotiven, so wird man finden, daß das Einheitsgewicht für 1 kgm Drehmoment bei der Geschwindigkeit von 32,5 km in der Stunde nicht zuungunsten der Wechselstrom-Lokomotive ausfällt. Nach Reichels Darlegungen ist es im übrigen für den Elektrotechniker völlig belanglos, ob die Auftraggeber von ihm eine Ausführung in Einphasenstrom, Gleichstrom oder Drehstrom verlangen; sie haben sich darauf einzustellen, in allen Sätteln zu reiten, um die Wünsche der Auftraggeber befriedigen zu können; denn die verschiedenartigen Verhältnisse, die in den einzelnen Fällen vorliegen, werden bei der Entscheidung, ob Wechselstrom oder Gleichstrom zu wählen ist, immer berücksichtigt werden müssen. Das kann aber die elektrotechnische Unternehmerfirma nicht allein entscheiden, zumal die finanzielle Sachlage, die auch eine gewaltige Rolle spielt, ebenfalls mit in Betracht gezogen werden muß. Aber in einem solchen Falle, wie bei der Verbindung zwischen Luleå und Narvik — sehr lange Strecken in fast gar nicht bebauter Gegend und mit weit auseinanderliegenden Bahnhöfen — ist der Wechselstrom nach Meinung des Genannten hervorragend am Platze, wie die ganze Ausführung auf der Reichsgrenzenbahn deutlich beweist, so gut am Platze, daß einer der hervorragendsten Besucher der Bahn, der ameri-

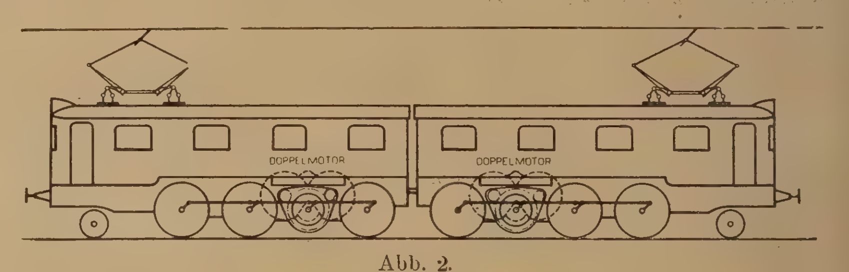


Abb. 2.

Lokomotive 1 C + C 1 (Bauart 1922 der Siemens-Schuckert Werke).

Dauerleistung dieser Motoren beträgt 2 × 410 Kilowatt bei 2 × 515 m/kg, 775 Umdrehungen in der Minute, 2 × 395 Volt. Die größte Geschwindigkeit auf der Wagerechten bei eingeschalteten Motoren ist mit 60 km in der Stunde, das Lokomotiv-Betriebsgewicht mit 126,8 t angegeben; hierbei entfallen auf die

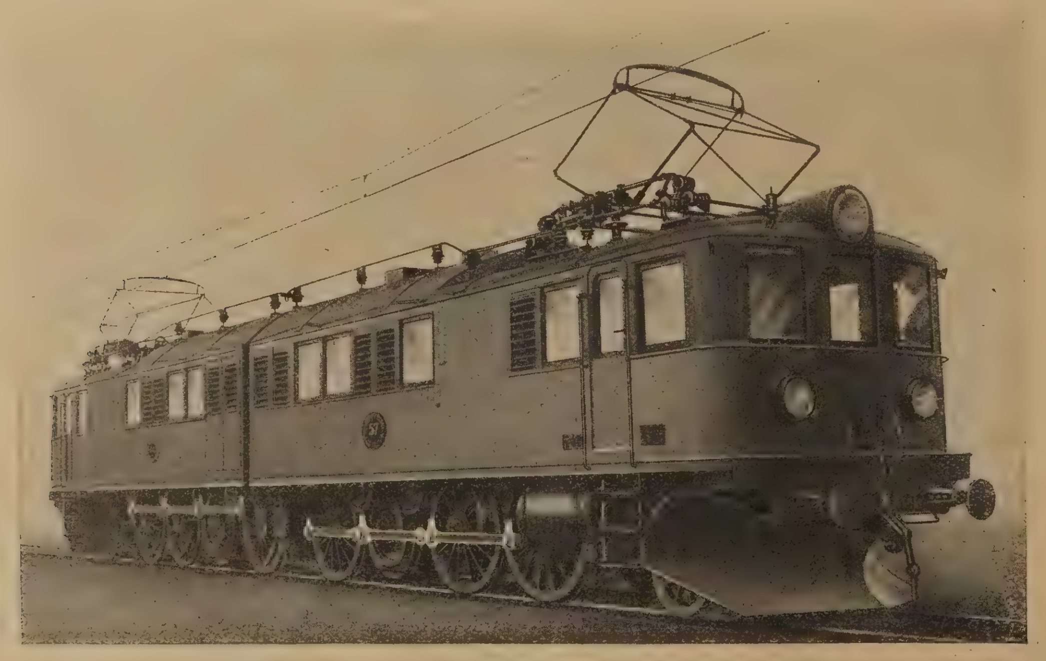


Abb. 3.

Lokomotive 1 C + C 1 (Bauart 1922 der Siemens-Schuckert-Werke).

kanische Generaldirektor der Westinghouse Co., Cheppard, sich nach Besichtigung der Bahnanlagen und der alten Lokomotiven mit größter Anerkennung und technischer Befriedigung über die Ausführung äußerte (vgl. Nr. 11, S. 211, Jahrg. 1921 d. Ztg.), obwohl zur Zeit seines Besuches die letzte Leistung noch nicht vollendet war. Es war noch nicht die Gesamtstrecke mit elektrischen Fahr- und Speiseleitungen versehen, auch waren die neuen Lokomotiven noch nicht fertiggestellt.

Über die Inbetriebsetzung der ersten von den Siemens-Schuckert-Werken ausgerüsteten Lokomotive der vorstehend beschriebenen neuen Bauart und über eine am 24. September 1922 mit dieser Lokomotive begonnene Probefahrt quer durch Nordschweden, die in Luleå begann und bis Riksgränsen führte, berichtet Reichel in anregender Weise. Danach wurde mit der Lokomotive die Strecke von Luleå nach Boden, darauf nach Gellivare und von da nach Kiruna mit einem leichten Zuge zurückgelegt. Nachdem am 25. September die Anordnung für die Zusammenstellung des vollen Zuges getroffen war, wobei in den Zug auch ein Meßwagen unmittelbar hinter der Lokomotive eingestellt wurde (Abb. 5), konnte am 26. September schließlich von Kiruna nach Riksgränsen die Vollbelastungsfahrt mit einem Erzzuge von 2000 t unternommen werden. Erst jetzt sollte festgestellt werden, ob Plan und Ausführung übereinstimmen, ob die Lokomotive imstande sein würde, die vorgesehene Lastfahrt mit dem schweren Zuge zu bewältigen, und ob sich bei der überaus starken Beanspruchung nicht irgendwelche Schwierigkeiten in bezug auf den Gang bemerkbar machen würden. Nach derselben Quelle ging die Vollbelastungsfahrt ohne Schwierigkeiten und in jeder Hinsicht zufriedenstellend vonstatten. An der Lokomotive waren auch beim Ziehen des schwersten Zuges bei jeder Geschwindigkeit bis 60 km keinerlei Schüttelerscheinungen bemerkbar; die Erwärmung der Motoren ging über das vorhergesehene Maß nicht hinaus, überhaupt zeigten sich keinerlei Unzuträglichkeiten im Zuge. Die Lokomotive hatte auch bei Vollast einen guten und ruhigen Gang. Die elektrische Ausrüstung hat sich durchweg, sowohl auf der Wagerechten bei 60 km Geschwindigkeit, als auch auf der Steigung mit dem schweren Zuge von etwa 2000 t Gewicht und 32 bis 35 km Geschwindigkeit einwandfrei verhalten. Von dem Augenblick der Inbetriebsetzung bis zur Rückkehr nach Kiruna hatte die erste Lokomotive einen Weg von etwa 600 km durchlaufen, was etwa einer Strecke von Berlin nach Köln entspricht. Selbstverständlich ist bei den außerordentlich hohen Zugkräften bis 30 t am Zughaken darauf zu achten, daß im Zuge beim Schalten von einer zur anderen Stufe keine zu starken Schwankungen auftreten, weil natürlich die Gefahr der Zugtrennung bei den schweren dreiachsigen Erzwagen vorliegt, deren jeder ein Mindestgewicht von 45 t und vielfach ein Höchstgewicht von 50 t hat. Aber es hat sich in dem bisherigen Betriebe mit den bereits gelieferten Lokomotiven gezeigt, daß hier die Übung die erforderliche Fahrsicherheit schafft, und wenn auch im Anfang einige Zugtrennungen vorkamen, so sind diese jetzt ausgeschaltet, nachdem auch die Maximalrelais und die Starkstromschalter auf die im Betriebe auftretenden höchsten Zugkraftwerte richtig eingestellt sind. Bleibt schließlich nur noch zu wünschen, daß sich die neuen Lokomotiven auch im Dauerbetriebe betriebsfähig zeigen, wozu die beste Hoffnung besteht. Bei einer täglichen Leistung von vier Hin- und Rückfahrten wird die einzelne Lokomotive monatliche Fahrten von mindestens 12 000 km leisten müssen. Sollte es sich ermöglichen lassen, daß die Lokomotiven im Jahre an 250 Betriebstagen den vollen Dienst tun, so würden Jahresleistungen bis 150 000 km erzielt werden können.

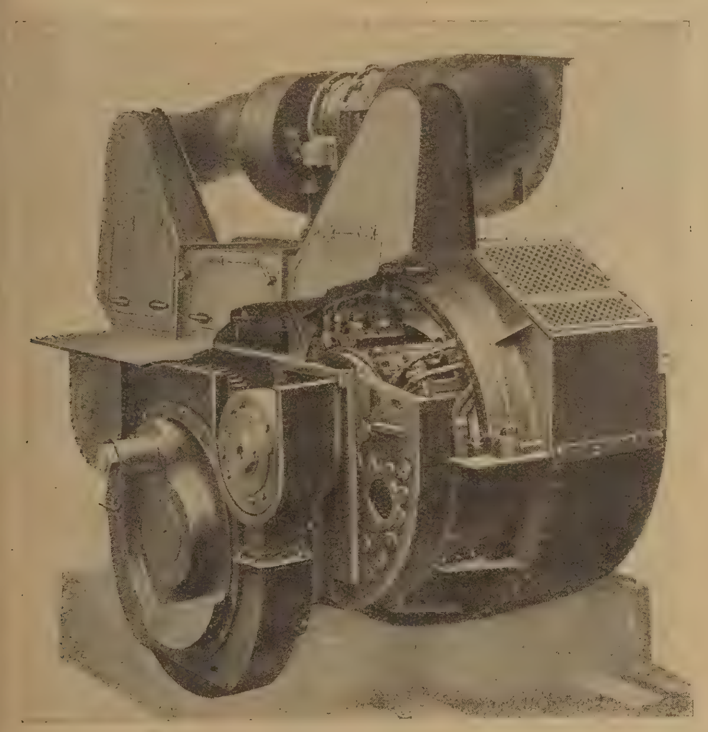


Abb. 4.
Zahnraddoppelmotor
(Bauart 1922 der Siemens-Schuckert-Werke).

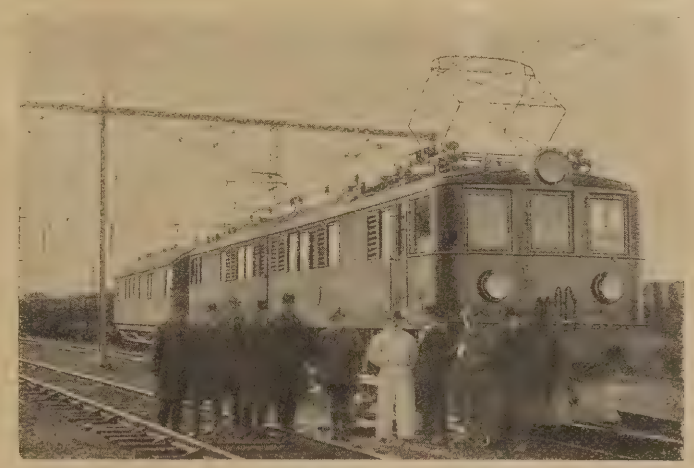


Abb. 5. ↑ Reichel ↘ Oefverholm
Die Teilnehmer an der Probefahrt am 26. September 1922.

Im ganzen scheint die Ausgestaltung der neuen Lokomotive derart gelungen zu sein, daß sie, wie Reichelt hervorhebt, unbedenklich auch für schweren Personen- und Schnellzugdienst bis 100 km Geschwindigkeit verwandt werden darf; allerdings müßte dann die Zahnradübersetzung geändert werden.

Auch für die in Umwandlung befindliche Reststrecke der Reichsgrenzenbahn, die, wie eingangs erwähnt, auf norwegischem Gebiete von Riksgränsen nach Narvik führt, sind bereits zwei elektrische Lokomotiven der im Vorstehenden gekennzeichneten Bauart bei den Siemens-Schuckert-Werken in Auftrag gegeben. Norwegen erhält mit diesen Fahrzeugen, die auch für Stromrückgewinnung eingerichtet sind, die erste Wechselstromlokomotive für schweren Zugdienst. Schweden und Norwegen mit ihren Wasserkräften von ungeheuren Leistungen eignen sich naturgemäß für die Einführung der elektrischen Zugförderung ganz besonders. In Schweden soll augenblicklich die Linie Stockholm-Gothenburg mit einer Länge von etwa 450 km für elektrischen Betrieb eingerichtet werden. Für später kommen noch die in Abb. 1 gekennzeichneten Linien für die Elektrisierung in Betracht.

Wird die Verschiedenheit der Spurweiten der Eisenbahnnetze im Osten in Zukunft die Abwickelung des Verkehrs ebenso behindern wie vor dem Kriege*)?

Vom Regierungsrat **Dr. Holtz.**

Man wird als allgemein bekannt voraussetzen dürfen, daß vor dem Kriege die Eisenbahnvollspur (1435 mm) an der ostpreußischen Grenze ihr Ende fand und daß das russische Eisenbahnnetz eine breitere Spur hatte (1524 mm). Die Folge dieses Spurunterschiedes war eine gewisse Abgeschlossenheit des russischen Eisenbahnnetzes. Diese führte einerseits zu einer in vielen Beziehungen andersartigen Entwicklung des Eisenbahnverkehrsrechtes. Die russischen Eisenbahnvorschriften, die noch heute auf den breitspurigen Bahnen des Ostens gelten, weichen in vielen Beziehungen von den west- und mitteleuropäischen ab, was die Verhandlungen über die Einrichtung des direkten Verkehrs mit diesen Bahnen nicht gerade erleichtert.

Andererseits erschwerte der Spurwechsel den Uebergangsverkehr zwischen den voll- und den breitspurigen Bahnen. Diese Erschwerung fiel im Personenverkehr weniger ins Gewicht. Zwar mußten die Reisenden an der Grenze von einem Zug auf den anderen übergehen, doch verlangte die Zollabfertigung und die scharfe Überwachung des Reiseverkehrs auf russischer Seite ohnehin ein Verlassen des Zuges.

Weit störender beeinflußte der Spurwechsel die Abwicklung des G ü t e r verkehrs. Während in Mittel- und Westeuropa — mit Ausnahme von Spanien, dessen Bahnen ebenfalls eine breitere Spur haben — die Güterwagen ohne Umladung über die Grenze gehen konnten, mußten sie an der russischen Grenze in beiden Richtungen überwiegend umgeladen werden. Zwar war es der Technik gelungen, eine Wagenart herzustellen, die durch Auswechslung der Achsen den Übergang von einer Spur auf die andere ermöglichte. (Umsetzwagen System Breidsprecher.) Die Verwendung dieser Wagen stieß jedoch auf mancherlei Schwierigkeiten. Zunächst mußten sie besonders hergerichtet sein. Damit war die Umsetzmöglichkeit auf eine bestimmte, naturgemäße kleine Wagenzahl beschränkt, woraus sich wagentechnisch schwerwiegende Nachteile ergaben. Diese Wagen waren daher ohnehin nur für bestimmte Verkehrsbeziehungen vorgesehen. Durch die erforderliche besondere Zuführung zu den Beladebahnhöfen entstanden weite unwirtschaftliche Leerläufe. Die Gewinnung von Rückladung machte infolgedessen Schwierigkeiten. Aber selbst im Frieden, als diese Wagen noch vollzählig zur Verfügung standen, ermöglichte ihre Verwendung einen Güterverkehr mit Rußland ohne Umladung nur in so geringem Ausmaße, daß der weitaus größte Teil der die russische Grenze überschreitenden Gütersendungen umgeladen werden mußte. Im Verkehr über Eydtkuhnen waren die Umsetzwagen auch vor dem Kriege nicht verwandt worden. Hier war also in allen Fällen die Umladung erforderlich gewesen. Im Verkehr über Prostken ermöglichten die vorhandenen Einrichtungen höchstens den Übergang von 20 Umsetzwagen täglich in jeder Richtung. Diese Zahl, die aber keineswegs an jedem Tage erreicht wurde, steht bekanntlich zu der Gesamtwagenzahl des Grenzübergangs Prostken vor dem Kriege in gar keinem Verhältnis. Trotz der Verwendung von Umsetzwagen war also vor dem Kriege bei dem überwiegenden Teil der Gütersendungen die Umladung an der Grenze erforderlich.

Die Umladung im Eisenbahngüterverkehr beim Grenzübergang muß jedoch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt als ein außerordentliches Hindernis für Handel und Verkehr bezeichnet werden. Die Hauptnachteile der Umladung, die hohen Kosten, die verstärkte Möglichkeit der Beschädigung und Beraubung des Gutes und die Verzögerung der Beförderung, sind jedem Fachmann bekannt. Diese Nachteile haben zudem das Gemeinsame, daß sie jetzt viel stärker ins Gewicht fallen müssen als vor dem Kriege.

Angesichts dieser für den Güterverkehr und Warenhandel ganz erheblichen Schwierigkeiten ist die Frage von besonderer Bedeutung, ob auch in Zukunft der Güterverkehr mit dem Osten, insbesondere mit Rußland, auf den gerade wir bei dem fortschreitenden Wiedererstarken seiner Volkswirtschaft begründete Hoffnungen zu setzen haben, unter diesen Nachteilen dauernd leiden werde. Auf den ersten Blick könnte man geneigt sein, diese Frage zu bejahen, zumal da die früheren Umsetzwagen im Kriege zum größten Teil verlorengegangen sind und bei den heutigen Kosten solcher Spezialwagen wohl kaum mit einer Neubeschaffung in größerem Umfange zu rechnen ist. Glücklicherweise besteht trotzdem begründete Aussicht, daß der Güterverkehr mit den Bahnen der östlichen Länder mit breiter Spur sich in Zukunft weit leichter abwickeln werde als vor dem Kriege.

Einmal ist es als eine der wenigen für uns günstigen Folgen des Krieges zu buchen, daß der Spurwechsel von der deutsch-russischen Grenze um viele hundert Kilometer nach Osten verschoben ist. Denn in dem weiten russischen Randgebiet, das wir im Kriege besetzt hatten, waren zur Erleichterung des Nachschubs die Bahnstrecken auf die Vollspur umgenagelt worden. Wenn nach unserem überstürzten Rückzuge nach der Revolution bei den östlichen der am Rande des russischen Reiches neu gebildeten Staaten auch zunächst bis zu einem gewissen Grade eine rückläufige Bewegung einsetzte, so konnte diese sich doch nicht sehr weit ausdehnen, da es jenen neuen Staaten an Bahnbetriebsmitteln, insbesondere Lokomotiven und Wagen mit breiter Spur, mangelte, während bei unserem Rückzuge vollspurige Betriebsmittel in großem Umfange zurückgeblieben waren. Hierzu kam, daß wir auf Grund des Friedensvertrages erhebliche Mengen vollspuriger Betriebsmittel abgeben mußten und zwar allein im Osten: an P o l e n: 2360 Lokomotiven, 4135 Personen- und Packwagen, rund 50 000 Güterwagen, an L i t a u e n: 58 Lokomotiven, 124 Personen- und Packwagen und 776 Güterwagen, an L e t t l a n d: 52 Lokomotiven, 105 Personen- und Packwagen und 724 Güterwagen; i n s g e s a m t 2470 Lokomotiven, 4364 Personen- und Packwagen und 51 500 Güterwagen.

Die hierdurch geschaffenen Betriebsmittelverhältnisse mußten dahin wirken, daß der größte Teil der von uns auf Vollspur umgenagelten russischen Bahnstrecken diese Spur beibehielt. Noch heute liegt daher die Spurgrenze etwa an der Düna und der russisch-polnischen Grenze, folgt also etwa der Linie Riga—Dünaburg—Polozk—Minsk—Pinsk—Rowno. Nur die russischen, finnischen und estnischen Eisenbahnnetze sind in ihrer ganzen Ausdehnung breitspurig geblieben. Litauen und Polen dagegen haben auf allen Strecken die Vollspur behalten. Eine Zwischenstellung nimmt Lettland ein, das im allgemeinen östlich der Düna die breite Spur, westlich der Düna die Vollspur hat. Daß die Zuführungslinien zu den Häfen Libau und Windau breitspurig sind, und daß die Linie Mitau—Riga doppelspurig ist, ist in diesem Zusammenhange nicht von Belang, da jedenfalls die für den Verkehr mit Deutschland in Frage kommenden Strecken bis zur Düna, also bis Riga und Dünaburg, vollspurig fahrbar sind.

Diese Verschiebung der Spurgrenze nach Osten ist für unseren Verkehr mit diesen Ländern als ein wesentlicher Vorteil zu bewerten, denn sie ermöglicht einen glatten und ungehinderten Güterwagenübergang mit unseren östlichen Nachbarn. Es ist auch für absehbare Zeit nicht anzunehmen, daß die breite Spur das ihr verlorengegangene Gebiet zurückerobern werde. Vielmehr sprechen alle Anzeichen dafür, daß Polen, Litauen und Westlettland auch in Zukunft die Vollspur in dem jetzigen Umfange beibehalten werden. Hierfür spricht unter anderem, daß Polen und Litauen, die beide auch von Rußland auf Grund ihrer Friedensverträge mit diesem Staate namhafte Mengen von Güterwagen russischer Bauart erhalten haben — Polen etwa 6000 Wagen, Litauen etwa 2000 Wagen —, diese Wagen bereits auf vollspurige Radsätze umgesetzt, also zum dauernden Laufe auf vollspurigen Strecken bestimmt haben.

Aber die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs mit dem Osten wird nicht allein durch die Verschiebung des Spurwechsels nach Osten günstig beeinflußt, sondern die Aufnahme eines durchgehenden Güterverkehrs ohne Umladung wird in Zukunft auch mit denjenigen östlichen Bahnen möglich sein, die die breite Spur ganz oder teilweise beibehalten haben, und zwar in viel einfacherer Weise und in weitgehenderem Umfange als vor dem Kriege.

Es hat sich als möglich erwiesen, Güterwagen russischer Bauart durch Auswechslung der Achsen ohne Umladung des Gutes auch auf vollspurigen Strecken fahrbar zu machen. Dieses neue Verfahren bietet gegenüber dem früheren Breidsprecherschen Verfahren den Vorteil, daß ihm nicht nur eine beschränkte Anzahl eigens dazu eingerichteter Wagen unterzogen werden kann, sondern jeder breitspurige Güterwagen. Dieser Vorteil ist von höchster Bedeutung. Denn in Zukunft brauchen, um einen Güterverkehr ohne Umladung zwischen Strecken mit verschiedener Spurweite zu ermöglichen, nicht besondere Spezialwagen gebaut zu werden. Diese würden in ausreichender Anzahl gar nicht herzustellen sein, daher gerade wie vor dem Kriege auf gewisse Verkehrsbeziehungen beschränkt werden müssen und somit nur in Ausnahmefällen die Umladung ausschalten. Erst wenn, wie dies vorgesehen ist, jeder russische Güterwagen auf die vollspurigen Strecken übergangsfähig gemacht werden kann, darf man erwarten, daß es in Zukunft einen Güterverkehr mit Rußland ohne Umladung in größerem Umfange geben wird. Das neue Verfahren ist einfach und nimmt wenig

*) Nachdruck aus: Der ostpreußische Holzmarkt, Königsberg (Pr.).

Zeit in Anspruch. Die beladenen Wagen werden auf einem doppelspurigen Gleis mit Schraubhebeln hochgewunden, die russischen Achsen mit Rädern entfernt und gegen vollspurige Radsätze ausgetauscht. Kommt der Wagen auf seinem Rückwege dann wieder an der Grenze zwischen Vollspur und Breitspur an, so werden ihm nach Entfernung der vollspurigen Radsätze wieder die früheren breitspurigen eingesetzt. Die Auswechslung der Radsätze nimmt etwa 20 bis 30 Minuten in Anspruch, doch wird diese Zeit bei Verwendung elektrischer Kraft um die Hälfte verkürzt werden können.

Das Verfahren ist bereits von Vertretern der deutschen, litauischen, lettischen und estnischen Bahnen in Riga besichtigt worden. Das Ergebnis dieser Prüfung kann schon jetzt als befriedigend bezeichnet werden, wenn auch noch eine Reihe technischer Frage eingehender Behandlung bedarf, so vor allem die Frage der Kupplung der russischen Güterwagen mit den deutschen. Daß die Zulassung des Laufes der russischen Güterwagen, obgleich ihre Abmessungen bekanntlich bedeutend größer sind als die der deutschen Wagen, auf den vollspurigen Eisenbahnstrecken möglich ist, ist bereits geklärt. Das deutsche Reichsverkehrsministerium hat den Übergang der umgesetzten russischen Güterwagen auf die ostpreußischen Eisenbahnstrecken bereits gestattet. Auf diese Weise bietet sich die Möglichkeit, das neue Umsetzverfahren auf diesen Strecken praktisch zu erproben und etwa noch sich herausstellende Mängel abzustellen. Hiernach besteht schon jetzt die Möglichkeit eines Güterverkehrs zwischen Rußland und Ostpreußen ohne Umladung.

Nach dem heutigen Stande der Angelegenheit kann bereits vorausgesagt werden, daß es möglich sein wird, den Lauf sämtlicher Güterwagen russischer Bauart auf sämtlichen vollspurigen Strecken zuzulassen. Es kann daher darauf gerechnet werden, daß später auch der Weiterlauf dieser Wagen durch das polnische Durchgangsgebiet nach Stationen des übrigen Deutschlands gestattet sein wird.

Hiermit ist eine Verkehrsfrage von größter Bedeutung ihrer Lösung nahegebracht. Der Güterwagenübergang ohne Umladung wird in Zukunft zwischen verschiedenspurigen Bahnen fast in gleicher Weise möglich sein wie zwischen gleichspurigen Bahnen. Dadurch eröffnen sich für unseren zukünftigen Handel und Verkehr mit Rußland vielversprechende Aussichten. Die volle Bedeutung dieses Fortschritts kann sich heute natürlich noch nicht zeigen, sondern wird sich erst dann erweisen, wenn Volkswirtschaft und Eisenbahnwesen in Rußland soweit erstarkt sein werden, daß ein reger Eisenbahngüterverkehr zu entstehen vermag.

Doch kann im Zusammenhang mit dieser Verkehrsfrage bereits heute festgestellt werden, daß die Verwendung der Güterwagen russischer Bauart auf vollspurigen Strecken sich ständig erweitert. Wie bereits erwähnt, sind in Litauen etwa 2000, in Polen etwa 6000 solcher Güterwagen vorhanden und zum dauernden Lauf auf vollspurigen Strecken mit vollspurigen Radsätzen versehen. Diese Wagen konnten bisher nur im Binnenverkehr des betreffenden Landes Verwendung finden. Nachdem sich herausgestellt hat, daß die russischen Güterwagen trotz ihrer bedeutend größeren Ausmaße auch auf den vollspurigen Strecken laufen können, ohne mit Brücken und Bauwerken, sowie mit auf dem Nebengleis fahrenden Zügen in Berührung zu kommen, steht dem Übergang dieser zahlreichen Güterwagen zunächst auf die ostpreußischen Eisenbahnstrecken nichts mehr im Wege. Mit Litauen haben bereits die erforderlichen Verhandlungen stattgefunden, mit Polen stehen sie unmittelbar bevor.

Der Übergang dieser Wagen nach Ostpreußen bietet einerseits unseren Nachbarbahnen eine erweiterte Verwendungsgelegenheit für ihre Wagen und damit die Möglichkeit, die bei Verwendung verschiedener Wagenarten für Binnen- und Auslandsverkehr entstehenden unwirtschaftlichen Leerläufe zu vermeiden, die bei den heutigen Kohlenpreisen erhebliche Unkosten verursachen, andererseits werden auch die Verkehrstreibenden von der Zulassung des Übergangs der Güterwagen russischer Bauart auf die ostpreußischen Strecken Vorteile haben. Denn wenn die Zahl der in Litauen und Polen zum Verkehr nach Ostpreußen zugelassenen Wagen so bedeutend vermehrt wird, ist zu erwarten, daß sich auch die Wagenstellung in diesen Ländern für Transporte nach Ostpreußen bessern wird, die bisher, besonders in Polen, den Bedürfnissen nicht entsprechen kann.

Die „Beusch“-Steinlager.

In der 4. Sitzung des Hannoverschen Bezirksvereins Deutscher Ingenieure am 9. Februar 1923 wurde vom Geh. Reg.-Rat L. Klein, Professor an der technischen Hochschule Hannover, ein Vortrag über die „Beusch“-Steinlager gehalten.

Diese von der Maschinen- u. Wellenlagergesellschaft in Hamburg hergestellten Lager (D. R.-P. Nr. 306 087 u. 321 096) kennzeichnen sich dadurch, daß eine Anzahl ausgesuchter Muschelkalksteine, die weicher sind als die Zapfen selbst, in das Lagermetall so eingebettet sind, daß sowohl die Steine als auch das Bettungsmaterial die Zapfen tragen (vgl. Bild 1).

Die Herstellung der Steinlagerfutter erfolgt ähnlich wie die der gewöhnlichen Weißmetallagerfutter. Um den Gießdorn der mit Weißmetall auszugießenden Lagerschalen werden die Steine verteilt und dann das flüssige Weißmetall eingegossen. Damit die Steine gleichmäßig und zweckmäßig verteilt werden, füllt man sie in kleine halbkreisförmige Rinnen aus Weißblech, die an den Dorn angestellt sind. Die Rinne schmilzt beim Eingießen mit dem Weißmetall zusammen. Das Weißmetall kann eine zinnarme Legierung sein, z. B. Termit- oder Lurgiweißmetall oder ähnliches. Lager und Steine können entweder ohne weitere Bearbeitung oder ausgedreht und mit dem Diamanten nachgedreht verwendet werden.

Vergleichende Versuche sind vom Geh. Reg.-Rat Klein auf einem von der Kugellager-Fabrik Fichtel & Sachs zur Verfügung gestellten und von ihm etwas abgeänderten Lagerprüfstand vorgenommen worden. Sie haben ergeben, daß die Reibung bei den verschiedenen Belastungen für das „Beusch“-Steinlager etwa ebenso groß ist, wie bei einem guten Weißmetallager mit gleicher Schmierung. Ein Angreifen der Lager oder der Welle war auch bei Dauerversuchen nicht festzustellen.

Der Grund für diese Gleichartigkeit des Verhaltens der Lager ist zum Teil wohl darin zu suchen, daß bei dem guten Ölumlauf, der in den zu den Versuchen benutzten Wülfeler-Lagergehäusen erzielt wird, die Reibung weniger zwischen Zapfen und Lager, als zwischen Zapfen und Öl einerseits und Lager und Öl andererseits stattfindet.

Sehr beachtenswert sind deshalb die Ergebnisse der Versuche mit Lagern, aus denen das Öl abgelassen worden war. Nach einem Emporschnellen und darauffolgendem Abfallen der Reibung nach Ölablaß stieg sie bei dem Weißmetallager nach 20 Min., bei dem Steinlager erst nach 90 Min. auf eine gefährliche Höhe (auf etwa 50 bzw. 28 kg und 70° Temperatur). Bild 2. Dieses Verhalten der Beuschlager erklärt sich damit, daß

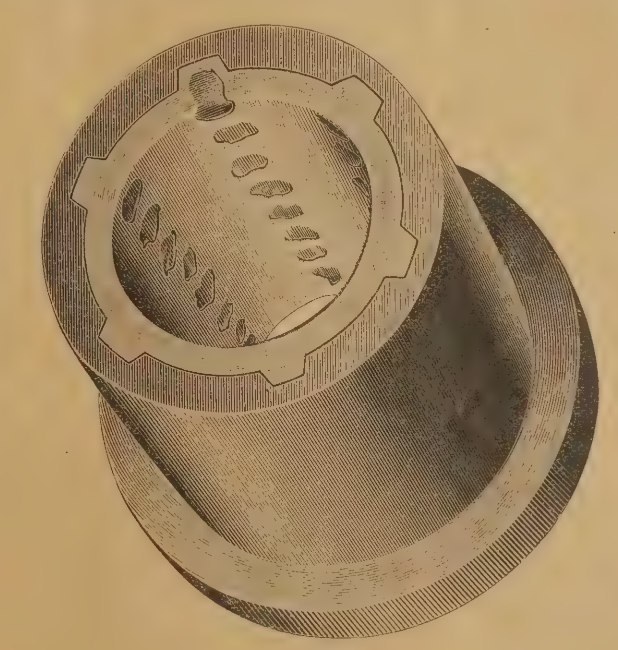


Abb. 1.

die Steine porös sind und wie tragfeste Ölpolster wirken. Steine, die 140 Minuten lang nach vollständigem Ölablaß gelaufen waren, schwitzten noch tagelang etwas Öl aus.

Die Lager können also an Stellen mit mangelhafter Schmierung oder an solchen, wo solche durch vorübergehende Über-

lastung und Stöße weggedrückt wird, lange Zeit laufen, ohne daß Heißlaufen zu befürchten wäre. Sie sind daher für manche Zwecke betriebssicherer als gewöhnliche Lager. Selbst wenn

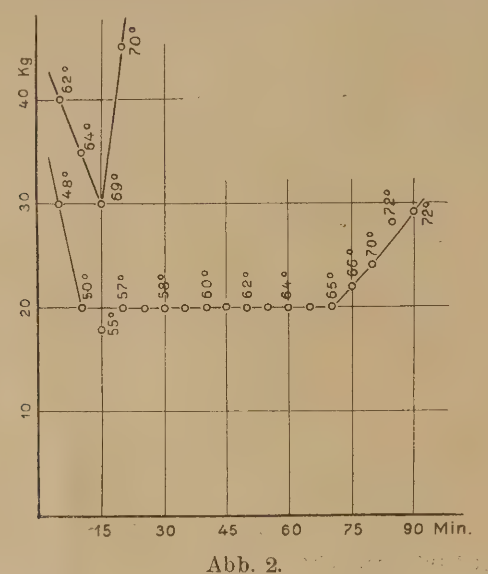


Abb. 2.
Zeit, Reibung und Temperatur nach Ölablaß bei 1000 kg Belastung für
3 Weißmetallager (obere Kurve) und
3 Beusch-Steinlager (untere Kurve).

ein Warmlaufen des Lagers eintreten sollte, reichen die Steine immer noch zum Tragen der Welle aus und verhindern so ein Absenken, was besonders bei elektrischen Maschinen, wo in diesem Falle die Anker auflaufen würden, sehr wertvoll ist.

Die „Beusch"-Lager sind also für Stellen mit mangelhafter Ölzufuhr und für rauhe Betriebe, bei denen das Öl durch Stoß oder Druck aus dem Lager gequetscht wird (z. B. für Walzenzugstraßen), besonders zu empfehlen.

Die theoretischen und wissenschaftlichen Ausführungen des Vortragenden fanden eine interessante Bestätigung aus der Praxis. Obering. Haller von der Straßenbahn Hannover berichtete anschließend über die guten Erfahrungen der Hannoverschen Straßenbahn bei der Anwendung von Patentlagerfuttern.

Seit ihrer Einführung hat sich durchweg eine Erhöhung der Laufzeiten der einzelnen Lager um das 2—3fache gegenüber solchen mit der besten Zinnlegierung ergeben. Ankerauf läufe, die bei den reinen Metallfuttern vielfach vorkamen (im Jahre 1920 23 bei den im Betriebe laufenden 100 Westinghouse-Motoren), sind überhaupt nicht mehr eingetreten. Wo Heißläufer infolge mangelhafter Schmierung aufgetreten sind (im Jahre 1922 in 3 Fällen), sind Anker und auch Welle stets unbeschädigt geblieben. Obwohl dabei die obere Metallschicht ausgelaufen war, saßen die Steine der unteren Schicht so fest, daß der Anker in seiner zentralen Lage gehalten wurde. Die vielfach gehegte Befürchtung, daß durch die eingelagerten Steine ein Schleifen und Anfressen der Welle hervorgerufen werden könnte, hat sich nicht erfüllt. Die Wellen laufen im Gegenteil in diesem Lagerfutter spiegelblank. Eine Abnutzung war praktisch nicht festzustellen. Außer der Ersparnis an Lagermaterial, infolge des Einbettens der Steine und infolge der Verwendungsmöglichkeit erheblich geringwertiger Lagermetalle, wurde durch die Erhöhung der Laufzeiten eine erhebliche Ersparnis an Arbeitslöhnen erzielt.

Das „Beusch"-Steinlager bot der Hannoverschen Straßenbahn einen vollwertigen Ersatz für die hochwertigen und teuren Zinnlagerlegierungen, die es in mancher Hinsicht an Brauchbarkeit noch übertraf. Da angesichts der bestehenden Notlage der Verkehrsunternehmungen zurzeit an die Beschaffung von Rollenlagern als das im Augenblick beste nicht gedacht werden kann, so dürfte gerade das „Beusch"-Lager, weil es in einigen Punkten dem Rollenlager ähnelt, vielen Betrieben in der heutigen schweren Zeit willkommen sein.

Der Schiffsverkehr der englischen Eisenbahnen.

Vom Geh. Regierungsrat **Wernekke.**

Der englische Handel und Verkehr bewegte sich infolge der Eigenschaft des Landes als Insel von jeher in der Richtung nach der Küste und den Häfen; es war daher nur natürlich, daß auch die Eisenbahnen Englands, nachdem man einmal deren Bedeutung richtig erkannt hatte, diesen Weg nahmen. Ein weiterer Schritt, der auch nur natürlich erscheint, war der, daß sie auch den von den Häfen seewärts gehenden Verkehr bedienten, also den Betrieb der Schiffahrt in ihren Arbeitsplan aufnahmen. Schon als George Stephenson die Planungen für die Eisenbahn Chester-Holyhead aufstellte, sah er darin einen Schiffsverkehr zwischen Holyhead und Kingstown vor, der im Anschluß an die Eisenbahnzüge die Reisenden, die Post und Güter zwischen England und Irland befördern sollte. Erst nach 12 Jahren gelang es aber, die Genehmigung des Parlaments hierzu zu erlangen, denn die öffentliche Meinung und mit ihr die gesetzgebenden Körperschaften nahmen den Standpunkt ein, daß die Schiffahrt nicht zu den Aufgaben einer Eisenbahn gehöre, obgleich die Vereinigung beider in einer Hand den Vorteil haben würde, daß Personen und Güter durchgehend zu einheitlichen Fahrpreisen und Frachtsätzen abgefertigt werden könnten. Einige Gesellschaften, z. B die Südostbahn, der besonders die Bedienung des Personenverkehrs nach dem Festlande von Europa zugefallen ist, halfen sich, indem sie Tochtergesellschaften zum Betriebe der Schiffahrt gründeten, die sie dann mit der Muttergesellschaft vereinigten, wenn das Parlament dieser die Genehmigung zum Betriebe der Seeschiffahrt erteilt hatte. Diese Genehmigung ist immer darauf beschränkt geblieben, daß die Eisenbahngesellschaften Schiffsverbindungen zwischen britischen und festländischen Eisenbahnen oder zwischen den Häfen von Großbritannien und Irland herstellten.

Die Mehrzahl der englischen Eisenbahngesellschaften ist an der englischen Reederei als Schiffseigentümer beteiligt, und die meisten von ihnen besitzen auch eigene Häfen. Schon im Jahr 1914 belief sich das Kapital, das die Eisenbahngesellschaften Englands und Schottlands in ihren Schiffahrtsbetrieben angelegt hatten, auf 6 500 000 £, und seitdem sind noch sehr erhebliche Aufwendungen auf diesem Gebiete gemacht worden, um die Verluste, die der Krieg mit sich gebracht hatte, zu ersetzen. Die Dampferflotte dieser Eisenbahngesellschaften umfaßt ungefähr 220 Schiffe mit einem Raumgehalt von 145 000 t, und in ihr finden sich einige der schnellsten Handelsschiffe des heutigen Tages.

Der Entwurf der den Eisenbahnen gehörigen Dampfer stellte die englischen Schiffbauer vor besondere Aufgaben. Die Schiffe sollten nicht zu groß sein, dabei sehr schnell fahren und für eine zwar nur kurze Seefahrt den Reisenden große Bequemlichkeit bieten. Die Dampfer der englischen Eisenbahngesellschaften haben immer die neueste Bauart in kleinen, schnellfahrenden Seeschiffen dargestellt, und eine große Zahl von Neuerungen sind bei ihnen erprobt worden. So sind bei ihnen z. B. schon bei Zeiten Versuche mit Turbinenantrieb gemacht worden, um die Leistungsfähigkeit dieser Maschine im Schiffbau auszunutzen und damit hohe Geschwindigkeit bei niedrigem Brennstoffverbrauch zu erreichen. Als Kuriosität sei hier auch das Zwillingschiff Calais-Dover erwähnt, das aus zwei nebeneinander gekuppelten Schiffen bestand und wegen seiner Breite gegen die lästigen, Seekrankheit hervorrufenden Bewegungen besonders unempfindlich sein sollte. Es hat sich aber nicht bewährt und ist wieder von der Bildfläche verschwunden. In den letzten Jahren ist immer steigender Wert darauf gelegt worden, die Fahrgeschwindigkeit zu erhöhen, also die Dauer der an sich kurzen Überfahrt abzukürzen, und den Reisenden weitgehende Bequemlichkeit, ja sogar Luxus zu bieten. Zu den neuesten Errungenschaften auf diesem Gebiete gehören die vier Schnelldampfer der Nordwestbahn für die Verbindung über Holyhead nach Kingstown mit Irland, die 24 Knoten leisten, und diejenigen der Nordostbahn für den Verkehr von Harwich nach dem Festlande, die hinter jenen nur wenig zurückbleiben.

Im Kriege wurde die Flotte der englischen Eisenbahngesellschaften in weitem Umfang für die Zwecke der Kriegführung herangezogen. Sie hat dabei erhebliche Verluste gehabt. Nicht weniger als 35 von ihren Schiffen wurden versenkt oder von den Deutschen erbeutet. Diese Verluste sind aber wieder ersetzt, und es kann wohl gesagt werden, daß die Leistungsfähigkeit der Flotte der englischen Eisenbahngesellschaften heute größer ist als vor dem Kriege.

Die Eisenbahngesellschaften von England, Schottland und Wales sind bekanntlich seit dem 1. Januar 1923 zu vier großen Gruppen zusammengeschlossen; die Nordwest- und Mittelland-

Gruppe, zu deren Gebiet außer dem bereits mehrfach erwähnten Hafen Holyhead an der Westküste auch noch derjenige von Goole am Humber, also an der Ostküste gehört, ist mit 60 000 t die größte Reederin unter den englischen Eisenbahngesellschaften geworden. Von Holyhead aus treibt sie Schiffahrt nach verschiedenen Häfen von Irland, und von Goole und dem benachbarten Hull ausgehend unterhält sie Verbindungen mit Deutschland, Dänemark, Holland und Belgien. Außerdem verkehren ihre Personendampfer in Schottland zwischen den Ufern des Clyde. Die Große Westbahn, deren Verkehrsgebiet sich von London bis Penzance, also in die äußerste Südwestspitze von England sowie nach dem Süden von Wales erstreckt, besitzt Schiffe von insgesamt 20 000 t, und bedient mit ihnen namentlich den Verkehr nach den Kanalinseln und nach Irland von Fishguard aus, wo sie selbst zu diesem Zweck einen Hafen geschaffen hat. Die Seefahrt von hier nach Rosslare, dem Gegenhafen in Irland, ist mit rd. 100 km die kürzeste zwischen beiden Inseln in ihrem südlichen, für den Verkehr von London aus in Frage kommenden Teil. Die Nordostbahn unterhält außer den bereits erwähnten, von Harwich ausgehenden Verbindungen noch Schiffahrtstrecken von Grimsby nach Rotterdam, Antwerpen und Hamburg und von Hull nach Zeebrügge. Die Südgruppe, in deren Bereich die Häfen der Südküste von England und des rechten Ufers der Themsemündung fallen, läßt ihre Schiffe namentlich zwischen Dover und Calais, zwischen Folkestone und Boulogne, zwischen Newhaven und Dieppe, ferner zwischen Southampton und den Kanalinseln und zwischen Portsmouth und der Insel Wight verkehren. Endlich seien noch die Schiffsverbindungen der Nordwesteisenbahn zwischen Heysham und Belfast, zwischen Larne und Stranraer, auf dem Clyde und auf den Binnenseen des sog. Seenbezirks im Nordwesten von England und in Schottland erwähnt.

Daß es zwischen England und dem Festlande noch keinen Fährdienst gibt, mit dessen Hilfe Eisenbahnwagen zwischen diesen beiden in lebhaften Verkehrsbeziehungen zueinander stehenden Teilen Europas übergeführt werden können, ist geradezu erstaunlich, denn sie bestehen mit gutem Erfolg an anderen Stellen, wo der Verkehr nicht stärker, die Entfernung zu Wasser aber größer ist. Im Kriege waren solche Verbindungen von Richborough, einem eigens für Kriegszwecke geschaffenen Hafen, und Southampton ausgehend eingerichtet worden, und man hätte erwarten können, daß die Anlagen auch für Friedenszwecke beibehalten werden würden. Das ist aber nicht der Fall gewesen; sie sind zwar noch zur Rückführung von Kriegsgut verwendet, dann aber stillgelegt worden. Die Fährdampfer sollen jetzt von einer neugegründeten Gesellschaft übernommen werden, die mit ihnen einen Fährdienst zwischen Harwich und Zeebrügge einrichten will. Die belgischen Staatsbahnen auf der einen und die Nordostbahn auf der anderen Seite unterstützen diesen Plan. Als ein Versuchsbetrieb wird die Überführung einer Anzahl von Schlafwagen, die die Internationale Schlafwagengesellschaft für ihre Verbindung von Calais nach der Riviera in Leeds hat bauen lassen, mit Hilfe der ehemals zur Kriegsflotte gehörigen Fähren von Richborough angesehen.

Der Plan, zwischen England und Schweden Eisenbahnwagen auf Schiffen zu überführen, ist wiederholt aufgetaucht, aber bis jetzt immer wieder beiseite gestellt worden. Ein anderer derartiger Plan bezieht sich auf die Schaffung einer Fährverbindung über den Solent, also mit der Insel Wight.

Als geschichtliche Erinnerung sei darauf hingewiesen, daß die englischen Eisenbahnen die ersten Fähren in Europa für Personen- und Güterwagen betrieben haben, nämlich über den Firth of Forth und den Firth of Tay, die aber beide längst durch Brücken ersetzt worden sind.

Zur Vereinfachung des Abfertigungsdienstes bei den Fahrkartenausgaben.

Vom Regierungsrat Kaiser, Darmstadt.

Die Einwendungen in Nr. 17, Seite 282 dieser Zeitung enthalten verschiedene Unstimmigkeiten, die zu einer falschen Beurteilung meiner Anregung führen und deshalb der Richtigstellung bedürfen.

Die beanstandeten Angaben über Einführung, Verbesserung und Bewährung der Fahrkartendruckapparate sind den Schriften und Mitteilungen aus dem Reichsverkehrsministerium Heft III/1922, Seite 29, entnommen. Hiernach finden die Maschinen heute in großer Zahl — in den Industriegebieten allein etwa 250 Stück — Verwendung, und über ihre Bewährung ist gesagt: „Vergleichende Besprechungen haben ergeben, daß durch den Maschinenbetrieb außer einer beschleunigten Abfertigung der Reisenden beträchtliche Ersparnisse an sachlichen und persönlichen Kosten erzielt werden.“ Dieses Urteil gründet sich doch sicherlich auf die Feststellungen berufener Fachleute, die derartige Apparate der verbesserten Ausführung in größerer Anzahl jahrelang im Betrieb sorgfältig beobachtet haben und die Vorteile genau einzuschätzen vermögen. Die Behauptung des Herrn Eis.-Insp. Heußler, daß die Fahrkartendruckapparate die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllt haben, ist somit in dieser Verallgemeinerung unzutreffend.

Über die Abschalterung bestimmen die allgemeinen Abfertigungsvorschriften, Teil III, § 4 (4), daß sie an jedem dritten Tag zu geschehen hat, sofern nur ein Beamter aus dem Schrank verkauft. Ausnahmen können von der vorgesetzten Verwaltung zugelassen werden. Diese Maßnahme ist nur als ein Notbehelf anzusehen, um mit Rücksicht auf die starke Zunahme des Personenverkehrs durch die Einrichtung von Wechselschaltern und Einschränkung der Schalteraufnahmen weitmöglichst die Abfertigung der Reisenden zu fördern. Im übrigen weicht sie von dem allgemein üblichen Grundsatz ab, daß ein gewissenhafter Kassenführer schon in seinem eigenen Interesse täglich den Stand seiner Kasse festzustellen hat und führt allmählich zu einer gewissen Gleichgültigkeit gegenüber dem Aufkommen und Aufklären von Kassenunterschiede. Wenn also die Möglichkeit besteht, ohne nennenswerten Zeitverlust zu dem guten alten Brauch der täglichen Abschalterung zurückzukehren, so würden mit mir sicherlich die Dienstvorsteher und auch viele Schalterbeamte die Verwirklichung als einen Vorteil begrüßen.

Infolge der neuerdings eingeführten Abrundungsweise der Fahrpreise ist die Zahl der Preisstufen bei einem Schalter (1250 Fahrkartensorten) des hiesigen Hauptbahnhofs auf 140 zurückgegangen. Kleinere Abweichungen von dieser Feststellung können anderwärts vorkommen; es hängt dies von der Zahl der von dem Bahnhof auslaufenden Bahnstrecken ab. Unverständlich ist mir daher, daß Herr Eis.-Insp. H. die Anzahl der Preisgruppen mindestens auf das 7fache angibt. 1000 Preisstufen bei 1250 Fahrkartensorten hat es sogar bei der früheren Abrundungsmethode (auf 5 und 10 Pfg.) niemals gegeben. Wenn nun, wie Herr H. selbst zugibt, eine möglichst geringe Anzahl von Preisgruppen die Grundbedingung für die Anwendbarkeit meiner Anregung ist, dann hätte gerade in diesem Punkt seiner Beanstandungen eine besonders sorgfältige Feststellung erwartet werden müssen.

Die maschinellen Abänderungen an Stempeln und Druckmaschinen sind nach meinen Ausführungen nicht von ausschlaggebender Bedeutung.

(Wir schließen hiermit die Erörterung dieser Angelegenheit.
Die Schriftleitung.)

Die japanischen Staatseisenbahnen in den Rechnungsjahren 1919/20 und 1920/21.

In Nr. 34, S. 684, Jahrg. 1922 d. Ztg. hatten wir unsern Lesern die außerordentlich erfolgreiche wirtschaftliche und finanzielle Entwicklung der japanischen Staatseisenbahnen nach der umfassenden Verstaatlichung der Jahre 1906 und 1907 und das geradezu glänzende Wirtschaftsbild, das sie in und nach dem Weltkriege darboten, vor Augen geführt. Auch der neueste amtliche Jahresbericht der japanischen Staatseisenbahnverwaltung über das mit dem 31. März 1921 abschließende Rechnungsjahr 1920/21 bestätigt im allgemeinen das bisher gewonnene Bild dieser günstigen Entwicklung, läßt aber doch erkennen, daß die nach dem Weltkriege einsetzende allgemeine Teuerung, d. h. Geldentwertung, und die schweren wirtschaftlichen Erschütterungen, denen fast alle Länder Europas unterworfen waren, selbst an den Eisenbahnen des japanischen Inselreiches durchaus nicht spurlos vorübergegangen sind. Allerdings blieben diese von Streiks, Unruhen und den Folgen des Achtstundentages und allgemeiner Arbeitslosigkeit verschont, aber die starke allgemeine Steigerung der Arbeitslöhne und fast aller Rohstoffpreise und damit verbunden das starke Anschwellen der Betriebsausgaben beginnen das bisher glänzende Wirtschaftsbild der japanischen Staatseisenbahnverwaltung etwas zu trüben; insbesondere weist nach langer Zeit zum ersten Male der Güterverkehr trotz der zunehmenden Ausdehnung des Bahnnetzes einen geringeren Rückgang gegen das Vorjahr auf und die Be-

triebsausgaben sowie der Zinsendienst für die Kapitalschuld zeigen eine so starke Steigerung, daß bei dem buchmäßigen Reinüberschuß ein nicht unerheblicher Rückgang gegen das Vorjahr, um rund 10 Millionen Yen [1], d. sind **15,6 %**, erscheint. Die bisher seit längerer Zeit stetige Aufwärtsbewegung in den Zahlen der Reinüberschüsse der japanischen Staatseisenbahnverwaltung sehen wir damit also zum ersten Male unterbrochen. Die nachstehenden Zusammenstellungen I und II, deren Spalten 1 und 2 dem vorgenannten japanischen Jahresbericht entnommen sind, zeigen die Ergebnisse der Rechnungsjahre 1919/20 und 1920/21 mit ihren Unterschieden im einzelnen.

Die Ausdehnung des Bahnnetzes hat gegen das Vorjahr um 278,68 Meilen, d. s. 4,5 %, der doppelgleisige Streckenausbau um 48,2 Meilen, d. s. 6 %, zugenommen; auch in der Anzahl der Stationen, der Bediensteten und der Fahrzeuge sowie ihrer Leistungsfähigkeit — Lokomotivgewicht, Sitzplätze der Personenwagen, Ladegewichte der Güterwagen — begegnen wir den im allgemeinen üblichen Steigerungen. Auffallend hoch aber ist die Zunahme des durchschnittlichen Monatseinkommens der Bediensteten, nämlich um rund 4,2 Millionen Yen, d. s. **96,5 %**, und des Monatseinkommens für 1 Bediensteten von 27,48 auf 52,36, also um 24,88 Yen, d. s. 90,6 %; hier hat also in Jahresfrist fast eine Verdoppelung der Bezüge stattgefunden.

Das fortgeschriebene Anlagekapital ist weiter von rund 1383 auf 1542, also um 159,38 Millionen Yen, d. s. 11,5 %, mithin erheblich stärker als der Umfang des Bahnnetzes, gestiegen; das Anlagekapital auf die Längeneinheit (1 engl. Meile = 1,609 km) steigerte sich dementsprechend von 222,980 auf 237 985, also um rund 15 000 Yen, d. s. 6,7 %; der Satz von rund 238 000 Yen für 1 Meile bedeutet etwa **310,000** Goldmark für 1 km, womit also, wie man sieht, bereits eine nicht unbeträchtliche Preishöhe erreicht ist; diese Steigerung beruht nicht nur auf der allgemeinen Preissteigerung, sondern auch auf der stetigen Zunahme des Aufwandes für die Mehrzahl der Neubaulinien im weit entlegenen, unerschlossenen Innern des Landes, wo sich die gebirgige Lage, der Mangel an Zufahrtstraßen und Verkehrsmitteln, die schwierigen Gelände- und Frachtverhältnisse den früher ausgeführten Linien gegenüber in hohem Grade preissteigernd geltend machen.

Die Leistungen des Betriebes, die gefahrenen Zugmeilen, sind in ihrer Gesamtheit, entgegengesetzt der Ausdehnung des Bahnnetzes, etwas eingeschränkt worden, und zwar die der Güterzüge um 8,55 %, die der gemischten Züge um 4,75 %, während bei den Personenzügen eine Zunahme um 8,35 % stattgefunden hat. Auch die Leistungen der Lokomotiven sind gegen das Vorjahr etwas eingeschränkt worden, um

Tabelle I.

	Rechnungsjahr		Unterschied	
	1919/20	1920/21	im ganzen	in %
	1.	2.	3.	4.
Bahnlänge in engl. Meilen	6 202,31	6 480,99	+ 278,68	+ 4,5
davon eingleisig	5 369,76	5 600,23	+ 230,47	+ 4,3
„ zweigleisig	809,00	857,20	+ 48,20	+ 6
„ drei- oder mehrgleisig	23,56	23,56	—	—
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt				
für Personenverkehr	6 056,10	6 237,01	+ 180,91	—
„ Güterverkehr	6 133,04	6 308,10	+ 175,06	—
Zahl der Stationen	1 776	1 867	+ 91	+ 5,1
„ „ Bediensteten	158 570	163 822	+ 5 252	+ 3,3
Durchschnittliches Monatseinkommen in Yen				
im ganzen	4 358 167	8 577 081	+ 4 218 914	+ 96,5
für 1 Bediensteten	27,48	52,36	+ 24,88	+ 90,6
Anlagekapital im ganzen	1 382 996 186	1 542 381 275	+ 159 385 089	+ 11,5
auf 1 engl. Meile	222 980	237 985	+ 15 005	+ 6,7
Fahrzeuge:				
Lokomotiven	3 120	3 306	+ 186	+ 5,96
Gewicht in Tons [2]	194 655	209 523	+ 14 868	+ 7,6
Personenwagen	7 520	8 066	+ 546	+ 7,3
Sitzplätze im ganzen	334 765	370 449	+ 35 684	+ 10,6
Güterwagen	51 067	52 119	+ 1 052	+ 2,07
Ladegewicht in Tons	570 192	596 810	+ 21 618	+ 4,7
Für 1 Wagen	11,16	11,45	+ 0,29	+ 2,6
Betrieb:				
Gefahrene Zugmeilen (engl.)				
in Personenzügen	34 193 351	37 072 164	+ 2 878 813	+ 8,35
„ Güterzügen	33 326 093	30 470 697	— 2 855 396	— 8,55
„ gemischten Zügen	9 702 614	9 242 731	— 459 883	— 4,75
insgesamt	77 222 058	76 785 592	— 436 466	— 0,56
Engl. Meilen zurückgelegt				
von Lokomotiven	94 929 567	93 091 615	— 1 837 952	— 1,93
„ Personenwagen	535 996 412	575 740 931	+ 39 744 519	+ 7,36
„ Güterwagen	1 108 565 915	1 352 521 751	+ 243 955 836	+ 22
Befördert in 1 Personenzug . . . . Wagen	13,6	13,7	+ 0,1	—
„ „ 1 Güterzug . . . . „	29,4	38,9	+ 9,5	—
„ mit 1 Lokomotivfahrt „	21,11	21,57	+ 0,46	—
Personenverkehr:				
Beförderte Personen	357 881 957	405 819 694	+ 47 937 737	+ 13,4
Personenmeilen im ganzen	7 942 632 396	—	—	—
auf 1 Meile	1 311 358	1 332 617	+ 21 259	—
„ 1 Personenzugmeile	200,8	199,7	—	—
„ 1 Personenwagenmeile	14,8	14,6	—	—
„ 1 Reisenden	22,2	20,7	—	—
Güterverkehr:				
Beförderte Gütertonnen	59 939 535	56 623 871	— 3 315 664	— 5,5
Tonnenmeilen im ganzen	6 293 798 261	5 927 184 233	— 366 614 028	— 5.8
auf 1 Meile	1 026 168	939 511	— 86 657	—
„ 1 Güterzugmeile	167,1	170,4	—	—
„ 1 Güterwagenmeile	5,7	4,4	—	—
„ 1 Meile eines beladenen Güterwagens	7,2	5,7	—	—
„ 1 Gütertonne	105,0	104,7	—	—

[1] 1 Yen = 2,09 Goldmark. [2] 1 Ton = 1016 kg.

Tabelle II.

in Yen	Rechnungsjahr 1919/20 1.	1920/21 2.	Unterschied im ganzen 3.	in % 4.
Einnahmen aus:				
Personenbeförderung im ganzen	141 485 324	180 213 309	+ 38 727 985	+ 27,4
auf 1 Meile	23 360	28 894	—	—
„ 1 Personenmeile	0,0178	0,0215	—	—
Personen-, Gepäck-, Post- u. Expreßgutverkehr				
im ganzen	161 546 479	203 887 083	+ 42 340 604	+ 26,2
auf 1 Meile	26 672	32 689	—	—
„ 1 Zugmeile	4,72	4,86	—	—
Güterbeförderung im ganzen	131 809 103	132 030 131	+ 221 028	+ 0,17
auf 1 Meile	21 491	20 913	—	—
„ 1 Tonnenmeile	0,0207	0,0223	—	—
„ 1 Zugmeile	3,96	3,83	—	—
Roheinnahme	309 931 914	350 699 584	+ 40 767 670	+ 13,15
Betriebsausgabe	202 816 752	242 161 686	+ 39 344 934	+ 19,4
Betriebszahl in %	65,4	69,1	+ 3,7	—
Betriebsüberschuß	107 115 162	108 537 898	+ 1 422 736	+ 1,33
in % des Anl.-Kapitals	7,7	7,0	— 0,7	—
Zinsendienst	43 791 266	48 479 484	+ 4 688 218	+ 10,7
Buchmäßiger Reinüberschuß	**64 386 096**	**54 357 590**	— 10 028 506	— 15,6
Roheinnahme für 1 Meile	50 489	55 542	—	—
Betriebsausgabe „ 1 „	33 040	38 352	—	—
Betriebsüberschuß „ 1 „	17 449	17 190	—	—
Roheinnahme „ 1 Zugmeile	4,01	4,57	—	—
Betriebsausgabe „ 1 „	2,63	3,15	—	—
Betriebsüberschuß „ 1 „	1,39	1,42	—	—

1,9 %, während die Meilenzahl der Personenwagen und Güterwagen um 7,36 % und 22 % gesteigert wurde; es ergibt sich daher eine stärkere Auslastung der Personen- wie der Güterzüge, bei ersterem gesteigert von 13,6 auf 13,7 Wagen, bei letzteren von 29,4 auf 28,9 Wagen auf die Zugeinheit.

Außerordentlich stark ist wiederum die Steigerung des Personenverkehrs, nämlich um nahezu 48 Millionen Reisende, d. s. **13,4 %**, der allerdings ein schwacher Rückgang im Güterverkehr um 3,3 Millionen Gütertonnen, d. s. 5,5 %, und um 366,6 Millionen Tonnenmeilen, d. s. 5,8 %, gegenübersteht.

Das Erträgnis des Personenverkehrs, einschließlich Gepäck-, Post- und Expreßgutverkehr, steigerte sich um 42,34 Millionen Yen, d. s. **26,2 %**, während die Einnahmen des Güterverkehrs nur eine Zunahme gegen das Vorjahr um rund 221 000 Yen, d. s. 0,17 %, aufweisen.

Die Roheinnahme des Betriebes steigerte sich von 309,9 auf 350,7, also um etwa 40,7 Millionen Yen, d. s. 13,15 %, die Betriebsausgabe dagegen von 202,8 auf 242,16, also um 39,3 Millionen Yen, d. s. **19,4 %**; dementsprechend stieg die Betriebszahl von 65,4 auf 69,1 %, der Betriebsüberschuß zeigt nur noch eine Zunahme von 107,1 auf 108,5, also um 1,4 Millionen Yen, d. s. nur noch 1,33 %, und die Verzinsung des Anlagekapitals durch den Betriebsüberschuß ist von 7,7 auf 7,0 % zurückgegangen. Da sich gleichzeitig die Anforderungen des Kapitalzinsendienstes um rund 4,7 Millionen Yen, d. s. 10,7 %, gesteigert haben, so mußte der buchmäßige Reinüberschuß von 64,3 auf 54,3, um rund 10 Millionen Yen, d. s. 15,6 %, gegen das Vorjahr eingeschränkt werden. Hier sehen wir also, wie sich die wirtschaftlichen Erschütterungen Europas selbst auf die japanischen Staatsbahnen auswirken; gleichwohl ist der Betriebsabschluß, wie man sieht, von einem Fehlbetrage noch weit entfernt.

Das beträchtliche Zurückbleiben der Einnahmen aus dem Güterverkehr hinter denen aus dem Personenverkehr, das für die japanischen Staatseisenbahnen im allgemeinen bezeichnend ist, hat sich im Berichtsjahre noch verschärft: Der Unterschied betrug 1919/20 nahezu 30 Millionen Yen und ist im Jahre 1920/21 auf 71,85 Millionen Yen in die Höhe geschnellt. Daß das Erträgnis des Güterverkehrs im Jahre 1916/17 das des Personenverkehrs um reichlich 5 Millionen Yen übertraf, war also offenbar nur eine vorübergehende Erscheinung; der Güterverkehr der japanischen Eisenbahnen steht bekanntlich in scharfem Wettbewerb mit der gut entwickelten Küstenschiffahrt des Inselreichs.

Im ganzen kann der mitgeteilte Betriebsabschluß der japanischen Staatseisenbahnen für 1920/21 wohl als in hohem Grade befriedigend bezeichnet werden, und in Japan dürfte sich heute schwerlich jemand finden, der den damaligen Entschluß der Regierung, zum Staatsbahnsystem überzugehen, bedauerte. F. B.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Frachtbriefmuster.** Durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 29. April d. J. sind mit Rücksicht auf die große wirtschaftliche Bedeutung der Verwendung der vom Normenausschuß der deutschen Industrie festgesetzten einheitlichen Papiergrößen die Abmessungen der Vordrucke zu den Frachtbriefmustern (Anlagen D und E zu § 55 Abs. 1 der EVO.) mit Wirkung vom 1. Juni 1923 von 380 × 300 mm auf 420 × 297 mm abgeändert worden.

Die Abmessungen der einzelnen Spalten der vergrößerten Muster werden in besonderen Anlagen zu dem zum 1. Juni erscheinenden Nachtrag VII zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A, ersichtlich gemacht werden.

Die in der bisher vorgeschriebenen Größe hergestellten Frachtbriefe dürfen noch bis zum 31. Dezember d. J. verwendet werden.

— **Beschlüsse des Ausschusses des Reichseisenbahnrats in Tariffragen (Braunkohlen usw.).** In der Sitzung des ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats, die am 15. d. M. unter dem Vorsitz des Staatssekretärs Stieler im großen Sitzungssaal des Reichsverkehrsministeriums stattfand, wurde zunächst die Frage behandelt, ob ein allgemeines wirtschaftliches Bedürfnis für eine Frachtermäßigung der Braunkohle gegenüber der Steinkohle anzuerkennen sei. Nach dem Referate der geladenen Sachverständigen des Braunkohlen- und Steinkohlenbergbaues kam der Ausschuß nach eingehender Beratung mit 12 : 2 Stimmen zu dem Ergebnis, daß eine Tarifermäßigung für Braunkohle nach wie vor aus allgemeinen wirtschaftlichen Erwägungen nicht durchgeführt werden könne. — Nach Mitteilungen der Reichsbahn über wichtigere Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission befaßte sich der Ausschuß mit der allgemeinen Finanzlage der Reichsbahn und deren Einwirkung auf die Tarifpolitik der Reichsbahn. Der Ausschuß war einhellig der Ansicht, daß auch heute rechtzeitig für Deckung der notwendigen Ausgaben durch Tariferhöhungen gesorgt werden müsse. Während für die Personentarife eine Erhöhung von 100 % zum nächstmöglichen Zeitpunkt in Anbetracht der ganzen Lage für erforderlich gehalten wurde, war der Ausschuß der Ansicht, daß auch die Gütertarife in solchem Ausmaße erhöht werden müßten, daß die durch die bevorstehenden Gehalts-, Lohn- und Kohlenpreiserhöhungen verursachten Mehrausgaben bald Deckung finden. Der Umfang der Gütertariferhöhung, der von dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens abhängt, läßt sich heute noch nicht übersehen, müßte jedoch auf Grund der heutigen Preisverhältnisse schon über 40 % be-

tragen. Für den Ausgleich unbilliger Härten komme eine neue Güterklassifikation mit ihren langwierigen Vorarbeiten nicht in Frage; Härten sollen jedoch mit den vorhandenen Mitteln vermieden werden.

— **Deutsche Protestnote gegen den Paßzwang.** W. T. B. meldet: Gegen die neue Verordnung der Rheinlandkommission über den Personenverkehr zwischen besetztem und unbesetztem Gebiet, wonach vom 20. Mai ab die Einwohner des besetzten Gebiets für die Ein- und Ausreise eine besondere Abstempelung ihres Ausweises bei dem Kreisdelegierten einholen müssen, während alle anderen Personen schon vom 10. Mai ab für Reisen nach und aus dem besetzten Gebiet eines besonderen, von der Besatzungsbehörde auszustellenden Passierscheines bedürfen, hat die Reichsregierung bei den Regierungen in London, Paris und Brüssel in einer Note Verwahrung eingelegt.

— **Eröffnung der Eisenbahnstrecke Roßlau (Anh.)-Wiesenburg (Mark).** Am 1. Juni d. J. wird nach Vollendung der Reststrecke Wiesenburg-Jeber-Bergfrieden die bisher von Roßlau bis Jeber-Bergfrieden als Nebenbahn betriebene vollspurige Bahnstrecke Roßlau (Anh.)-Wiesenburg (Mark) als Hauptbahn mit den Stationen Meinsdorf, Thießen, Jeber-Bergfrieden und Medewitz (Mark) für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Ausgeschlossen ist auf der Station Thießen die Annahme und Auslieferung von Tieren in mehrbödigen Wagen und Fahrzeugen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, auf den Stationen Thießen, Jeber-Bergfrieden und Medewitz (Mark) die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Feuerrampe erforderlich ist. Die neue 26,91 km lange Bahnstrecke schließt in Meinsdorf an die Hauptbahn Wittenberg-Roßlau-Dessau-Cöthen und in Wiesenburg an die Hauptbahn Berlin-Sangerhausen an; sie wird von der Reichsbahndirektion Halle (Saale) verwaltet. Es haben für sie die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 Gültigkeit.

— **Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Lottengrün-Plauen (Vogtl.) unt. Bf.** Am 1. Juni d. J. wird im Reichsbahndirektionsbezirk Dresden die 11,28 km lange vollspurige, eingleisige Nebenbahn Theuma-Plauen (Vogtl.)-Chrieschwitz dem öffentlichen Personen-, Gepäck- und Güterverkehr übergeben und damit der Betrieb zwischen den Stationen Lottengrün und Plauen (Vogtl.) unt. Bf. eröffnet. An der neuen Linie liegen die Bahnhöfe Theuma, Großfriesen, Plauen (Vogtl.)-Kleinfriesen, Plauen (Vogtl.)-Chrieschwitz und der Haltepunkt Neuensalz. Der Bahnhof Plauen (Vogtl.)-Chrieschwitz erhält lediglich Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr. Die übrigen Verkehrsstellen sind außerdem für den Güter- und Tierverkehr eingerichtet mit der Beschränkung, daß Stückgut nur bis zum Einzelgewicht von 250 kg zulässig ist und daß der Haltepunkt Neuensalz vom Wagenladungsverkehr ausgeschlossen bleibt.

— **Weitere Eisenbahnervertreibungen.** Aus Limburg (Lahn) wird der „D. A. Ztg." unterm 9. d. M. berichtet: Hier sind 56 Eisenbahnerfamilien angekommen, die aus Trier ausgetrieben wurden. Die Familien bekamen nicht mehr wie bisher die übliche viertägige Frist, sondern wurden gleich mit festgenommen und mit Gewalt abgeschoben. Die französischen Gendarmen waren zu diesem Zweck von einer ganzen Schwadron Spahis begleitet. Sie schwärmten aus und trieben alles zusammen. Die Leute durften sich teilweise nicht einmal mehr vollständig ankleiden, die Frauen wurden vielfach aus der Waschküche geholt. Einige Frauen, die noch in der Stadt waren, mußten zurückbleiben. Kinder, die noch in der Schule waren, blieben gleichfalls in Trier zurück. Die Eltern mußten ohne sie abfahren. So wurden viele Familien ohne jede Rücksichtnahme zerrissen. Die Bahnfahrt zog sich dadurch über Gebühr hin, daß der Zug zuerst irrtümlich nach Mainz und dann wieder nach Coblenz zurückgeleitet wurde. Trotz des heißen Wetters durften die Ausgetriebenen sich unterwegs nicht einmal Wasser besorgen, selbst den Kindern wurde diese Erfrischung untersagt.

Weiter wird aus Köln unterm 11. d. M. gemeldet: In Trier mußten heute wiederum rund 100 Eisenbahnerfamilien ihre Wohnungen verlassen, ohne das Geringste mitzunehmen. Ganze Viertel wurden durch Spahis abgesperrt. Die Familien wurden sofort abtransportiert. Von 9 Uhr abends bis 5 Uhr morgens ist eine vollständige Verkehrssperre verhängt.

— **Eisenbahnunglück bei St. Goar.** Aus Wiesbaden wird der D. A. Z. unterm 9. d. M. berichtet: Aus St. Goar eintreffende Reisende berichten von einem schweren Unfall eines von Franzosen geführten Zuges, der bei St. Goar in den Rhein fuhr. Bisher sind 19 Tote geborgen. Die Franzosen haben die Umgegend streng abgesperrt, um nichts über den Vorfall bekannt werden zu lassen. Solche Vorfälle tragen — wenn das überhaupt nötig wäre — dazu bei, das deutsche Publikum die „Franzosenzüge" meiden zu lassen wie die Pest.

— **Brückensprengung bei Lippholthausen.** In der Nacht zum 12. d. M. wurde, wie der „D. A. Ztg." unterm 14. d. M. aus Münster gemeldet wird, auf der Strecke Osterfeld-Hamm bei Lippholthausen eine Eisenbahnbrücke von unbekannten Tätern gesprengt. Als „Sanktion" gegen die Sprengung der Brücke haben die Franzosen den Straßenbahnverkehr nach Lünen unterbunden. Der in der Nähe der Brücke wohnende Bergmann Michael Arndt, dessen Sohn Heinrich sowie die Bergleute Ernst Herzog und Wilhelm Bonemann wurden von den Franzosen verhaftet. Am nächsten Morgen wurden alle in der Nähe der Unfallstelle vorbeikommenden Bergleute und sämtliche Passanten zu Aufräumungsarbeiten gezwungen. Von den anwesenden Bergleuten wurden daraufhin noch die Bergleute Rudolf Füllner, Oskar Gallinat, Rudolf Althoff und Ludwig König festgenommen. Sämtliche Verhafteten wurden nach Waltrop abtransportiert.

— **Ungeheuerliches Schandurteil gegen Eisenbahner.** Aus Mainz wird der D. A. Z. unterm 8. d. M. berichtet: Die Eisenbahnarbeiter, -beamten und Gewerkschaftsangestellten, die sich seit März in französischer Untersuchungshaft befinden, wurden am Montag von dem französischen Kriegsgericht wegen Spionage und Streikvergehens verurteilt. Das ganze Gerichtsgebäude war mit Posten umstellt. Als Verteidiger war lediglich der von den Franzosen bestellte Leclerqu zugelassen.

An Strafen wurden verhängt: gegen den Eisenbahnarbeiter Roth 10 Jahre Gefängnis, Becker 6 Monate und 100 000 ℳ Geldstrafe, Gewerkschaftssekretär Bößwetter 7 Jahre, Lebert 5 Jahre, Weiß 4 Monate und 100 000 ℳ Geldstrafe, Leineweber 3 Jahre, Nuß 8 Jahre, Harzdorf 3 Monate und 100 000 ℳ Geldstrafe, Engel 1 Jahr und 100 000 ℳ, Klinger 6 Jahre, Salomon 4 Jahre, Hummel 1 Jahr und 100 000 ℳ, Hertling 6 Jahre, Ludwig 6 Jahre, Krimmel 6 Jahre, Haack 8 Jahre, Lütke 7 Jahre Gefängnis. Heinrich, der in Abwesenheit verurteilt wurde, bekam 10 Jahre Gefängnis.

In der französischen Kriegsgerichtsverhandlung gegen fünf höhere deutsche Eisenbahnbeamte von der hiesigen Eisenbahndirektion wurden verurteilt Oberbaurat Hummel zu 1 Jahr Gefängnis und 100 000 ℳ Geldstrafe, Oberbaurat Haack zu 8 Jahren Gefängnis, Eisenbahnoberingenieur Krimmel zu 6 Jahren Gefängnis, Eisenbahnoberingenieur Lütke zu 7 Jahren Gefängnis und Eisenbahnoberingenieur Hertling zu 6 Jahren Gefängnis.

Der Reichspräsident hat aus diesem Anlaß an den Reichsverkehrsminister am 9. d. M. folgendes Schreiben gerichtet:

„Ein französisches Kriegsgericht in Mainz hat, wie ich soeben erfahre, unter Ausschluß der Öffentlichkeit 17 Eisenbahnbeamte, Gewerkschaftsführer und Angestellte des Deutschen Eisenbahnerverbandes nach einem summarischen Massenverfahren zu unerhört langen Gefängnisstrafen verurteilt, weil sie ihre Untergebenen und Kollegen aufgefordert haben, den deutschen Gesetzen und ihrem DienstEid treu zu bleiben. Auch diese Schreckensurteile sind ein Schlag gegen Wahrheit und Gerechtigkeit, ein Akt wildesten Terrors, der überall Entrüstung und Verachtung hervorrufen wird gegenüber denen, die Menschenrechte in brutaler Machtwillkür höhnisch mit Füßen treten. Der fremde Militarismus wird auch durch diesen Gewaltakt seiner Werkzeuge, der Kriegsgerichte, den Widerstand der deutschen Eisenbahner nicht brechen, sondern die Reihen der Abwehr nur enger schließen. Ich bitte Sie, Herr Reichsminister, den betroffenen Beamten und Angestellten meine besondere Hochachtung für ihre vorbildliche Vaterlandstreue und ihre mannhafte Haltung auszusprechen."

— **Der Deutsche Beamtenbund für stärkeren Widerstand.** Die Leitung des Deutschen Beamtenbundes erklärt: Die Gewaltakte der Franzosen sind nur geeignet, uns in unserem Widerstande zu bestärken, für dessen weitere Durchführung wir mit allen Mitteln wirken und auf dem wir beharren werden, bis an Stelle von Gewalt, Willkür und Unverstand wieder Recht, Gesittung und Vernunft eingekehrt sein werden.

— **Neuerungen im Schlafwagenverkehr.** Bisher durften bestellte Bettplätze, die eine Stunde nach Abfahrt des Zuges nicht belegt wurden, vom Schaffner an andere Reisende vergeben werden; um jedoch Reisenden, die unterwegs zusteigen, aber übersehen haben, bei der Bestellung des Bettplatzes darauf hinzuweisen, Platz zu sichern, hat die Reichsbahn für eine Reihe von Schlafwagenstrecken die Stationen bestimmt, auf der der

Schaffner über freibleibende, im Vorverkauf belegte Plätze verfügen darf; bei den von Berlin ausgehenden Schlafwagen sind das Halle, Leipzig, Magdeburg und nach Osten Schneidemühl.

Seit kurzem verkehren wieder die Schnellzüge D 71 ab Berlin 7 Uhr 19 Minuten abends, an München 7 Uhr 39 Minuten vormittags, und D 72 ab München 7 Uhr 15 Minuten abends, an Berlin 7 Uhr 35 Minuten vormittags mit Schlafwagen erster bis dritter Klasse.

Schon seit längerer Zeit beabsichtigt die Reichsbahnverwaltung, die Schlafwagen 3. Klasse, die bisher nur zwischen Berlin-Köln, -Königsberg und -München verkehren, auch auf anderen wichtigen Strecken einzustellen; bisher fehlte es jedoch an Wagen. Wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung" erfährt, ist damit zu rechnen, daß mit dem Beginn des Sommerplans solche Wagen auch auf der Strecke Berlin-Beuthen laufen werden.

— **Sommersonderzüge** heißen jetzt amtlich die früheren Feriensonderzüge, weil sie nicht nur wie früher in den Ferien, sondern schon vom J u n i an bis in den August hinein verkehren. Die Züge sollen in diesem Jahre beibehalten werden. Die Vergünstigung wird in verschiedener Beziehung erweitert und verbessert. Vor allem will man die frühere Einrichtung wieder herstellen, daß den Reisenden b e s t i m m t e P l ä t z e angewiesen werden können. Es soll dies auch für die Rückreise nach Möglichkeit geschehen. Ausgegeben werden wiederum nur Fahrkarten 3. Klasse, gültig zur Rückfahrt innerhalb zwei Monaten.

— **Rücknahme ungebrauchter Frachtstempelmarken.** Nachdem durch Artikel IV des Gesetzes über die Berücksichtigung der Geldentwertung in den Steuergesetzen die Vorschriften der §§ 43 bis 51 und der Tarif Nr. 6 des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juli 1913 in der Fassung des Frachturkundenstempelgesetzes vom 17. Juni 1916 (RGBl. S. 555) aufgehoben worden sind, hat der Reichsminister der Finanzen durch Verordnung vom 31. März 1923 gemäß Artikel 8 letzter Absatz am angegebenen Ort bestimmt, daß die in den Händen der Steuerpflichtigen vorhandenen ungebrauchten Frachturkundenstempelmarken und gestempelten Frachturkundenvordrucke gegen baren Ersatz des Steuerwertes zurückgenommen werden, wenn ein dahingehender Antrag bis spätestens 30. Juni 1923 bei dem zuständigen Zollamt gestellt wird.

— **Neue Besserung im Personenverkehr.** Zu Beginn dieses Jahres mußte eine ganze Reihe von Zügen ausfallen; seit dem 1. Mai verkehren, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung" mitteilt, außer den bisher gemeldeten wieder folgende Züge: von Berlin Eilzug 162 ab Anhalter Bahnhof 12.25 nachmittags, an Leipzig 3.31 nachmittags; beschleunigter Personenzug 848 ab Anhalter Bahnhof 4.25 nachmittags, an München 10.00 vormittags; Personenzug 847 ab München 6.10 vormittags, an Berlin 11.04 nachmittags; beschleunigter Personenzug 169 Stettiner Bahnhof ab 8.00 nachmittags, an Stralsund 12.57 vormittags; Personenzug 168 ab Stralsund 7.45 vormittags, an Berlin 12.33 nachmittags; D-Zug 172 ab Schlesischer Bahnhof 8.41 vormittags, an Amsterdam 8.59 nachmittags (London 9.30 vormittags); D-Zug 171 ab (London 8.30 nachmittags) Amsterdam 8.05 vormittags, an Berlin 9.18 nachmittags; D-Zug 22 ab Schlesischer Bahnhof 10.50 vormittags, an Hamm 6.43 nachmittags; D-Zug 21 ab Hamm 1.10 nachmittags, an Berlin 8.48 nachmittags; Eilzug 18 ab Schlesischer Bahnhof 7.08 nachmittags, an Hannover 11.51 nachmittags, Eilzug 17 ab Hannover 7.30 vormittags, an Berlin 12.13 nachmittags; beschleunigter Personenzug 219 ab Charlottenburg 9.40 vormittags, an Beuthen 9.50 nachmittags; Personenzug 220 ab Breslau 6.01 vormittags, an Berlin 1.23 nachmittags; D-Zug 41 ab Frankfurt am Main 7.02 vormittags, an Berlin Anhalter Bahnhof 5.26 nachmittags. — Weiter D-Zug 75/76 Frankfurt a. M.-Basel (durch den Schwarzwald), D-Zug 4/59 München-Frankfurt (Main), D-Zug 18/19 München-Salzburg, Schnellzüge 84/85 München-Lindau, Schnellzüge 185/186 München-Garmisch-Partenkirchen, D-Zug 86 Hamburg-München, beschleunigter Personenzug 847 München-Hamburg, beschleunigte Personenzüge 693/694 Stettin-Breslau und D-Zug 131/132 Lehe-Leipzig.

— **Bahnhof Meckelfeld.** In die Nr. 17, S. 284 d. Ztg., übernahmen wir aus der „D. A. Ztg." über diesen Bahnhof eine Mitteilung, die irrtümliche Angaben über die Größenverhältnisse dieses Bahnhofs enthält. Der bisher mit drei Überholungsgleisen ausgerüstete Bahnhof Meckelfeld ist zwar letzthin in kürzester Zeit mit weiteren vier Überholungsgleisen und einer Richtungsgruppe von acht Gleisen mit Ablaufberg, Ausziehgleis und Stellwerksanlage ausgebaut worden. In welchem Umfange und wann jedoch der beabsichtigte weitere Ausbau zu einem größeren Betriebsbahnhof in Meckelfeld zu erwarten ist, läßt sich, wie die Reichsbahndirektion Altona uns mitteilt, zurzeit noch nicht übersehen.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	die Steigerung der Materialausgaben	die Steigerung der Personalausgaben	die Richtzahl f. Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
in der 3. Aprilwoche das	10 550 fache	2 850 fache	5 930 fache
„ „ 4. „ „	10 550 „	2 850 „	5 930 „
„ „ 1. Maiwoche „	10 550 „	2 850 „	5 930 „
„ „ 2. „ „	10 550 „	3 000 „	6 020 „

Die in der Übersicht angegebene Richtzahl für Eisenbahntarife ist wie folgt errechnet worden:

Wenn die Gesamtbetriebsausgaben im Frieden = 1 gesetzt werden, ergeben sich folgende Ausgabenanteile:

1. Persönliche Ausgaben 0,60
2. Betriebsstoffe (Kohle, Öle usw.) 0,11
3. Bauliche Anlagen und Sonstiges 0,17
4. Betriebsmittel 0,12

zusammen . . . 1,00

Durch Vervielfältigung dieser Ausgabenanteile mit den jeweils zugehörigen Preissteigerungen (für persönliche Ausgaben — Lebenshaltungszahl, für Betriebsstoffe — Kohle, für bauliche Anlagen — Schienen, für Betriebsmittel — Stabeisen) ergeben sich die nach den Lohn- und Preissteigerungen angemessenen Erhöhungen der Ausgabenanteile und durch Zusammenzählen dieser Werte für die gleichen Zeiträume wiederum die berechtigten und gebotenen Erhöhungen der Beförderungspreise bezogen auf den Friedensstand = 1.

— **Die Grenzsperre im Westen Deutschlands und der Verkehr über den Arlberg.** Die Besetzung des Ruhrgebietes durch die Franzosen, schreibt die Schweiz. Verkehrs-Korrespondenz, hat die Stillegung des Güterverkehrs auf großen Teilen der westlichen Linien der Deutschen Reichsbahn zur Folge. Von der holländischen bis an die Schweizergrenze sind die Übergänge für den Eisenbahnverkehr zurzeit gesperrt. Es ist naheliegend, daß sich der Handel andere Wege zur Ermöglichung des Güteraustausches sucht. Der nächstliegende Weg ist der über Innsbruck-Buchs, das ist über die Arlbergstrecke. Auf dieser eingleisigen Gebirgsstrecke mit Steigungen bis zu 31 ‰ kann die Beförderung der Frachten nur in leichten Zügen zu ungefähr 20 Wagen mit 2 bis 3 besonders starken Lokomotiven bei Verwendung nur sehr guter Kohle und teuren Heizöls erfolgen. Eine Erweiterung der vorhandenen Anlagen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit dieser Strecke ist angesichts des schwierigen Geländes zum Teil überhaupt ausgeschlossen, zum Teil nur mit ungeheuren Kosten möglich. Trotz der schwierigen Verhältnisse ist es der österreichischen Bundesbahnverwaltung gelungen, die Leistungsfähigkeit der Arlbergstrecke gegenüber dem Friedensverkehr um etwa 50 % zu erhöhen. Gleichwohl kann diese Strecke alle jene Frachten, die früher über Deutschland gerollt sind und jetzt nach der Sperre der deutschen Verkehrswege auf dem Wege über Tirol nach dem Westen zu gelangen suchen, zu den bisher über diesen Weg geleiteten Frachten unmöglich vollständig aufnehmen. Da die Höchstgrenze der Leistungsfähigkeit dieser Gebirgsstrecke bereits erreicht ist, wird die Abwicklung des Güterverkehrs in der nächsten Zeit nur mit großen Einschränkungen möglich sein.

— **Transeuropa-Union.** In München fand am 9. und 10. Mai eine Konferenz statt für A u f n a h m e d e s t r a n s e u r o p ä i s c h e n F l u g v e r k e h r s 1923 über die Schweiz, Bayern, Österreich und Ungarn, der zum ersten Male täglich bis zum 15. Oktober durchgeführt werden soll. An der Konferenz nahmen teil vom Ausland: das Schweizerische Luftamt, vom Reich: die Reichspost- und die Reichszollverwaltung, von Bayern: das Handelsministerium, das Ministerium des Innern und die Polizeidirektion München, die Flugüberwachungspolizei, die Landeswetterwarte sowie die Städte München, Nürnberg, Fürth. Von Luftverkehrsunternehmungen waren vertreten vom Auslande: die Schweizerische Ad Astra Aero A. G., die Österreichische Luftverkehrs A. G. und die Ungarische Aero Expreß A. G.; von Deutschland: Rumplers Luftverkehr A. G., der bayerische Luftlloyd und die Junkerswerke. Den Vorsitz in der Konferenz führte Bayern, und zwar Ministerialrat Dr. Lindner vom Handelsministerium.

Die Tagesordnung befaßte sich mit der Regelung der P a ß -, Z o l l - und P o s t f r a g e n für den Transeuropaflug und mit der funkentelegraphischen Verbindung zwischen allen Flugplätzen. Im Zollwesen werden die bereits für den Luftverkehr bestehenden erprobten Bestimmungen auch auf den transeuropäi-

schen Linien Geltung erhalten. Im Luftpostverkehr werden die Eidgenössische Postverwaltung der Schweiz, die Ungarische Postdirektion und die Deutsche Reichspost den Grundsatz der Gegenseitigkeit zur Anwendung bringen. Bei Österreich wird die Deutsche Reichspost in Anbetracht der freundnachbarlichen Beziehungen die außenpolitische Zwangslage Österreichs berücksichtigen.

Die Regierungen haben bereits Auftrag erteilt, die Flugplätze mit Funkenstationen auszustatten. Die Astra Aero A. G., Zürich, die Österreichische Luftverkehrs A. G., Wien, die Ungarische Aero Expreß A. G., Budapest, Rumplers Luftverkehr A. G., München, die Aero Lloyd A. G., Berlin, und die Junkerswerke in Dessau haben sich zu einer Betriebsgemeinschaft unter dem Namen Transeuropa-Union zusammengeschlossen. Der Sitz der Gesellschaft wird voraussichtlich Zürich sein, der Sitz der Hauptleitung wird jedoch in den Mittelpunkt der Linien, also nach München, gelegt werden. Die Transeuropa-Union hat die Verantwortung für die technische und organisatorische Durchführung des Betriebes den Junkerswerken übertragen, da auf den gesamten Linien Junkers-Ganzmetallflugzeuge Verwendung finden.

Österreich.

— **Südbahn.** Vor kurzem fanden Sitzungen des Verwaltungsrates statt, an denen auch die Vertreter der territorial beteiligten Staaten und der Association Nationale teilnahmen. An Stelle der verstorbenen Verwaltungsmitglieder Dr. Wilhelm Rosenberg und Cornelius de Witt wurden Grad. Uff. Dr. Carlo Conti Rossini und Gaston Leverve, und zwar der Letztgenannte auf Vorschlag der Association Nationale, in den Verwaltungsrat zugewählt. Der Präsident der Generaldirektion berichtete über das auf der Konferenz in Rom abgeschlossene Übereinkommen betreffend das Regime definitif, dessen Bestimmungen nach Genehmigung durch die Regierungen der territorial beteiligten Staaten mit Rückwirkung vom 1. Januar d. J. ab in Kraft zu treten haben, und brachte zur Kenntnis, daß in Zusammenhang damit das Regime provisoire bis Herbst 1923 verlängert worden ist. Ferner erstattete er einen ausführlichen Bericht über tarifarische Fragen, insbesondere betreffend die Regelung verschiedener zwischenstaatlicher Verkehre sowie über die jüngsten Tarifmaßnahmen für die österreichischen und für die ungarischen Linien, und gab sodann eine Darstellung über die Verkehrslage, sowie über die Betriebsergebnisse auf den drei im Eigenbetrieb der Gesellschaft befindlichen Netzen. Ein weiterer Bericht galt der vom Handelsgericht Wien erfolgten Bestellung von Kuratoren für die Besitzer der 5prozentigen und der 3prozentigen Obligationen.

— **Staatseisenbahngesellschaft.** In der kürzlich abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrates dieser Gesellschaft wurde über die in den letzten Tagen in Prag mit der Regierung der tschechoslowakischen Republik gepflogenen Verhandlungen berichtet, welche die Durchführung der die Gesellschaft betreffenden Entscheidung der Reparationskommission zum Gegenstande hatten. Die Reparationskommission hat mit ihren Entscheidungen vom 24. Februar und 13. März d. J. die Aufteilung der gegenüber der Staatseisenbahngesellschaft bestehenden Schuld des früheren Österreich und Ungarn durchgeführt und dabei, was die der Gesellschaft zustehende Einlösungsrente für ihre ehemals ungarischen Linien betrifft, festgesetzt, daß von den 5 500 000 französischen Franken auf Österreich 579 602, auf die tschechoslowakische Republik 3 492 710, auf Ungarn 621 500, auf Rumänien 636 877 und auf Südslawien 169 311 französische Franken jährlich zu entfallen haben. Auf die tschechoslowakische Republik entfällt an Rückständen für die Zeit vom 1. Juli 1919 bis einschließlich 1. Januar d. J. die Summe von 13 970 840 französischen Franken. In Ausführung dieser rechtskräftigen Entscheidung der Reparationskommission ist nunmehr zwischen der Regierung der tschechoslowakischen Republik und der Gesellschaft als Ergebnis dieser Verhandlungen eine Vereinbarung zustande gekommen, wonach die Regierung der tschechoslowakischen Republik sich verpflichtet, die von der großen Annuität auf die tschechoslowakische Republik entfallenden rückständigen Raten vom 1. Juli 1919 bis einschließlich 1. Januar 1923 im Gesamtbetrage von 13 970 840 französischen Franken in drei Raten bis 1. Februar 1924 der Gesellschaft in Wien in Originalwährung kosten- und lastenfrei zu überweisen. Die laufenden halbjährigen Raten von je 1 746 355 französischen Franken, deren nächste am 1. Juli d. J. fällig ist, werden gleich wie alle weiteren Halbjahresraten der Gesellschaft jeweils am 1. Juli und 1. Januar unter den gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden.

— **Kohlenabsatzstatistik.** Die niederösterreichischen Steinkohlengruben setzten im ersten Vierteljahr 1923 rund 367 000 Meterzentner Kohle ab gegen 305 700 Mtz. im vierten Vierteljahr 1922. Der Verkauf war im März mit 144 500 Mtz. bedeutend höher als im Januar (97 181 Mtz.) und hat in dem genannten Monat auch die Höchstzahl des Vorjahres (August 143 800 Mtz.) etwas überschritten. Im niederösterreichischen Braunkohlenbergbau wurden im ersten Viertel d. J. 528 600 Meterzentner Kohle gegen 428 500 Mtz. im letzten Viertel 1922 verkauft. Die Höchstabsatzmenge des Vorjahres (Dezember 160 776 Mtz.) wurde in allen drei Monaten des laufenden Jahres überschritten; im März betrug der Versand 182 000 Mtz. In Oberösterreich betrug der Braunkohlenabsatz im ersten Vierteljahr 1923 789 300 Mtz. gegen 805 873 Mtz. im letzten Viertel des Vorjahres. Der Versand im Januar 1923 belief sich auf 260 116 Mtz., im März auf 284 596 Mtz. In Steiermark betrug der Braunkohlenabsatz im ersten Viertel 1923 3 175 170 Mtz. gegen 3 695 000 Mtz. Der Absatz ist im laufenden Jahre von 1,11 Millionen Mtz. im Januar auf 1,04 Millionen Mtz. im März gesunken. Der Absatz der kärntnerischen Braunkohlengruben betrug im ersten Viertel 1923 137 228 Mtz. gegen 147 655 Mtz. im letzten Viertel 1922.

Ungarn.

— **Neuerliche Tariferhöhung der Staatsbahnen.** Mit Rücksicht auf die erhebliche Abnahme der Kaufkraft des Geldes, auf die bedeutende Preiserhöhung sämtlicher Betriebsmaterialien, ferner auf die Aufbesserung der Gehälter und Arbeitslöhne der Eisenbahnangestellten, sah sich das Ministerium veranlaßt, die zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs notwendigen Einnahmen durch eine entsprechende Erhöhung der Personen- und Gütertarife zu bestreiten. Demzufolge trat mit dem 13. April l. J. eine Tariferhöhung ins Leben, die sich kurzgefaßt folgendermaßen gestaltet:

Im Personenverkehr wurden die Fahrpreise um 50 %, die Beamten- und Arbeiterkarten aber im entsprechenden Verhältnisse erhöht. Die Gepäck- und Expreßgütertarife bleiben jedoch unverändert. Im Güterverkehr bleiben die Tarifsätze der gewöhnlichen Eilgüter und der sperrigen Güter unverändert. Die Tarife der ermäßigten Eilgüter, ferner der I. Klasse des Ausnahmetarifes V (Salz), sowie die Ausnahmetarife VII und VIII steigen um 20 %, die Tarifsätze der II. Klasse wurden um 80 %, der Klasse A um 100 %, der Klasse B um 120 %, der Klasse C und die Tarife des zweiten besonderen Tarifes um 150 %, die Sätze des dritten besonderen und des I. und II. Ausnahmetarifs um 125 %, des III. Ausnahmetarifs um 40 %, des VI. Ausnahmetarifs (Pferde) um 100 % und die Sätze des X. Ausnahmetarifs um 300 % erhöht. Die Tarife für die aus den Gasfabriken stammenden Kokssendungen wurden gleichfalls um 300 % erhöht. Die meisten Tarifbegünstigungen wurden weiterhin zugestanden, einige neue gewährt. Besondere Tarifbegünstigungen bestehen für die nach Budapest beförderten Lebensmittel, und zwar für frisches Gemüse, Kraut, gelbe Rüben usw. sowohl als Eil- wie als Lastgut, ferner für frisches Kraut und Kürbisse in Wagenladungen, für zum Schlachten bestimmte Pferde in Wagenladungen und Milch in Kannen und Reservoirwagen. Für nach Budapest zu befördernde Milch wurde der allgemeinen Begünstigung gegenüber 20—30 % gewährt. Neue Tarifbegünstigungen wurden für das nach der Hauptstadt zu befördernde Schlachtvieh in Wagenladungen sowie für Eier eingeführt. Desgleichen für Kleie, Ölkuchen, flüssige Kohlensäure, für Leimfabriken bestimmte Knochen und Knochenmehl und für Zeitungsdruckpapier. Die neuen Tarife treten auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und der von ihnen verwalteten Bahnen, sowie der Südbahn, der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahn und der Budapester Lokalbahnen in Kraft.

— **Die finanzielle und wirtschaftliche Lage der Eisenbahnen.** Der pensionierte Ministerialrat Karl v. Neumann hielt in der Ungarischen Volkswirtschaftlichen Gesellschaft einen beachtenswerten Vortrag über die finanzielle und wirtschaftliche Lage der Eisenbahnen. In kurzen Umrissen entwarf er eine klare Übersicht über die finanziellen, wirtschaftlichen und sozialpolitischen Ergebnisse der Eisenbahnen fast aller europäischen Länder sowie derjenigen der Vereinigten Staaten und Kanadas. Er faßte das Ergebnis seiner diesbezüglichen Studien dahin zusammen, daß die Ausgaben der Bahnen vorzugsweise der entlohnten, aber in erhöhtem Maße nicht geleisteten Arbeitszeit zuzuschreiben sind. Diese erheblichen Ausgaben der Eisenbahnen können weder durch tarifarische Maßnahmen, noch durch Ersparnisse wettgemacht werden. Ein Heilmittel zur Gesundung dieser bedauerlichen Lage erblickt der Vortragende in der sinngemäßen Ausnutzung der Arbeitszeit.

— **Beförderung in gedeckten Wagen verladener Güter, die in offenen Wagen verladen werden können.** Nach einer Verordnung der Staatsbahndirektion sind für Stationen fremder Eisenbahnen bestimmte gedeckte Wagen, die mit Waren verladen sind, die sonst in offenen Wagen befördert werden können, stets

mit Plombenverschluß zu versehen. Derartige Wagen dürfen bloß auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und der von ihnen verwalteten Lokalbahnen ohne Plombenverschluß befördert werden.

— **Kündigung der österreichischen Industrieeinfuhrkontingente durch die ungarische Regierung.** In dem mit Österreich geschlossenen Warenübereinkommen hat sich die ungarische Regierung vorbehalten, die österreichischen Industrieeinfuhrkontingente außer Kraft zu setzen, wenn die ungarische Weinausfuhr nach Österreich eine wesentliche Verringerung erfahren hat. Da zahlenmäßig nachgewiesen wurde, daß die Weinausfuhr nach Österreich wesentlich abgenommen hat, hat die ungarische Regierung jenen Teil des Warenaustauschübereinkommens, der für österreichische Industrieartikel festgesetzt war, für den 0. April gekündigt.

— **Vortrag über die Kohlenausnutzung.** Der Professor an der Charlottenburger Technischen Hochschule, Emil Josse, hielt auf Einladung des Landesverbandes der Kohlenindustriellen einen interessanten Vortrag über die Erfolge und Aussichten auf dem Gebiete der Verfeuerung minderwertiger Brennstoffe. Der Vortragende erörterte zunächst, daß Deutschlands Industrie infolge des Rückganges der Steinkohlenförderung und durch das Ausbleiben der englischen Kohle gezwungen war, zur Verfeuerung von Braunkohle mit 2000 Kalorien Heizwert überzugehen, um so mehr, als die deutschen Industrieunternehmer zu der Überzeugung gelangten, daß die Sicherheit ihrer Betriebe nur so erreicht werden kann. Mit Rücksicht darauf, daß Ungarn zur Zeit der Kohlennot große Mengen Steinkohle aus dem Auslande beziehe, im Sommer dagegen an Lignit und jungen Braunkohlen über einen Überschuß verfüge, liege es klar auf der Hand, daß das ungarische Wirtschaftsleben vom Auslande erheblich unabhängiger gemacht werden könnte, wenn die Industrieanlagen zur Ausnützung des Lignits und der Braunkohlen übergehen würden. Der Vortragende erörterte sodann die technischen Errungenschaften zur rationellen Ausnützung der Braunkohle, die sich in Deutschland mit bestem Erfolg bewährt haben und auch in Ungarn seit Monaten zur vollen Zufriedenheit eingeführt wurden. Der Vortrag fand seitens der Fachleute sehr großen Beifall.

Übrige europäische Länder.

— **Schwellentränkungsfrage in Rußland.** Der schwierige Zustand der Schwellenwirtschaft im russischen Verkehrswesen verleiht praktischen Maßnahmen zur Lösung der Schwellenkrisis, insbesondere der Schwellentränkungsfrage, erhöhte Bedeutung. „Ekonomitscheskaja Schisn“ vom 18. Januar d. J. schreibt hierüber: Seit dem Jahre 1914 bis zum Jahre 1922 hat die Menge der ausgewechselten Schwellen von Jahr zu Jahr abgenommen von 19 Millionen im Jahre 1913 bis 7 Millionen im Jahre 1921 und 8,5 Millionen im Jahre 1922, und auch die Schwellenbeschaffenheit ist zurückgegangen, da die Menge der im Gleis verlegten, ungetränkten Schwellen, deren Liegedauer nur 4 bis 6 Jahre gegen 8 bis 10 bei mit Chlorzink getränkten und 12 bis 15 bei mit Kreosotlösung getränkten Schwellen beträgt, zunahm. Das Ergebnis im Jahr 1923 ist, daß gegen 44 % der auf Hauptbahnen verlegten Schwellen die anzunehmende Liegedauer überschritten haben. Wenn man den mittleren Aufwand für Tränkung einer Schwelle zu 50 Friedenskopeken annimmt, erwägt, daß eine getränkte Schwelle im Mittel 4 bis 9 Jahre länger liegt als eine nicht getränkte, und in Rechnung zieht, daß die jährlichen Aufwendungen für Schwellenbereitstellung 21 600 000 Friedensrubel ausmachen, so tritt die außerordentliche Bedeutung der Schwellentränkung ganz besonders in Erscheinung. Vor dem Kriege gab es in Rußland 48 Schwellentränkungsanstalten mit bis zu 15 Millionen Schwellen jährlicher Leistungsfähigkeit. Gegenwärtig befinden sich in Rußland noch 42, wovon 30 unter Aufsicht des Volkskommissariats für das russische Verkehrswesen stehen. Indem es mit den technischen Produktionsmöglichkeiten der antiseptisch arbeitenden Tränkungsanstalten rechnete, stellte sich das Volkskommissariat die Aufgabe, im Jahre 1923 6 Millionen Schwellen zu tränken; aber bei den unvermeidlichen Stauungen im gegenwärtigen Versand der Schwellen, in die Anstalten, in der antiseptischen Zurichtung und bei den Schwierigkeiten der Zahlungsleistungen, ist es sehr fraglich, ob die gestellte Aufgabe restlos erfüllt werden wird; die nötige Menge antiseptischer Mittel (450 000 Pud Chlorzink) von den chemischen Gesellschaften zu erhalten, ist möglich. Es handelt sich also nur darum, die Lieferung antiseptischer Mittel für die Schwellentränkung als besonders dringlich zu bezeichnen und dem Volkskommissariat die zur Herrichtung und Tränkung der Schwellen nötigen Geldmittel in genügendem Ausmaße zur Verfügung zu stellen. Nur dann können die in Aussicht genommenen 6 Millionen Schwellen auch tatsächlich getränkt werden. Dr. S.

— **Wiederherstellung des russischen Lokomotivparks innerhalb zehn Jahren.** Die Zentralverwaltung des russischen Eisenbahntransports arbeitete nach Anleitung der technischen Sektion zwei Vorschläge für diesen Zweck aus. Nach dem ersten Vorschlag beziffert sich die Gesamtzahl der einer Hauptinstandsetzung zuzuführenden Lokomotiven auf 27 375, wovon 19 525 in Eisenbahnhauptwerkstätten und 7850 durch sonstige Werkstätten instandgesetzt werden sollen; nach dem zweiten Vorschlag betragen die betreffenden Ziffern 28 575 und 19 525 bzw. 9050. Bei beiden Vorschlägen ist in Aussicht genommen, Lokomotiven, die mit über 35 Jahren Dienstzeit überständig sind, auszuschließen und sie durch neue Lokomotiven zu ersetzen. Sollte eine Beteiligung der sonstigen Werkstätten ausgeschlossen werden, so wäre beim ersten Vorschlag der Bau einer großen Werkstätte bei Moskau, „Moscheres“, und der Ausbau der vorhandenen Eisenbahnhauptwerkstätten, beim zweiten Vorschlag noch der Bau einer großen Werkstätte in Samara, „Sascheres“, erforderlich. In der Erwägung, daß gegen die Erbauung von „Moscheres“ und „Sascheres“ Schwierigkeiten erhoben werden könnten, hat die Sektion die Zentralverwaltung des Eisenbahntransportes noch auf einen dritten Vorschlag hingewiesen, nach dem die Arbeiten für die Instandsetzung der Lokomotiven ausschließlich in Eisenbahnwerkstätten nach deren ergänzter Ausstattung ausgeführt werden sollen. Von den aufgeführten Vorschlägen bezeichnete die Sektion den zweiten als annehmbar.

Dieser Plan, der für die drei Jahre 1923—1925 einen Fortschritt der Leistung der Eisenbahnhauptwerkstätten, von 1150 zu 1450 und bis zu 1725 Hauptinstandsetzungen von Lokomotiven, vorsieht, ist in der Fachpresse nicht unbestritten geblieben. Es wird geltend gemacht, daß die Werkstätten 1921 712 Hauptinstandsetzungen und 1922 900 solche geleistet hätten, und daß eine Annahme, die von einer innerhalb drei Jahren fast verdoppelten Leistung ausgehe, gewagt sei, um so mehr, wenn die Abnutzung der Werkstättenausstattung fortschreite, Erneuerungen unterbleiben und weitere Werkstättenausstattungen wegen Mangel an Mitteln ausgeschaltet werden. Wenn man erwägt, daß Rußland 1926 über 1700 neue kräftige Lokomotiven haben wird, daß von 33 Eisenbahnhauptwerkstätten nur 8 als leistungsfähig erachtet werden können, um an schweren kräftigen Lokomotiven Hauptinstandsetzungen vorzunehmen, so erhellt die Notwendigkeit, entweder große Mittel auf die Erweiterung und Ausstattung einiger bestehender Werkstätten aufzuwenden oder die Instandsetzung im großen Maßstabe in neu zu errichtenden Werkstätten zu vereinigen. Es sei unbedingt nötig, daß zunächst die Lokomotivwiederherstellungswerkstätte Moscheres erbaut werde, weiterhin werde auch die Erbauung der nächsten großen Wiederherstellungswerkstätte, in Samara, nicht zu umgehen sein. Auch die einheimischen Werkstätten müßten sich auf den Bau neuer Lokomotiven einstellen. Ohne neue, kräftige, wirtschaftlich arbeitende Lokomotiven sei nicht auszukommen, man könne nicht mit den alten, schwachen Maschinen von längst überholter Bauart auskommen, bei denen weder eine Verbesserung des Betriebes noch auch eine größere Wirtschaftlichkeit in der Verwendung der Staatsmittel denkbar sei. Wenn man keine neuen Lokomotiven im Lande braucht, so müsse man wieder auf ausländische Fabriken zurückgreifen. Dr. S.

— **Die Güterversicherung auf den bulgarischen Staatsbahnen.** Für die auf den bulgarischen Staatsbahnen zur Beförderung gelangenden Güter besteht Versicherungszwang. Befreit von ihm sind nur die gebrauchten leeren Emballagen und solche Güter, die auf Grund der Ausnahmetarife zu ermäßigten Sätzen abgefertigt werden, wenn in diesen Ausnahmetarifen ausdrücklich bestimmt wird, daß die Versicherung nicht vorgeschrieben ist oder nicht zugelassen wird. Der Absender muß bei Aufgabe jeder Sendung die Versicherungssumme für das Gut auf dem Frachtbrief in Worten angeben. Die bulgarische Eisenbahnverwaltung berechnet für die Versicherung der Güter eine tarifmäßig berechnete Zuschlagstaxe, die ohne Rücksicht auf die Entfernung 5 Leva für je 1000 kg der deklarierten Summe nicht übersteigen darf. Die Mindestgebühr beträgt 1 Leva für die Sendung. Auf Grund langjähriger Erfahrungen im bulgarischen Verkehrswesen wird hierzu bemerkt, daß Schäden nur in Fällen klar nachgewiesener Verluste ganzer Frachtstücke vergütet werden. Deshalb wäre zu empfehlen, daß die Frachtbriefe nur der Form halber eine geringe Versicherungssumme angeben, eine dem richtigen Wert entsprechende Versicherung aber bei einer Transportversicherungsgesellschaft eingegangen wird.

— **Der Eisenbahnerstreik in Belgien.** Wie der „D. A. Ztg.“ unterm 14. d. M. aus Brüssel gemeldet wird, nimmt der Streik der Eisenbahner in Belgien heute vormittag sehr große Ausmaße an. In Antwerpen ist infolge des Streiks fast der gesamte Hafenverkehr eingestellt. Über 4000 Wagen stehen am Hafen, ohne ausgeladen zu werden. Der Südbahnhof ist gänzlich geschlossen, der Frachtendienst bereits völlig eingestellt.

Nach einer Havasmeldung sind die Eisenbahn- und Postbeamten der Reserve einberufen worden, um einen Notdienst aufzunehmen. Gestern abend fand im Gewerkschaftshaus in Brüssel eine Kundgebung des Syndikats der Eisenbahner statt, nach welcher die Lage sich heute morgen sehr stark zugespitzt hat.

— **Notstandsarbeiten in England.** Das englische Eisenbahngesetz von 1921 ermächtigte das Verkehrsministerium, den Eisenbahngesellschaften die Genehmigung zur Ausführung kleinerer Bauten zur Erweiterung oder Verbesserung ihrer Anlagen zu erteilen, wenn die Kosten 100 000 £ nicht überschritten. Für größere Ausführungen war die Genehmigung des Parlaments erforderlich, die bekanntlich nur nach einem langwierigen und umständlichen Verfahren zu erlangen ist. Ein neues Gesetz, das schon zweimal ohne Widerspruch beraten worden ist, dessen Genehmigung also in sicherer Aussicht steht, erhöht den Betrag, bis zu dem das vereinfachte Verfahren zulässig ist, auf 500 000 £. Die Erhöhung dieses Betrags überschreitet bei weitem das Maß der Überteuerung in England, die erheblich unter 100 % gesunken ist; sie soll vielmehr die Eisenbahngesellschaften in den Stand setzen, ohne Verzug größere Bauten zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit auszuführen. Unter gewissen Einschränkungen kann es erforderlich werden, in solchen Fällen die Genehmigung des Parlaments nachträglich einzuholen.

Fremde Erdteile.

— **Überfall auf den Expreßzug Schanghai-Peking.** Kürzlich wurde von einer Gruppe von mehr als 1000 chinesischen Banditen in der Provinz Schantung der Expreßzug Schanghai-Peking überfallen und hierbei 300 europäische Reisende gefangengenommen.

Nach einem Telegramm aus Peking ist anzunehmen, daß die Räuberbande sich aus früheren Mannschaften aufgelöster Truppenteile zusammensetzt, die nur einen Teil einer größeren Organisation darstellen, die über 4000 Mitglieder zählt. Nach amerikanischen Meldungen sollen die Banditen alle weiblichen Gefangenen freigelassen haben. Die Mehrzahl der Reisenden sind Amerikaner, unter den übrigen befinden sich vor allem Engländer, Franzosen und Italiener.

W. T. B. zufolge hat der Gesandte der Vereinigten Staaten in Peking telegraphisch mitgeteilt, daß die chinesische Regierung sich bereit erklärt hat, das von den Räubern für die Freilassung der Reisenden verlangte Lösegeld zu zahlen. Weiter wird aus Tientsin gemeldet, die Banditen seien in ihrem Schlupfwinkel durch chinesische Truppen angegriffen worden und hätten darauf gedroht, sämtliche Gefangene zu erschießen, wenn die Truppen das Feuer nicht einstellten. Einige Gefangene hätten sie abgeschickt, um mit den Truppen zu verhandeln. Bei dieser Gelegenheit seien mehrere Gefangene entwichen. Die Banditen sollen jetzt nur noch 18 ausländische Gefangene in ihrer Gewalt haben.

Rechtspflege.

— **Umfang der Haftung des Eisenbahnfiskus für den Gepäckträger.** (Entscheidung des Reichsgerichts vom 14. 3. 23 — I. 842/22, 588/22). Der Kläger wollte im Lehrter Bahnhof in Berlin den Zug nach Hamburg benutzen. Er war mit einem Automobil vor dem Bahnhof angekommen und hatte seinen Lederkoffer dem von der Eisenbahn bestimmten Gepäckträger übergeben mit der Weisung, ihn in ein Abteil I. Klasse im Hamburger D-Zug zu schaffen und einen Platz zu belegen. Ein Gauner beobachtete den Hergang, ging dem Gepäckträger nach, und nachdem dieser einen Platz im D-Zug belegt, den Koffer dort niedergesetzt hatte und wieder gegangen war, holte er den Koffer weg und verschwand damit. Wegen der Fahrlässigkeit des Gepäckträgers, der die Ankunft des Auftraggebers im Zuge nicht abgewartet hat, erhob der Reisende Schadensersatzklage gegen den Reichseisenbahnfiskus.

Das Landgericht Berlin sieht die Haftbarkeit des Beklagten auf Grund des § 38 E.V.O. für gegeben an. Dagegen erkannte das Kammergericht zu Berlin auf Abweisung der Klage. Das Kammergericht vertritt den formellen Standpunkt, daß die Tätigkeit des Gepäckträgers mit dem Verbringen des Gepäcks in den Zug erloschen sei. Bei dieser Gelegenheit sei ihm nichts zugestoßen. — Das Reichsgericht, erster Zivilsenat, hat das Urteil des Kammergerichts aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Aus folgenden Entscheidungsgründen: Das Berufungsgericht vertritt die Ansicht, daß das Gepäck während der Ausführung eines Sondervertrags zwischen Reisenden und Gepäckträger abhandengekommen sei. Dem kann sich der erkennende Senat nicht anschließen. Zuzugeben ist wohl, daß der Auftrag des Reisende[n] an den Gepäckträger, einen Platz im Zuge zu belegen, nicht i[n] den Beförderungsvertrag hineingehört. Es ist jedoch nicht en[t]scheidend für den vorliegenden Fall. Der Vertrag ist seine[m] ganzen Wesen nach dem Frachtvertrag anzugleichen. D[er] Gepäckträger hätte, ganz gleich, ob er einen Platz belegte od[er] nicht, solange im Zuge warten müssen, bis er de[n] Koffer dem Auftraggeber wieder zurückgegeben hatt[e]. Irgendwelche Umstände, die den Beklagten entlasten könnte[n], liegen nicht vor. Etwas anderes wäre es, wenn der Kläger se[in] Erscheinen im Zuge schuldhaft verzögert hätte. Da das nic[ht] der Fall ist, ist die Bahn grundsätzlich für de[n] Verlust durch das Verschulden des Gepäck[-]trägers verantwortlich zu machen. Im weiter[en] stellt der Senat aber fest, daß es sich möglicherweise um Kos[t]barkeiten handelt, wobei davon auszugehen ist, daß die auf Kos[t]barkeiten anzuwendenden Bestimmungen hier Platz greife[n] müßten, was allerdings in modifiziertem Sinne zu geschehen hat[.] ein Reisender, der Kostbarkeiten in seinem Reisegepäck b[e]fördert, muß dies auch dem Gepäckträger mitteilen, wenn er ih[m] die Sachen übergibt. Unterläßt er dies, so kann er die spezif[i]sche Kostbarkeitshaftung nicht beanspruchen. In diesem U[m]fange ist die Sache von neuem zu prüfen.

— **Verunreinigung von Haferflocken während der Beförderun[g] auf der Bahn.** Abweisung des Anspruchs der Klä[-]gerin wegen groben Verschuldens ihrer Leut[e]. Im April 1920 verlud die Brauerei zum Feldschlößche[n] A.-G. in Dresden, in einen Eisenbahnwagen, der ih[r] von der Güterabfertigung Dresden-Altstadt gestellt war, ein[e] größere Menge Haferflocken. Bei der Ankunft des Wagens i[n] Frankenberg ergab sich, daß 30 Zentner der Haferflocken durc[h] Petroleum verunreinigt und fast unbrauchbar gewor[-]den waren. Die Verunreinigung der Haferflocken ist dadurc[h] entstanden, daß sie von den Arbeitern der Brauerei in eine[n] Eisenbahnwagen verladen worden sind, in dem sich Petroleum[-]reste befanden. Obgleich die Haferflocken nur in Papiersäck[en] verpackt waren, haben die Leute der Klägerin als einzig[e] Schutzmaßregel Stroh in den Wagen gelegt und die Säck[e] darauf geschichtet. Die Brauerei berechnet den erlittene[n] Schaden auf 11 642 ℳ und verlangt in dieser Höhe Ersatz vo[m] Deutschen Reich. Ihre Klage wurde in allen Instanzen (Land[-]gericht und Oberlandesgericht Dresden und Reichsgericht) ab[-]gewiesen. Die Entscheidungsgründe der höchste[n] Instanz billigen die Begründung des Oberlandesgericht[s,] wonach die Klägerin sowohl wie den Beklagten ein Verschulde[n] an dem Verderben der Ware trifft. Das Verschulden seiner Leut[e] habe der Eisenbahnfiskus zu vertreten, schon ein geringes Mit[-]verschulden genüge, um der Eisenbahn das Recht zu nehmen[,] sich auf die Befreiungsvorschrift aus § 86 EVO. zu berufe[n.] Ausschlaggebend aber sei das überwiegende Verschul[-]den der Klägerin, die gleichfalls für das Verschulde[n] ihrer Leute einzustehen habe. Das Verschulden der Leute de[r] Klägerin sei so grob, daß das Verschulden der Bahnangestellte[n] dagegen verschwinde. Bei der geringsten Überlegung und Au[f-]merksamkeit hätten sie sich sagen müssen, daß die Strohunter[-]lage bei dem durch Petroleum verschmutzten Wagen kein[e] Sicherheit gegen die Verunreinigung der zum Genuß bestimmte[n] Haferflocken bieten werde. (I. 658/21. — 9. 12. 22.) K. M.-[...]

Bücherschau

— **Sächsischer Eisenbahn-Kalender,** Nachschlage-, Hand- u[nd] Merkbuch auf das Jahr 1923. Bearbeitet von Eisenbahn-Obe[r-]inspektor Max Hultsch. Verlag von C. Heinrich. Dresden-N. Geheftet 160, gebunden 180 ℳ. Das Buch hat sich durch sei[ne] Vorzüge längst eingebürgert, so daß es keiner Empfehlung me[hr] bedarf. Dem Eisenbahnbeamten ist es mit seinem sachliche[n] Teil, namentlich auch mit seiner Übersicht über Verordnunge[n] und Verfügungen und seinem Fristenverzeichnis ein treuer Ra[t-]geber; auch aus der Fülle der Gesetze sind die in erster Rei[he] zu beachtenden vereinigt.

— **Lokomotiv-Ausbesserungen und -Umbau.** Das Februarhe[ft] der „Hanomag-Nachrichten“ (erschienen im Hanomag-Nac[h-]richten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden), bringt einige ze[it-]gemäße Aufsätze, die sich mit dem Umbau bzw. der Ausbess[e-]rung von Lokomotiven beschäftigen.

Bekannt ist, daß durch den Krieg der Lokomotivpark d[er] Eisenbahnverwaltungen sehr in Mitleidenschaft gezogen word[en] ist, und es daher das wirtschaftliche Interesse erfordert, d[ie] Lokomotiven wieder in zeitgemäß gebrauchsfähigen Zustand [zu] bringen. Aus dieser Erwägung heraus vergrößerte die Han[o-]mag ihre Lokomotiv-Ausbesserungswerkstätte wesentlich u[nd]

allen Anforderungen gewachsen zu sein. Das Februarheft der Hanomag-Nachrichten berichtet hierüber und bietet neben dem Aufsatz über Ausbesserungen von Lokomotiven noch einen, der sich mit dem Umbau der Lokomotiv-Bauart G 9 befaßt, und zeigt, wie durch nachträgliche Anordnung des Schmidt-Überhitzers und entsprechende Änderung der Steuerung bedeutende Vorteile gegenüber der alten Naßdampf-Lokomotivbauart erreicht werden.

Zu gleicher Zeit gibt die Hanomag einen handlichen Katalog über die von ihr gebauten besonders charakteristischen Schnellzug- und Personenzuglokomotiv-Bauarten heraus, der für jeden Lokomotivfachmann von besonderem Interesse ist.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. Juni 1923 wird nach Vollendung der Reststrecke Wiesenburg-Jeber=Bergfrieden die bisher von Roßlau beis Jeber=Bergfrieden als Nebenbahnbetriebene vollspurige Bahnstrecke Roßlau (Anh.)-Wiesenburg (Mark) als Hauptbahn mit den Stationen Meinsdorf, Thießen, Jeber=Bergfrieden und Medewitz (Mark) für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf der Station Thießen die Annahme und Auslieferung von Tieren in mehrbödigen Wagen und Fahrzeugen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, auf den Stationen Thießen, Jeber=Bergfrieden und Medewitz (Mark) die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Feuerrampe erforderlich ist.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am 1. Juni 1923 wird die vollspurige, eingleisige Nebenbahn Theuma-Plauen (Vogtl.)=Chrieschwitz dem öffentlichen Personen-, Gepäck- und Güterverkehr übergeben und damit der Betrieb zwischen den Stationen Lottengrün und Plauen (Vogtl.) unt. Bf. eröffnet. An der neuen Linie liegen die Bahnhöfe Theuma, Großfriesen, Plauen (Vogtl.)=Kleinfriesen, Plauen (Vogtl.)=Chrieschwitz und der Haltepunkt Neuensalz. Der Bahnhof Plauen (Vogtl.)=Chrieschwitz erhält lediglich Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr. Die übrigen Verkehrsstellen sind außerdem für den Güter- und Tierverkehr eingerichtet mit der Beschränkung, daß Stückgut nur bis zum Einzelgewicht von 250 kg zulässig ist, und daß der Haltepunkt Neuensalz vom Wagenladungsverkehr ausgeschlossen bleibt.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektionsbezirk Wien-Nordost. Die an der Strecke Bruck a. d. Leitha Abzw.-Hainburg a. d. Donau zwischen der Verkehrsstation Bruck a. d. Leitha Abzw. und der Station Pachfurth gelegene Station Bruck a. d. Leitha wurde für den Eil- und Frachtgutverkehr und die Gepäcksabfertigung gesperrt.

Reisegepäck wird dort nur mit dem Vorbehalte späterer Abfertigung im Nachzahlungswege zur Beförderung angenommen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 1. Juni 1923 ab erhält der an der Schmalspurlinie Potschappel-Nossen gelegene Bahnhof Zauckerode die Bezeichnung „Freital-Zauckerode“.

Reichsbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Mit Wirkung vom 1. Juni 1923 werden folgende Stationsnamen geändert:

Bahnhof	Bisherige Bezeichnung	Gelegen an der Strecke von	nach	Neue Bezeichnung
IV. Kl. (Ladestelle) . .	Alteburg	Lauterbach	Stockheim	Alteburg (Hess.)
IV. Kl. (Tarifstation) . .	Ortenberg (Hess.)	„	„	Ortenberg (Oberhess.)
III. Kl. (Tarifstation) . .	Ehringshausen (Hess.)	Gießen	Fulda	Ehringshausen (Oberhess.)
II. Kl. (Tarifstation) . .	Flörsheim	Frankfurt (Main)	Wiesbaden	Flörsheim (Main)
IV. Kl. (Tarifstation) . .	Meudt	Westerburg	Montabaur	Meudt (Kr. Westerburg)
II. Kl. (Tarifstation) . .	Oberursel	Frankfurt (Main)	Bad Homburg	Oberursel (Taunus)
Haltepunkt (Tarifstat.)	Dattenfeld	Köln	Gießen	Dattenfeld (Sieg)
Haltepunkt .	Arfurt	Wetzlar	Coblenz	Arfurt (Lahn

Südbahngesellschaft. Zufolge Anordnung des kgl. ung. Handelsministeriums wird die Benennung der an der Linie Budapest-Murakeresztur gelegenen Haltestelle Szárszó mit 1. Mai 1923 auf „Balatonszárszó“ abgeändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I. 85 vom 6. Mai 1923 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses betr. Antrag des österreichischen Bundesministeriums für Handel und Verkehr (Verkehr) auf Behandlung der Frage des Studiums zweiteiliger Bremsklötze.

Nr. IV. 118 vom 8. Mai 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen betr. Verzugszinsenberechnung bei der Vereinsabrechnung.

Nr. IV. 152 vom 11. Mai 1923 an die Mitglieder des Satzungsausschusses (einschl. der Kgl. Ungarischen Staatseisenb.) betr. die Vereinsabrechnung mit den Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1923 werden folgende Stationsnamen geändert:

Bahnhof	Bisherige Bezeichnung	Gelegen an der Strecke von	nach	Neue Bezeichnung
IV. Kl. (Ladestelle) .	Alteburg	Lauterbach	Stockheim	Alteburg (Hess.)
IV. Kl (Tarifstation)	Ortenberg (Hess.)	„	„	Ortenberg (Oberhess.)
III. Kl. (Tarifstation)	Ehringshausen (Hess.)	Gießen	Fulda	Ehringshausen (Oberhess.)
II. Kl. (Tarifstation).	Flörsheim	Frankfurt (M.)	Wiesbaden	Flörsheim (Main)
IV. Kl. (Tarifstation)	Meudt	Westerburg	Montabaur	Meudt (Kr. Westerburg)
II. Kl. (Tarifstation).	Oberursel	Frankfurt (M.)	Bad Homburg	Oberursel (Taunus)
Haltepunkt (Tarifstation)	Dattenfeld	Köln	Gießen	Dattenfeld (Sieg)
Haltepunkt	Arfurt	Wetzlar	Coblenz	Arfurt (Lahn)

Frankfurt (M.), den 23. April 1923. (641)

Reichsbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juni 1923 wird nach Vollendung der Reststrecke Wiesenburg-Jeber=Bergfrieden die bisher von Roßlau bis Jeber=Bergfrieden als Nebenbahn betriebene normalspurige Bahnstrecke Roßlau (Anh.)-Wiesenburg (Mark) als Hauptbahn mit den Stationen Meinsdorf, Thießen, Jeber=Bergfrieden und Medewitz (Mark) für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf der Station Thießen die Annahme und Auslieferung von Tieren in mehrbödigen Wagen und Fahrzeugen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, auf den Stationen Thießen, Jeber=Bergfrieden und Medewitz (Mark) die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und

Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Feuerrampe erforderlich ist.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), im Mai 1923. [649]
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Tfv. Nr. 378. Polnischoberschlesisch-Ungarischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschoberschlesien und die Tschechoslowakei.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1923 wird der vorbezeichnete Tarif herausgegeben. Er ist bei der Stationskasse in Oppeln zum Preise von 350 deutsche Reichsmark für das Stück beziehbar.

Oppeln, den 9. Mai 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen zugleich namens der beteiligten Verwaltungen. [648]

Anhang zum Deutsch-italienischen Gütertarif über die Schweiz.

Ab 9. Mai 1923 ist die Zuschlagstafel 7 des Anhangs anzuwenden.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros.

Frankfurt (Main), den 8. Mai 1923.
Reichsbahndirektion. [650]

Reichsbahn-Gütertarif. Hefte C I b und C I c — Tfv. 4 a und b.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1923, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

1. Im Heft C I b werden im Abschnitt II „Zuschlags- und Anstoßfrachten" die Frachtzuschlagesätze zum Teil erhöht in den Unterabschnitten Zu 6, 6a, 11a, 16, 19, 21, 22, 22a, 25a, 30, 31, 33, 34, 35, 37, 41, 41a, 42a, 45a, 53a, 54, 61a, 62, 65, 66, 68, 74, 75, 76a, 79, 80, 84, 88, 89, 89a, 90, 93a, 96b, 97, 98, 100a, 101 und 103.
2. Im Heft C I c werden die Bestimmungen für die Ortsfracht bei Karlsruhe Hafen und Mannheim durch folgenden Zusatz ergänzt: „Wenn die tarifmäßige Fracht billiger ist, wird diese berechnet." Ferner wird für die Beförderung von Wagenladungen zwischen Königswusterhausen und der anschließenden Ladestelle „Schurranlagen" eine besondere Überfuhrgebühr eingeführt, die der halben, auf volle Mark erhöhten jeweiligen tarifmäßigen Überfuhrgebühr gemäß Heft A, Abschnitt D IIc, Ziffer III entspricht.

Näheres enthält die Anlage zu der am 17. Mai 1923 erscheinenden Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO (RGBl. 1914, S. 455). — Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (654)

Berlin, den 11. Mai 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 und 2.

Der Ausnahmetarif 11 für Düngemittel in Wagenladungen wird mit sofortiger Gültigkeit aufgehoben. Bis zur Herausgabe von Nachträgen ist der im deutschen Binnenverkehr ab 1. Mai 1923 gültige Ausnahmetarif 11 anzuwenden.

Köln, den 4. Mai 1923. [652]
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1923 tritt die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn dem Ausnahmetarif 10 c für gebrauchte leere Kohlensäureflaschen bei. (653)

Berlin, den 10. Mai 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1923 werden die Stationen Breistedt, Grauhof, Othfresen, Peine und Vöhrum als Erzgrubenanschlußstationen in den Ausnahmetarif 1a für zu Grubenzwecken des Bergbaus bestimmte Rundhölzer einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Mai 1923. (642)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, ost-mitteldeutsch-sächsischer, mitteldeutsch-bayerischer und mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 15. 5. 1923 werden die Entfernungen für Station Brotterode der Kleinbahn Kleinschmalkalden-Brotterode um 10 km erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Erfurt, den 7. Mai 1923. (644)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1923 treten dem neuen Ausnahmetarif 11 für Düngemittel eine größere Anzahl von deutschen Privatbahnen zum Teil unter Einführung von Ausgleichszuschlägen bei. Das Nähere enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Mai 1923. (645)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Ausnahmetarife 10 für frische Kartoffeln und 13 für frische Kartoffeln bei Aufgabe als Frachtstückgut werden über den 15. Mai 1923 auf jederzeitigen Widerruf hinaus verlängert. Außerdem treten diesen Ausnahmetarifen noch einige deutsche Privatbahnen bei. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Mai 1923. (646)
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 wird die Station Koitz in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. Mai 1923. (656)
Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Teil II, Teil III und Teil IV. Änderung der Verhältniszahlen.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1923 bis auf weiteres werden nachstehende Verhältniszahlen angewendet. (643)

Zur Umrechnung der Tarifziffern auf

	für Eil- und Frachtgut
Mark	20
öst. Kronen	46
csl. Heller	2.2
ung. Kronen	3.2
Para	5.5
Bani	13
Stotinki	13

Wien, am 10. Mai 1923. Zahl 38928/Ia

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B; Gütertarif, Teil II; Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw.: Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Ab 15. Mai 1923 gelten an Stelle der bisherigen Verhältniszahlen zur Umrechnung der Tarifziffern in Frachtsätze die folgenden: (647)

Mark	20
österreichische Kronen	46
ungarische Kronen	3.2
tschechoslowakische Heller	2.2
Para	5.5
Bani	13
Stotinken	13

München, d. 10. Mai 1923. Z. 30539/T/21

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güter-, Holz- und Getreideverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1923 bis auf weiteres werden zur Ermittlung der Frachtsätze die Verhältniszahlen wie folgt festgelegt:

Mark	20
Österr. Kronen	46
Ungar. Kronen	3.[illegible]
Tschechoslov. Heller	2.[illegible]
Para	5.[illegible]
Bani	13
Stotinki	13

Im Stückgut- und Wagenladungsverkehr wird mit sofortiger Wirksamkeit der Frankierungszwang nach Orsova, Turn-Severin, Lompalanka, Rustschuk und Giurgiu aufgehoben.

Regensburg, den 8. Mai 1923. [651]

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-litauisch-lettländisch-estländischer Personenverkehr.

Der Tarif (vgl. Bekanntmachung in Nr. 18, S. 308 d. Ztg.) tritt am 15. Mai noch nicht in Kraft. (655)

Königsberg (Pr.), den 14. Mai 1923.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 21. Berlin, den 24. Mai 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Der österreichische Teilvoranschlag 1923 für das Verkehrswesen und dessen Verhandlung im Finanz- und Budgetausschusse des Nationalrats.

Von Ministerialrat **Dr. Rottleuthner**, Wien

Am 9. und 11. Mai 1923 gelangten die Kapitel des Finanzgesetzentwurfes über Verkehrswesen (Hoheitsverwaltung) und über die Bundesbahnen im Finanz- und Budgetausschusse des österreichischen Nationalrates zur Beratung.

Die erstmalige Aufstellung der bezüglichen Voranschlagsziffern erfolgte auf Grundlage der Verhältnisse im April und Mai vorigen Jahres, also zu einer Zeit, als sich die Goldparität der österreichischen Papierkrone auf 1 : rund 1600 belief und der Personalindex 9,66 betrug. Der katastrophale Sturz der Krone im August (Höchststand der Parität am 1. September 1923 mit 1 : 17 000), der eine ungeheuerliche Teuerungswelle auslöste und die auf den Index der Lebenshaltung basierten Personalbezüge sprunghaft steigerte (September-Index für die Personalbezüge 156,8), machte im Spätherbste eine Umarbeitung auf die Verhältnisse des September 1923 nötig. Als sich daraufhin dank der Genfer Konvention eine Stabilisierung der österreichischen Papierkrone auf der Parität von 14 500—15 000 erwarten ließ und zur Sanierung des österreichischen Bundeshaushaltes bis Ende 1924 ein großzügiges Reform- und Finanzprogramm ausgearbeitet wurde, empfahl es sich, dies auch im Voranschlage 1923 zu berücksichtigen und erfuhr sohin der Bundesvoranschlag eine neuerliche Aktualisierung auf die Dezemberverhältnisse, bei der ein etwa 15 prozentiger Preisabbau und ein Personalindex von nunmehr 137,5 zugrundegelegt werden konnte; in diesem, der gegenständlichen Verhandlung im Finanz- und Budgetausschusse zugrundegelegten Voranschlage ist das Reform- und Finanzprogramm der österreichischen Regierung hinsichtlich der österreichischen Bundesbahnen zunächst mit einer Budgetverbesserung von über 500 Milliarden Papierkronen in Rechnung gestellt, wogegen andererseits für Mehrausgaben an Pensionen und Abfertigungen für die abgebauten Eisenbahner rund 100 Milliarden Papierkronen neu vorgesorgt werden mußten.

Der Voranschlag des Verkehrswesens für 1923 charakterisiert sich einerseits durch völlige Trennung von Hoheitsverwaltung und Betriebsverwaltung, andererseits durch erstmalige Erstellung des Voranschlages der Bundesbahnverwaltung nach doppischen Grundsätzen.

Der Teilvoranschlag für das Bundesministerium für Verkehrswesen (Hoheitsverwaltung) belastet den Bundeshaushalt mit einem Erfordernisse von 653 Milliarden Kronen; er umfaßt den Voranschlag für die Hoheitsverwaltung des Ministeriums als Zentralstelle selbst und für die einzelnen Zuständigkeiten desselben, soweit sie nicht staatliche Betriebe sind; es sind dies die Eisenbahnen, Fremdenverkehr, Luftfahrtwesen und Schiffahrt. Finanziell ausschlaggebend für diesen Teilvoranschlag sind die Eisenbahnen, die die staatliche Hoheitsverwaltung mit 638,4 Milliarden Kronen belasten. Hierzu gehören einerseits die Vorschüsse und Lasten aus dem Südbahnübereinkommen, 510 Milliarden Kronen, und andererseits sonstige finanzielle Unterstützungen des Bundes an notleidende Privatbahnen, sei es im Wege von Garantieleistungen oder vorläufiger Bestreitung von Betriebsabgängen. Auch bei den Garantiezahlungen ist der Geldbedarf bis auf einen ganz geringfügigen Betrag (3 Millionen Kronen) auf Betriebsabgängevorschüsse zurückzuführen.

Die Einnahmen aus der Hoheitsverwaltung des Verkehrswesens sind, wie leicht begreiflich, kaum der Rede wert

(0,3 Milliarden Kronen); sie bestehen der Hauptsache nach aus den Verkaufserlösen des Verordnungsblattes für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt bei Abgabe an Private und aus dem Ertrage der vorübergehend in staatliche Verwaltung übernommenen Flugplätze, so an Flug- und Landungsgebühren, für Vermietung der vorhandenen Objekte, aus der landwirtschaftlichen Nutzung von Flugplätzen und dergleichen.

Der Teilvoranschlag für die Betriebsverwaltung des Verkehrswesens umfaßt die diesem Ressort unterstehenden Betriebe, das sind die Bundesbahnen, Post, Telegraph, Fernsprecher und Rohrpost. Der Teilvoranschlag für jedes dieser Verkehrsunternehmen gliedert sich wieder in § 1, kassamäßiger Betriebsabgang oder Betriebsüberschuß, je nachdem der Betrieb passiv oder aktiv veranschlagt ist, und § 2, wertvermehrende Aufwendungen, wie bereits die Bezeichnung sagt, alle eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung des Bestandes umfassenden Ausgaben oder damit zusammenhängenden Einnahmen.

Als wertvermehrende Aufwendungen kommen für die österreichischen Bundesbahnen, von denen im nachfolgenden allein die Rede sein soll, in Betracht 1. Umgestaltungen und Ergänzungen sei es an baulichen Anlagen, 144 Milliarden Kronen, an Geräten 7,9 Milliarden Kronen, oder am Fahrpark 172 Milliarden Kronen, 2. die Ausgaben für die Einführung der elektrischen Zugförderung mit 221,5 Milliarden Kronen und 3. die Ausgaben für Bau neuer Linien (Friedberg-Pinkafeld und Landeck-Tösens) im Betrage von 29,1 Milliarden Kronen. Als analoge Einnahmenpost sind 0,5 Milliarden Kronen hauptsächlich als Erlös für zum Verkaufe bestimmte alte Lokomotiven veranschlagt.

Sofern und soweit Investitionen, welcher Art immer, zugleich eine Erneuerung oder Umgestaltung des bisherigen Bestandes betreffen, wird im Sinne der diesfalls aufgestellten Vorschriften der auf den Betrieb entfallende Teil der einzelnen Herstellungen zu Lasten bestimmter Konti der Betriebsrechnung endgültig gebucht, so daß die obenbezifferten Präliminaransprüche lediglich die auf den Bau als reine Wertvermehrung gehörigen Anteile von Investitionsauslagen umfassen.

Die österreichischen Bundesbahnen gehören leider noch immer zu jenen staatlichen Erwerbsunternehmen, die auf einen Zuschuß seitens des Bundes angewiesen sind; § 1 dieses Betriebsvoranschlages sieht daher einen kassenmäßigen Betriebsabgang, und zwar im Ausmaße von 1337,4 Milliarden Kronen vor.

Diese Nettoanforderung des kameralistischen Bundesvoranschlages wird im doppischen Detailvoranschlage der Bundesbahnen an der Hand eines „Ertragsvoranschlages" aufgerollt, dessen Hauptpost der Nettoerfolg des eigentlichen „Betriebsvoranschlages" bildet.

Die Buchungsskizze für die österreichischen Bundesbahnen nach Einführung der doppelten kaufmännischen Buchführung ist wie folgt: die Betriebsausgaben und Betriebseinnahmen der österreichischen Bundesbahnen bilden den „Betriebsvoranschlag" und ergeben im Verhältnisse zu einander die „Betriebszahl", den „Betriebskoeffizienten" und im Saldo den „Betriebsabgang" oder „Betriebsüberschuß".

Die Betriebsausgaben gliedern sich in die Ausgaben für die einzelnen Dienstzweige (Allgemeine Verwaltung, Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, Verkehrs- und kommerzieller Dienst, Zugförderungsdienst und Erhaltung des Fuhrparkes, Starkstrom- und Beleuchtungsdienst), wozu noch die „Allgemeinen Ausgaben für die Bediensteten" (hauptsächlich für Wohlfahrts-, Altersversorgungszwecke) und die üblichen „Verschiedenen Ausgaben" treten; die Betriebseinnahmen sind entweder Verkehrseinnahmen (aus dem Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtgutverkehre und für Beförderung der Post) oder „Verschiedene Einnahmen".

Sofern die österreichischen Bundesbahnen einzelne Leistungen in eigener Regie sich beschaffen, werden für die wichtigsten derselben Nebenrechnungen aufgestellt. Solche Nebenrechnungen bestehen für die Fahrkartendruckerei, die Werkstätten, Kraftwerke, Gaswerke und die Dienstgüterverwaltung. Als Ausgaben dieser Hilfsbetriebe werden die bezüglichen Personal- und Sachausgaben verrechnet, außerdem statistisch entsprechende Belastungen hinsichtlich der Kosten der Alters- und sonstigen Wohlfahrtsfürsorge, für Abschreibungen, Verzinsung des in diesen Hilfsbetrieben angelegten Kapitals berücksichtigt; als Einnahmen erscheinen die Vergütungen für die Leistungen dieser Hilfsbetriebe, ferner — je nach Art des Hilfsbetriebes — Vergütungen für Arbeitsleistungen, für Nebenerzeugnisse des Hilfsbetriebes und sonstige Einnahmen. Erfolgt die Leistung eines solchen Hilfsbetriebes für die österreichischen Bundesbahnen, so wird mit dem als Selbstkosten berechneten Betrage der nutznießende Dienstzweig der Bundesbahnen in der Betriebsrechnung belastet und ein gleichhoher Betrag dem Hilfsbetriebe als Einnahme gutgebracht; erfolgt die Leistung eines solchen Hilfsbetriebes für andere Zwecke, so wird das betreffende Zweckkonto, die fremde Bahn oder Partei, in letzterem Falle unter Anrechnung eines Gewinnzuschlages belastet und auf diese Weise der Hilfsbetrieb entschädigt; der schließlich bei dem Hilfsbetrieb verbleibende Saldo gelangt als Rohertrag oder Rohabgang des Hilfsbetriebes auf die gleichnamige Post der „Verschiedenen Einnahmen" oder „Verschiedenen Ausgaben" der Betriebsrechnung zur Verrechnung. Durch die vorerwähnten statistischen Belastungen ist vorgesorgt, daß der Dienstzweig, wie jeder Abnehmer von Leistungen der Hilfsbetriebe die vollen Selbstkosten der Hilfsbetriebe für diese Leistungen angerechnet erhalte und sohin mit den bezüglichen Preisen der Privatindustrie einen Vergleich ziehen kann. Im allgemeinen kann gesagt werden, daß diese Hilfsbetriebe zu 80 % für die Dienstzweige, zu 15 % für den Materialvorratsfonds der österreichischen Bundesbahnen, der auch wieder der Hauptsache nach für Zwecke der Dienstzweige dient, arbeiten, während die restlichen Leistungen vor allem von Privatlokalbahnen, die vom Bunde für fremde Rechnung betrieben werden, beansprucht sind.

Wie andere Bahnen betreiben auch die österreichischen Bundesbahnen sogenannte Nebenbetriebe, und zwar die Bodenseeschiffahrt, Rollfuhrdienst, das Salzgeschäft, einen Lastkraftwagenverkehr, deren wirtschaftlicher Erfolg auf besonderen Konten dargestellt ist; da diese Tätigkeit mit der eigentlichen Betriebführung der österreichischen Bundesbahnen nicht wesentlich zusammenhängt, sind die bezüglichen Ausgaben und Einnahmen auch nicht im Betriebsvoranschlage mitberücksichtigt, sondern lediglich mit ihrem Betriebsabgange oder -überschusse in den „Ertragsvoranschlag" übernommen, der das wirtschaftliche Gesamtbild der Bundesbahnen erschauen läßt. Im Ertragsvoranschlag 1923 weist von den Nebenbetrieben lediglich die Bodenseeschiffahrt — hauptsächlich infolge der teuren Kohle — einen Betriebsabgang von 2,5 Milliarden Kronen auf, während die übrigen Nebenbetriebe einen Betriebsüberschuß von zusammen 2,2 Milliarden Kronen ergeben.

Außer dem Betriebserfolg der Bundesbahnen selbst zufolge Betriebsrechnung und jenem der eben genannten Nebenbetriebe enthält der Ertragsvoranschlag auch die finanzielle Berücksichtigung des Schuldendienstes, der Wertabschreibung, einer buchmäßigen Entlastung für Mehrausgaben im öffentlichen Interesse sowie einiger sonstiger mit der eigentlichen Betriebführung der Bundesbahnen nur lose zusammenhängender Ausgaben oder Einnahmen (Kursunterschiede, Aktiv- oder Passivzinsen, Studien und Vorarbeiten). Diese Ausgaben- oder Einnahmenposten sind im Ertragsvoranschlage geschieden, je nachdem sie kassenmäßig oder nicht kassenmäßig stattfinden. Der Saldo aus der kassenmäßigen Gebarung geht als vom Bunde zu bestreitender Geldbedarf in den kameralistischen Bundesvoranschlag über; zu den nichtkassenmäßigen Gebarungen zählen vor allem eine statistische Verzinsung des Anlagekapitals (14,1 Milliarden Kronen), eine zunächst fiktive Wertabschreibung, die auf den Fahrpark beschränkt ist (150 Milliarden Kronen), eine ebenso fiktive Belastung für Zinsen an den

und für Betriebsvorschüsse (90 Milliarden Kronen) andererseits die vorerwähnte buchmäßige Entlastung für Mehrausgaben im öffentlichen Interesse (100 Milliarden Kronen), velche Post zunächst als Markierungspost dem Ertragsoranschlage der österreichischen Bundesbahnen jene Mehrusgaben wieder gutbringen soll, die ihnen infolge außerewöhnlicher Abnutzung und zurückgestellter Erhaltung wähend des Krieges, infolge von Notstandsbauten und -anschaffunen zur Beschäftigung von Arbeitern und Industrien, infolge orzugsweiser Berücksichtigung der inländischen Industrien ei Beschaffung von Bau- und Betriebsstoffen oder Vergebung on Arbeiten im Inlande zu finanziell ungünstigeren Bedinungen als im Auslande, ferner infolge Pachtübernahme von otleidenden Privatbahnen und infolge Berücksichtigung fremer Ressortinteressen insbesondere hinsichtlich Fahr- und rachtbegünstigungen, soweit hierfür eine Überrechnung auf as beanspruchende Ressort noch nicht durchgeführt ist, erachsen.

Nicht erscheinen sowohl im Betriebs- als auch im Ertragsoranschlage der österreichischen Bundesbahnen jene Ausaben oder Einnahmen, die sich aus der Betriebführung remder Privatlokalbahnen durch den Bund ergeben; auch hierür sind besondere Konti vorgesehen, deren gegenwärtig fast usnahmslos passiver Saldo sich durch Verrechnung auf die Ioheitsverwaltung, welche die bezüglichen Ausfälle zu tragen at und woselbst, wie eingangs ausgeführt, dafür auch vorgeorgt ist, ebnet.

Die Betriebslänge der österreichischen Bundesbahnen beträgt inschließlich jener im Burgenlande sowie der Privatbahnen für Rechnung des Bundes (Pachtbahnen), unter welchen im Jahre 923 erstmals auch die niederösterreichischen Landesbahnen 548,9 km) erscheinen, 4315,7 km; außerdem stehen 976 km Privatbahnen für fremde Rechnung im Betriebe der österreichischen Bundesbahnen. Das Anlagekapital der österreichischen Bundesbahnen ist zu Beginn des Voranschlagsjahres auf 2045 Millionen Goldkronen geschätzt. Die Gesamtzahl der österreichischen Bundesbahnangestellten (einschließlich der auf Privatbahnen für fremde Rechnung und bei Investitionsbauten verwendeten Bediensteten) beträgt nach dem Voranschlage 01 131 Bedienstete), wozu noch 2454 Bedienstete der niederösterreichischen Landesbahnen kommen. Hiervon sind 11 403 Bedienstete mit einem Aufwande von rund 200 Milliarden Kronen bereits als zum Abbau bestimmt veranschlagt. Tatsächich gelang es bis heute bereits, über 14 000 Bedienstete abzubauen, und dürfte, falls die in Verhandlung stehende Neuregelung der Dienst- und Ruhezeiten, die eine den besonderen Verhältnissen des Eisenbahndienstes entsprechendere Anwenlung des Achtstundentages ermöglicht, durchgeführt wird, der Personalbestand um weitere 10 000 Bedienstete verringert werlen können.

Der Betriebsvoranschlag der österreichischen Bundesbahnen weist bei 2843,3 Milliarden Kronen Einnahmen (hiervon 2570,3 Milliarden Kronen Verkehrseinnahmen) und 4161,3 Milliarden Ausgaben einen Betriebsabgang von 1318,0 Milliarden Kronen aus. Die Betriebszahl stellt sich sohin auf 146,35. Die Differenz gegenüber dem vorhin angeführten kassenmäßigen Betriebsabgang des kameralistischen Voranschlages von 1337,4 Milliarden Kronen beruht der Hauptsache nach auf dem im Ertragsvoranschlage hinzutretenden Erfordernisse für den kassenmäßigen Schuldendienst der Bundesbahnen (19,1 Milliarden Kronen). Die Personalausgaben belaufen sich auf 1130,8 Milliarden Kronen und unter Hinzurechnung der allgemeinen Ausgaben für die Bediensteten (303,8 Millarden Kronen), die dem Wesen nach auch Personalausgaben sind, auf 1434,6 Milliarden Kronen oder 34,5 % der Betriebsausgaben. Hierbei erscheinen jedoch einerseits die Entlohnungen der sachlich verrechneten Bahnunterhaltungsarbeiter (173,5 Milliarden Kronen), andererseits die Lohnquoten der als Sachausgaben des Betriebes verrechneten Leistungen der Hilfsbetriebe, hauptsächlich der Werkstätten, unter den Sachausgaben. Unter der vorerwähnten, schätzungsweisen Annahme, daß die Hilfsbetriebe zu 80 % unmittelbar für die Dienstzweige des Bundesbahnbetriebes arbeiten, ergibt dies bei einem Gesamtpersonalaufwande der Hilfsbetriebe von 251,1 Milliarden Kronen weitere Personalausgaben in der Betriebsrechnung von über 200 Millarden Kronen. Selbst bei dieser weitgehenden Zuzählung von Ausgaben zu den Personalausgaben beträgt der Personalaufwand noch immer nicht 45 % des Gesamtaufwandes; er ist sohin ungeachtet der unleugbar reichlichen Personalstandesveranschlagung geringer als der erfahrungsmäßige Friedensprozentsatz, was einerseits auf das Zurückbleiben der Personalentlohnung hinter dem allgemeinen Preisniveau, andererseits auf das Überschreiten des allgemeinen Preisniveaus durch die Sachausgaben, insbesondere die Kohle, zurückzuführen ist, die zum weitaus überwiegenden Teile aus dem Auslande bezogen werden muß und deren Preis die Goldparität um mehr als das Dreifache übersteigt.

Von den übrigen wichtigen Baustoffen stellen sich die Preise wie folgt:

Gegenstand	Einheit	Preis Juli 1913	Preis Anfang März 1923 in Papierkronen	in Goldkronen
Schienen	t	176,5	2 700 000	186,2
Laschen und Platten	„	277	4 350 000	300,0
Befestigungsmittel .	„	400	9 500 000	655,2
Weichen und Eisenschwellen	Stück	3625	48 500 000	3345
Brückeneisen	100 kg	50	1 300 000	89,7
Träger und sonstige Walzeisen	„	20—22	450 000	31
Schnittholz	cbm	40	650 000	45
Oberbauschwellen .	Stück	4	62 000	4,25
Oberbauschotter . .	cbm	5	60 000	4,14
Gewöhnliche Bausteine	„	4	80 000 bis 100 000	5,5—7,0
Ziegel	1000 Stück	42	700 000	48,3
Zement	100 kg	4	90 000	6,2
Kalk	„	1,8	75 000	5,2
Glas	qm	2	55 000	3,8

Andererseits sind die Tarife einschließlich der 30proz. Verkehrssteuer lediglich auf das 7140fache im Personen- und Gepäckverkehr, auf das 16 800fache im Güterverkehr gegenüber dem Frieden gestiegen. Werden die an die Finanzverwaltung abzuführenden Verkehrssteuern in Abzug gebracht, so verbleibt überhaupt nurmehr eine Tariferhöhung um das 5500- bzw. 13 000fache gegenüber einer allgemeinen Steigerung der Betriebsausgaben auf etwa das 18- bis 20 000-fache, wonach auch bei gleicher Wirtschaftlichkeit wie im Frieden noch immer ein Defizit erwachsen müßte.

Auf diesen Umstand machten auch die beiden Berichterstatter für das Verkehrswesen, Nationalrat Dr. Angerer (Hoheitsverwaltung) und Staatsrat Steinegger (Betrieb) gelegentlich der Verhandlung dieser Teilvoranschläge im Finanz- und Budgetausschuß aufmerksam, indem sie insbesondere darauf hinwiesen, daß der Personalaufwand ungeachtet der verhältnismäßigen Personalvermehrung gegenüber dem Frieden verhältnismäßig sich gleich geblieben sei, da diese Vermehrung durch die durchschnittliche Minderentlohnung des Personals wettgemacht wird, daß aber vornehmlich die hohen Sachausgaben das wirtschaftliche Gleichgewicht der Bahnen behindern. Insbesondere mit Rücksicht auf die hohen Kohlenpreise sprachen sie, wie eine Reihe weiterer Redner, so Dr. Ellenbogen und der frühere Verkehrsminister Dr. Odehnal, sich für eine möglichste Förderung der Elektrisierung aus, wodurch auch für die Privatwirtschaft der Kohlenmarkt erleichtert wird und auf diese Weise der Bundesbahnverwaltung mittelbare Vorteile erwachsen. Ebenso einmütig sprachen sich Redner aller Parteirichtungen auch gegen den Gedanken einer Entstaatlichung der Bundesbahnen aus. Die Sanierung dieser Bahnen solle vielmehr im Wege eingreifender Reformen in der Geschäftsgebarung der Bundesbahnen erfolgen,

wobei allseits anerkannt wurde, daß, wie infolge des Krieges und der Nachkriegszeit sämtliche Bahnen finanziell gelitten haben, diese Ergebnisse zugleich mit den ruinösen Bestimmungen des Friedensvertrages von St. Germain auch an der schwierigen Lage der österreichischen Bundesbahnen in erster Linie schuld seien. Auch wurde von mehreren Seiten bemerkt, daß das Defizit der österreichischen Bundesbahnen nahezu zur Hälfte beseitigt wäre, wenn die außerordentlich hohen Eisenbahnverkehrssteuern, durch welche eine sonst für die Volkswirtschaft annehmbare Tariferhöhung um über 660 Milliarden K. mit Rücksicht auf deren Leistungsgrenze verhindert wird, den Bundesbahnen verblieben.

Bundesminister für Handel und Verkehr, Dr. Schürff, beschäftigte sich in seinem Exposé zunächst mit der an den Verhältnissen des Verkehrswesens geübten Kritik, bei der vielfach übersehen werde, daß es sich bei den Bundesbahnen um das größte Geschäftsunternehmen der gesamten Volkswirtschaft Österreichs handelt, dessen Verwaltung und Betriebführung naturgemäß nach einem anderen Maßstabe beurteilt werden müsse als irgendein Privatbetrieb. Schon aus öffentlichen Interessen werden an die Bundesbahnen ganz andere Anforderungen in personeller Hinsicht gestellt als an einen rein kaufmännisch geleiteten Privatbetrieb. Es muß daher auch das wirtschaftliche Verhältnis einer solchen Einrichtung anders beurteilt werden, als dies bei gewöhnlichen Privatbetrieben der Fall ist.

Wenn das Budget der Bundesbahnen ein so großes Defizit aufweist, so sei die Hauptquelle desselben nicht in mangelndem Verständnis der Leitung oder des Personals zu suchen, sondern in der ganz besonderen Eigenart der Verhältnisse der Bundesbahnen selbst. Der Krieg hat uns ein vollständig zertrümmertes Wirtschaftsgebiet hinterlassen, hat das alte Bahnnetz in seine Teile aufgelöst und Österreich das am wenigsten ertragreiche Netz, die Alpenbahnen, überlassen. Der frühere Eisenbahnminister Dr. Odehnal hat bereits vor einigen Wochen im Verkehrsausschusse auf diese Tatsache hingewiesen (vgl. S. 235, Jahrg. 1923 d. Ztg.) und dadurch wesentlich dazu beigetragen, daß das große Problem der Bundesbahnen aus einer Kritik der Voreingenommenheit in die Atmosphäre der sachlichen Kritik gerückt wurde.

Während bei den Privatbahnen eine mehr kaufmännische Betriebsführung in dem Sinne der Ausnützung aller vorhandenen Vorteile möglich ist, müssen die Bundesbahnen die verschiedensten Lasten aus öffentlichen Rücksichten tragen. Die Größe des Defizits erklärt sich in erster Linie daraus, daß die Aufwertung der Einnahmen mit den Materialpreisen nicht gleichen Schritt halten konnte. Während alle Materialien die Goldparität erreicht, viele diese Parität überschritten haben, die Kohle sogar auf die drei- bis vierfache Parität gekommen ist, sind die Tarife abzüglich der sogenannten Verkehrssteuer bloß auf das 5500fache im Personen- und auf das durchschnittlich kaum 13 000fache im Güterverkehre gestiegen. Wenn also von einer rücksichtslosen Durchführung der kaufmännischen Betriebsweise bei den Bundesbahnen gesprochen wird, so müßten in demselben Maße, als sich die Ausgaben für die Beschaffung von Materialien erhöhen, auch die Einnahmen gesteigert werden, was mit Rücksicht auf die vielen öffentlich-rechtlichen und staatswirtschaftlichen Verhältnisse jedoch nicht zulässig erscheint. Außerdem ist es der Bundesbahnverwaltung nicht so leicht möglich, Einnahmen zu sichern, die ihr über die außerordentlich schwere Zeit der Wirtschaftskrise hinüberhelfen können, da unsere Eisenbahnen von unserem Wirtschaftsleben in höchstem Grade abhängig sind.

An den Bundesbahnen ist auch vielfach Kritik in der Richtung geübt worden, daß das Personal nicht entsprechend ausgenützt werde bzw. ein Überstand an Personal vorhanden sei. Nach dieser Richtung sind uns gewisse Fesseln angelegt; soweit es uns aber möglich ist, ist der Abbau in weitestem Maße durchgeführt worden. Die Grenzen der Abbaumaßnahmen sind in den gesetzlichen Bestimmungen über den Achtstundentag gelegen. Das Gesetz über den Achtstundentag beruht aber b kanntlich nicht allein auf unserem gesetzgeberischen Wille sondern wir sind durch den Friedensvertrag an den Ach stundentag gebunden. Eine andere Frage ist es aber, ob es nich gelingt, zu einer Reform der Dienst- und Ruhezeitvorschrifte zu gelangen. Verhandlungen in dieser Richtung werden g führt und in der kurzen Zeit meiner Amtsführung habe ic den Eindruck gewonnen, daß es gelingen wird, durch Verein barungen sowohl innerhalb der politischen Parteien als auc mit den Vertretern des Personals zu einem der Betriebsführun und den finanziellen Ergebnissen der Bundesbahnen zuträg lichen Ergebnis zu gelangen. Statt vieler Einzelheiten übe unsere Bundesbahnen möchte ich nur das eine feststellen, da bisher alle in Betracht kommende Stellen, sowohl die Referente im Ministerium wie die Direktionen wie auch die Vertreter de Personals, bemüht waren, die umfassendsten Sparmaßnahme in der Bundesbahnverwaltung durchzuführen.

Der Minister beantwortet sodann eine Anfrage, betreffen die bisherigen Abbaumaßnahmen und die Verteilung des Al baues auf die einzelnen Zweige der Bundesbahnverwaltun Bis zum 10. Mai 1923 waren in den verschiedensten Zweige des Bundesbahndienstes 14 017 Personen abgebaut, und zwa beim Bundesministerium 373 Personen (26 % des ursprüngliche Standes), wozu im Zentraldienste der einzelnen Direktione noch 787 Personen oder 15 % hinzugekommen, beim Bau- un Bahnerhaltungsdienst 6299 Personen (22,3 %), beim Station dienst 2856 Personen (10 %), beim Bahndienst 973 Persone (10,4 %), beim Zugförderungsdienst 1304 (9 %), beim Werk stättendienst 1271 Personen (7,9 %), bei dem Material-, Gas Elektrodienst u. dgl. 154 Personen (11 %), also insgesam 14 017 Personen oder durchschnittlich 13½ % des ursprüngliche Standes. Was die Verteilung des Abbaues auf die Wiener un auswärtigen Direktionen betrifft, so beträgt der Abbauprozent satz bei der Direktion Wien-West und -Nordost 13,7 %, bei de Direktionen Linz, Innsbruck und Villach zusammen 12,8 % beim Bundesministerium und dessen Hilfsstellen 26 %. Darau ist zu ersehen, welche erfreulichen Erfolge mein Amtsvorgänge in der schwierigen Abbauzeit erzielt hat. Natürlich ist de Abbau noch nicht so weit fortgeführt, wie er im Wiederaufbau programm vorgesehen ist. Wir müssen trachten, in der aller nächsten Zeit den Abbau fortzusetzen. Ich appelliere eindring lichst an alle Parteien und an die Personalvertretungen, di weiteren auf diesem Gebiete notwendigen Maßnahmen der Re gierung zu unterstützen.

Eine weitere Anfrage, betreffend die auf das Betriebskilo meter entfallende Zahl der Angestellten, beantwortete der Mi nister dahin, daß bei der Direktion Wien-West 18, Wien-Nord ost 25, Linz 14, Innsbruck 15, Villach 12, im Durchschnitt als 17 Personen auf das Betriebskilometer entfallen. Bei de Südbahn ist das Verhältnis 30,6. Die höhere Ziffer bei de Wiener Direktionen ist darauf zurückzuführen, daß diese Direk tionen einen räumlich größeren Umfang haben, d. h. daß be ihnen eine bedeutendere Anzahl großer Dienststellen sich be findet und daß im Bereiche ihrer Stationen größere Verkehrs dichte herrscht.

Der Minister bespricht sodann im einzelnen die durchgefüh ten und eingeleiteten Ersparungsmaßnahmen. Von diese möchte er, abgesehen vom Personalabbau, auf den Abbau de Fahr- und Frachtbegünstigungen hinweisen, der in einem Au maße durchgeführt wurde, daß diese Begünstigungen hinsicht lich der Bahnangestellten in ihrem Umfange nunmehr hinter jenen der Friedenszeit zurückstehen, ferner auf den Abbau ver schiedener Naturalfürsorgemaßnahmen, den Abbau der Beihilfen für die Beschaffung der Bedienstetenkohle, den Abbau der Kosten für die Personalvertretungen und ähnliches. Dazu kommen Ersparungsmaßnahmen durch Auflassung von Haltestellen, Auflassung nicht unbedingt erforderlicher Schnell- und Personenzüge, Kürzung von Zügen, Nachtsperren, Übergang zum minder kostspieligen Lokalbahnbetrieb u. dgl.

Was die Ausführungen der Redner über die Beschleunigung der Elektrisierungsarbeiten anbelangt, könne der Minister erklären, daß sich das Verkehrsministerium im Sinne der geäußerten Wünsche der Redner aller Parteien mit allen Mitteln bemühen werde, eine Beschleunigung dieser Arbeiten zu ermöglichen. Er rechne auch hierbei auf die Unterstützung des Parlaments und hoffe, daß es die staatsfinanzielle Lage gestatten werde, den in dieser Richtung geäußerten Wünschen gerecht zu werden.

Der Minister verkenne nicht die ungeheure Gefahr, die aus einer Veräußerung oder Verpachtung der Bundesbahnen entstehen würde, denn nichts könne leichter zur vollständigen Abhängigkeit unserer Wirtschaft und des Staates vom Auslande führen, als wenn dieses so wichtige Wirtschaftsinstrument einem Einflusse überantwortet würde, dessen Grenzen selbst abzustecken wir niemals in der Lage sind. Der Minister könne die Mitteilung machen, daß ein Plan zur Selbständigmachung der Bundesbahnen in der Richtung in Ausarbeitung ist, daß die Bundesbahnen, wie dies im Sanierungsprogramm vorgesehen ist, zu einem selbständigen Wirtschaftskörper mit juristischer Persönlichkeit, Vertrags- und Kreditfähigkeit gemacht werden; es werde hierbei eine Form gefunden werden, durch welche die Interessen des Staates und der Volkswirtschaft volle Berücksichtigung finden sollen. Die Angelegenheit werde demnächst den Ministerrat beschäftigen und dem Hause und den maßgebenden Faktoren werde Gelegenheit gegeben sein, sich mit dieser Angelegenheit eingehend zu befassen.

Der Minister richtet schließlich das Ersuchen an alle Parteien, mit dem Verkehrsministerium zusammenzuarbeiten, um die Verhältnisse der Bundesbahnen derart zu bessern, daß dieses wichtige Verkehrsinstrument dem Staate und der Bevölkerung unabhängig erhalten bleiben könne.

Es sprachen noch eine Reihe Abgeordneter, von denen insbesondere Nationalrat Dr. Hampel sich gegen die Vernachlässigung des Fremdenverkehrs in Österreich wendete und Regierungsmaßnahmen gegen den privaten Wohnungswucher in Sommerfrischen wie gegen die übermäßige Belastung der Fremden durch Gemeinden und Länder im Wege von Herbergssteuern, Fremdensteuer u. dgl. erbat; auch wurde von den verschiedenen Rednern eine Reihe von Beschwerden und Wünschen meist lokaler Natur vorgebracht.

Nach dem Schlußworte der Berichterstatter Dr. Angerer und Steinegger gelangten die verhandelten Kapitel des Voranschlags unverändert zur Annahme wie auch eine Reihe von Entschließungen, so insbesondere eine Entschließung im Sinne erhöhter Bereitstellung von Mitteln für die Elektrisierung.

Zur Lebensdauer der Eisenschwellen.

Die Dr. Ing.-Dissertation des Regierungsbaurats Diehl-Karlsruhe über die Lebensdauer des Oberbaues auf eisernen Querschwellen (auszugsweise wiedergegeben in der Abhandlung „40 Jahre Eisenschwellen-Oberbau“, Verlag Stahleisen, Düsseldorf 1922) ist gewiß für jeden Oberbaufachmann von großem Interesse. Der Verfasser belegt einerseits die im Gegensatz zu der Biedermannschen Beurteilung erheblich größere Lebensdauer der eisernen Schwellen, andererseits je nach den Anlageverhältnissen der Bahn die Zerstörung durch chemische Einflüsse. Es ist Herrn Baurat Lang zu danken, daß er auf die Diehlsche Untersuchung in der Vereinszeitung Nr. 44, S. 856 des Jahrgangs 1922 aufmerksam gemacht hat. Da aber in dem Hinweis von Lang die Zerstörung der Eisenschwellen durch chemische Einflüsse nur kurz als Folge besonderer Anlageverhältnisse der Bahn erwähnt ist, solche Anlageverhältnisse aber bei Verwaltungen anderer Bahnen vielfach erheblich mehr mitsprechen als in Baden, möge nachstehend zur Ergänzung etwas näher angeführt sein, was Diehl darüber schreibt: Auf S. 7 des obengenannten Auszuges heißt es: „In nassen Tunnels, nassen Einschnitten, in Wegübergängen, wo die Schwellen völlig überdeckt sind, ebenso bei schlecht entwässertem Schotterbett überwiegen vielfach, sogar meistens, die chemischen Einflüsse, mindestens begünstigen sie sehr stark die mechanische Abnutzung; sonst bewirkt in der Hauptsache diese, mit der Höhe der Verkehrslast wachsend, die Zerstörung.“

Und auf S. 14 Ziffer 3 und 4: „Unter sehr ungünstigen Anlageverhältnissen, wie sie für den Jahrgang 1899 kennzeichnend sind, ergibt sich bei einer Verkehrsbeanspruchung von etwa 3,2 Millionen Bruttotonnen im Jahr, also bei einer etwa halb so großen Belastung wie für die beiden eben genannten Gruppen, eine mittlere Lebensdauer, die höher ist als 19 Jahre; sie kann, wie eingehende Besichtigungen an Ort und Stelle gezeigt haben, auf etwa 20 bis 25 Jahre angesetzt werden. Voraussetzung ist dabei, daß die Schwellen nicht in langen und nassen Tunnels und in die an diese anschließenden Voreinschnitte eingelegt werden, wo die Rauchgase schlecht abziehen und die Schwellen infolgedessen dem verstärkten Rostangriff durch die sich bildende verdünnte, schweflige Säure ausgesetzt sind. Unter den denkbar ungünstigsten Verhältnissen, in nassen Tunneln, ergibt sich, wie im folgenden gezeigt wird, nur eine mittlere Lebensdauer von etwa 11 Jahren. Eiserne Schwellen sind in solchen Fällen ungeeignet.“

Es wird hierzu von Interesse sein, daß Erhebungen einer Eisenbahndirektion im rheinisch-westfälischen Industriebezirk eine Liegedauer von eisernen Gleisschwellen von nur 14 bis 15 Jahren ergeben haben. Auf besonders stark belasteten Schnellzugstrecken war dort bereits nach 8 bis 10 Jahren eine Auswechselung neu verlegter Schwellen nötig. Der Verschleiß ist im Verhältnis zu ihrer kurzen Liegezeit weniger groß, um so mehr aber tritt die zerstörende Rostwirkung besonders bei den Rippenschwellen in Erscheinung. Infolgedessen mußte von neu verlegten Schwellen in Schnellzuggleisen mit einem Sollgewichte von rund 62,4 kg Form 71 eine Anzahl sogar schon nach 7½ Jahren ausgebaut werden, die nur noch 33 bis 48 kg wogen. Besonders starke Abrostungen machten sich in den in der Nähe von chemischen Fabriken und Hochöfen liegenden Gleisen bemerkbar. Durch die starken Abrostungen wird die Rißbildung an den Lochungen und in den schräg geneigten Schenkeln unterhalb des Schienenauflagers begünstigt. Die Risse an den Lochungen traten im allgemeinen schon nach vier- bis fünfjähriger, und in den Schenkeln nach fünf- bis sechsjähriger Liegedauer auf bei einer täglichen Belastung der Gleise mit 50 bis 60 Zügen.

Aachen, den 7. 3. 23. Prof. Dr. Ing. Wentzel.

Zur Tarif- und Finanzpolitik der Deutschen Reichsbahn*).

Wiederholt wird die Ansicht vertreten, daß bei Berechnung der Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes und, darauf fußend, auch bei Bemessung der Tarife die Verzinsung des Anlagekapitals heute eine ganz verschwindende Rolle spiele. So hat u. a. Regierungsrat Dr. Spieß im Heft III der Schriftenreihe „Die Reichsbahn“, Seite 45, ausgeführt: „Die Inflation bläht die werdenden Zahlen auf; die alt überkommenen bleiben klein, werden verhältnismäßig kleiner, verschwinden ganz. Das Anlagekapital ist heute eine überkommene Zahl. Der Zinsen- und Tilgungsdienst für unser nominales Reichsbahnanlagekapital (von 40 Milliarden) hat mit seinen 3 Milliarden gegenüber den auf hohe Hunderterzahlen von Milliarden lautenden Betriebsausgaben schlechterdings keine Bedeutung mehr.“ Spieß führt dann weiter aus, daß alle Versuche, durch Verkehrsbelebung die unabhängig von der Größe des Verkehrs in jedem Falle entstehenden Kosten (d. i. für Kapitaldienst, Unterhaltung der baulichen Anlagen ausschl. Oberbau, unter allen Umständen erforderliches Verwaltungs-, Stations- und Bahnaufsichtspersonal u. a.) breiter zu verteilen, zurücktreten müssen hinter der Notwendigkeit, die Tarife — selbst auf die Gefahr eines Verkehrsverlustes hin — bis auf weiteres noch auf einer solchen Höhe zu halten, daß die Deckung sämtlicher Betriebsausgaben gewährleistet wird.

Dem am Schluß ausgesprochenen Grundsatz ist gewiß zuzustimmen. Aber wird er auch vollständig durchgeführt? Wenn die Betriebsmittel und sämtliche Bahnanlagen wirklich in allen Teilen so unterhalten und entsprechend dem jeweiligen Stand

*) Abdruck aus der Verkehrstechnischen Woche.

der Technik erneuert werden, daß eine Minderung der Sachwerte nicht eintritt, dann könnte man dies bejahen. Da aber die Unterhaltung und Erneuerung sich unter dem Druck der heutigen Not auf das unbedingt Nötige beschränkt, muß für die zurückgestellten und keineswegs ersparten, sondern nur aufgeschobenen Arbeiten eine Rücklage auf Werkerhaltungskonto stattfinden wie bei jedem Privatunternehmen, und diese Rücklage muß im Verhältnis — nicht zum Ertragswert, sondern — zum Neuherstellungswert der Anlagen bemessen werden. Sie richtig zu bemessen, ist ja außerordentlich schwer. Aber man geht wohl nicht zu weit, wenn man den Neuherstellungswert der Reichsbahnanlagen mit mindestens der Höhe des Anlagekapitals in Goldmark, d. h. mit etwa 20 Milliarden Goldmark bemißt; und wenn wir die Rücklage für Werkserhaltung nur mit 2,5 vom Tausend im Durchschnitt rechnen, so kommen wir auf 50 Millionen Goldmark oder 100 Milliarden Papiermark heute, wenn wir eine Goldmark gleich 2000 Papiermark (bereits überholt) setzen. Dieser Betrag ist aber gewiß nicht unerheblich und er muß durch entsprechende Erhöhung der Tarife über die wirklich entstandenen Betriebskosten hinaus noch herausgewirtschaftet werden, wenn das Unternehmen nicht mit Unterbilanz arbeiten soll. Wie diese Mehreinnahme umgelegt werden soll, ist eine Frage, die weiter unten beantwortet wird.

Hier soll zunächst die weitere Frage gestellt werden: „Ist es überhaupt richtig, daß wir trotz des sehr viel größeren Sachwertes der Anlagen bei Bemessung der Tarife mit einem nominalen Anlagekapital von nur rund 40 Milliarden Papiermark und einem dem entsprechend geringen Zinsdienst rechnen, der zwar unserer Volkswirtschaft zugute kommt, aber auch ein Geschenk an einen nicht schenkungsbedürftigen Verkehr, besonders an die Ausländer, bedeutet?“ Die Reichsbahn gleicht doch einem Unternehmen, daß seine Vermögenswerte in der Bilanz auf wenige Mark abgeschrieben hat; denn viel anders ist es nicht, wenn das Anlagekapital der Reichsbahn, das vor dem Krieg für sämtliche damaligen Staatsbahnen zusammen vielleicht 20 Milliarden Goldmark betragen haben mag, heute nur noch mit 40 Milliarden Papiermark geführt wird. Es mag dahin gestellt bleiben, ob es richtig war, entsprechend der Geldentwertung von der Goldmark zur Papiermark eine so weitgehende Abschreibung der Vermögenswerte vorzunehmen, anstatt nach dem Muster der meisten Privatunternehmungen das Anlagekapital mit fortschreitender Geldentwertung zu verwässern zugunsten der Gläubiger, d. h. der Länder, und über diese zugunsten manches Kleinrentners, dessen Kapital vielleicht noch für den Lebensabend gereicht hätte, anstatt daß heute das Reich Milliarden an Almosen aufwenden muß, um den Kleinrentner vor dem Verhungern zu schützen. Zwar wäre dann die Reichsbahn mit einer größeren Schuld- und entsprechend stärkerem Kapitaldienst belastet. Dieser würde sich zwar durch Erhöhung der Tarife auswirken, aber diese Erhöhung könnte auf die leistungsfähigeren Schultern verteilt werden. Heute erfreuen wir uns zwar, dank dem niedrigen Schuldkapital, niedriger Tarife, aber sie geraten uns keineswegs durchweg zum Segen, weil andere Verkehrsbetriebe, besonders die Nahverkehrsmittel, wie Straßenbahnen und Kleinbahnen, unter dem Druck der niedrigen Reichsbahntarife dahinsterben, wenn sie nicht durch Zuwendungen aus der Tasche der Allgemeinheit unterstützt werden. Dazu kommt das Geschenk der billigen Tarife auch denjenigen zugute, die, wie besonders das Ausland, sehr wohl erhöhte Tarife vertragen könnten. Die gewaltige Kapitalabschreibung gereicht uns also keineswegs zum Vorteil.

Für die Leitung einer Fabrik ist es zwar sehr angenehm, wenn sie ihre Vermögenswerte bis auf geringe Beträge abgeschrieben und nur geringes Anlagekapital zu verzinsen hat. Das ermöglicht ihr, bei stockendem Absatz ihre Erzeugung gegenüber der Konkurrenz zu niedrigerem Preise auf den Markt zu werfen und so ihren Betrieb über Wasser zu halten. Es wird ihr aber nicht einfallen, andere von zahlungsbereiten Käufern begehrte Waren ebenfalls billiger zu berechnen. Sondern sie wird bei diesen an eine entsprechende Verzinsung ihrer wirklichen Sachwerte denken und angemessen hohe Preise fordern.

Ähnlich muß auch die Verwaltung eines öffentlichen Unternehmens handeln; sie darf ihre Ware nicht unter dem Preis verkaufen, den sie bekommen kann. Ganz gleichgültig, ob das Schuldkapital zum großen Teile oder ganz getilgt ist, wir dürfen uns nicht durch die verschwindende Zinslast dazu führen lassen, uns mit einer Deckung lediglich der Betriebskosten und mit so niedrigen Tarifen zu begnügen, daß andern notwendigen Gliedern unserer Volkswirtschaft ein tötlicher Wettbewerb gemacht wird. Sondern wir müssen zunächst über die eigentlichen Betriebskosten hinaus für alle unterbliebene Unterhaltung eine angemessene Rücklage und dann, soweit der Verkehr zahlungsfähi und zahlungsbereit ist, Goldmarkverzinsung erwirtschaften, di soweit sie über die nötige Papiermarkverzinsung hinausgeh zur Verfügung des Reiches bleiben kann, um anderen lebens notwendigen Betrieben (Nahverkehrsmittel, Post u. a.) z helfen.

Kann der Verkehr nicht durchweg in vermehrtem Maße her angezogen werden, so sollte wenigstens dem Reiseverkehr i den Luxuszügen, in der ersten Klasse und vielleicht auch i der zweiten Klasse nichts geschenkt werden. Der Tarifsatz vo 24 ℳ für das Personenkilometer in der ersten Klasse, wie e ab 1. Januar d. J. in Gütigkeit war, entsprach bei einem da maligen Stande des Dollars von 8500 Papiermark einem Preis von 1,2 Pfennig in Goldwährung, war also nur ei kleiner Bruchteil des Friedenssatzes. Hier könnte doch gewi eine erhebliche Heraufsetzung des Fahrpreises stattfinden, gan abgesehen von der durch die weitere Zerrüttung unserer Währung unvermeidlichen weiteren allgemeinen Tariferhöhung. Un damit wir mit dieser nicht immer nachhinken, wäre zu erwägen ob man nicht für die erste Klasse, die fast nur noch von Ausländern und Schiebern benutzt werden kann, den Fahrpreis i Guldenwährung oder dergl. festsetzen soll, um von der weitere Markentwertung wenigstens für den Ausländerverkehr unab hängig zu sein.

Man nehme auch einmal die Fahrpreise für die Luxuszüg unter die Lupe! Das Heft III der Reichsbahn berichtet mi einem gewissen Stolz von dem ab 1. Juli 1922 laufenden Luxus zug London—Holland—München und seinem erfolgreiche Wettbewerb gegenüber der Verbindung über Paris. Um s weniger haben wir Grund, auf ihn stolz zu sein, wenn wir un den Fahrpreis betrachten, der im Sommer vorigen Jahres für di ganze Strecke, also einschließlich der Hochvalutastrecken i England und Holland und einschließlich der Seefahrt, nu 11 000 ℳ betrug. Mag heute der Preis auch erheblich höhe sein — auch bei dem damaligen noch besseren Stand de Reichsmark von etwa einem Goldpfennig, waren 110 Goldmark eine klägliche Unterbezahlung der wirklichen Leistung, nur erklärlich durch den viel zu niedrigen Fahrpreis der ersten Klasse auf Grund dessen sich ja der Fahrpreis in den Luxuszügen unte Einschluß besonderer Zuschläge berechnet. Wenn wir einen Luxuszug auf unseren Bahnen laufen lassen, so genügt es nicht, daß er die durch ihn entstandenen Betriebskosten hereinbringt, es genügt auch nicht, daß wir die ständigen, d. h. die absoluten Betriebskosten ihm anteilig aufkreiden, sondern wir müssen auch an die Kosten denken, die durch die seinetwegen erforderliche Zurückhaltung von langsamer fahrenden Zügen zwecks Überholung, durch Unterbrechung von Rangierbewegungen auf den Bahnhöfen und durch andere Störung des übrigen Betriebes entstehen. Wenn man dann bedenkt, daß alle diese Umstände zugunsten der nur wenigen Reisenden in drei Schlafwagen gemacht werden, so muß man wirklich daran zweifeln, ob allein die reinen Betriebskosten durch den Fahrpreis in jenen Zügen eingebracht werden, ganz zu schweigen von dem notwendigen Anteil für Wertserhaltung und Verzinsung der Sachwerte. Ein Wettbewerb mit der Verbindung über Paris kann wirklich nicht maßgebend sein; im übrigen läßt der Fahrpreis London—München über Paris von 14 800 ℳ im Juli vorigen Jahres darauf schließen, daß der Teilpreis für die Strecke Karlsruhe—München ebenfalls einer Nachprüfung bedarf.

Können wir nicht einen besonderen Zuschlag für Ausländer einziehen, so können wir doch wenigstens deren bevorzugte Reiseklassen schärfer heranziehen. Werden sie ihnen zu teuer, so mögen sie sich mit uns in die dritte Klasse teilen. Man wende nicht ein, daß wegen des geringen Umfangs des Verkehrs in den Luxuszügen und der ersten Klasse eine derartige Maßregel nur verhältnismäßig wenig einbringen würde. Nicht nur der Mehrertrag, sondern auch die psychologische Wirkung ist zu berücksichtigen. Heute kann mancher Deutscher nicht mehr die vierte Klasse erschwingen, weil ihm durch die Geldentwertung seine Ersparnisse vernichtet sind, während der Ausländer infolge dieser Geldentwertung weit unter den Selbstkosten fährt, die wir eigentlich, d. h. bei einem dem Sachwert entsprechenden Kapitaldienst, rechnen müßten. Es ist dies ein Nachlaß, der um so mehr ins Gewicht fällt, je mehr die Handelsbeziehungen der Völker Europas untereinander wieder aufgenommen werden — heute hat das allerdings noch gute Wege — und das deutsche Bahnnetz wieder Durchgangsweg von Ausland zu Ausland wird. Es muß daher Sorge der zuständigen Stellen sein, unter allen Umständen einen Weg zu finden, der eine dem Sachwert entsprechende Rücklage und Verzinsung wenigstens durch gerechte Heranziehung desjenigen Verkehrs sicherstellt, der eine Verbilligung nicht benötigt und nicht verdient.

Prof. Dr.-Ing. Wentzel.

Die Eisenbahnen Belgiens.

Vom Geh. Regierungsrat **Wernekke.**

Belgien besitzt ein Staatsbahnnetz von 4415 km Länge; um diese Zahl recht zu würdigen, muß man bedenken, daß das Land eine Fläche von nur rund 29 450 qkm hat. Sein Eisenbahnnetz übertrifft an Dichte das Netz Deutschlands sehr erheblich, und es steht in dieser Beziehung an erster Stelle unter allen Ländern. Dieses Eisenbahnnetz nimmt weiter die Sonderstellung unter denen anderer Länder ein, daß es schon sehr beizeiten im jetzigen Umfange ausgebaut gewesen ist, so daß die letzten Jahrzehnte ihm nur geringen Zuwachs gebracht haben. Die Staatsbahnen sind zum größten Teil zweigleisig, auch ein Zeichen für die hohe Entwicklung und die Verkehrsbedeutung des belgischen Eisenbahnwesens. Die Maschen des Staatsbahnnetzes werden durch Kleinbahnen ausgefüllt, die ebenfalls in ihrer Art und Fülle einzig dastehen. Sie umfassen ein Netz von 4350 km Länge, sind also fast so lang wie die Hauptbahnen. 360 km der Kleinbahnen werden elektrisch betrieben.

Die belgischen Staatsbahnen waren am 1. Juni 1922 mit 5346 Lokomotiven, 9604 Personen- und 118 877 Güterwagen ausgestattet, von denen aber nur 2208 Lokomotiven, 6514 Personen- und 59 873 Güterwagen im regelmäßigen Betrieb verwendet wurden. Das Mißverhältnis zwischen vorhandenen und wirklich dem Verkehr dienenden Betriebsmitteln ist zum Teil darauf zurückzuführen, daß Belgien durch die Reparationslieferungen mit Betriebsmitteln übersättigt worden ist. So ist es z. B. auch in der Lage, den Güterwagenpark für die Eisenbahnfähre Zeebrügge-Harwich, deren Betrieb in nächster Zeit eröffnet werden soll, aus überschüssigen Güterwagen zu stellen. Anderseits mag an der großen Zahl der nicht im Betrieb laufenden Lokomotiven und Wagen auch die geringe Leistungsfähigkeit der Werkstätten Schuld tragen, denn einem Stand von 1204 Lokomotiven und 6712 Güterwagen, die am 1. Juni 1922 in den Werkstätten in Arbeit waren, stehen 906 Lokomotiven und gar 31 782 Güterwagen gegenüber, die instandsetzungsbedürftig sind, aber nicht in Arbeit genommen werden können. Allerdings sind unter letzteren auch überalterte Betriebsmittel mitenthalten. Daß Belgien, wie schon erwähnt, mit Betriebsmitteln übersättigt ist, geht auch daraus hervor, daß zu dem genannten Zeitpunkt 1028 Lokomotiven, 571 Personen- und 20 510 Güterwagen betriebsfähig instand gesetzt waren, aber nicht benutzt wurden. Infolge davon konnten 1922 12 000 Wagen, 666 Lokomotiven und 924 Tender verkauft werden.

Obgleich Belgien zu den „Siegerstaaten" gehört, hat es doch nach dem Kriege und auch heute noch sehr zu kämpfen, um seinen Staatshaushalt auszugleichen, und die Eisenbahnen haben daran wesentlichen Anteil. Die Betriebsergebnisse der Jahre 1921 und 1922 waren, wie der Eisenbahnminister im Senat dargelegt hat, derart, daß sie zu der Hoffnung berechtigten, das Jahr 1923 werde genügende Überschüsse bringen, um den Fehlbetrag von 16 Mill. Franken, den der Staatshaushalt im übrigen aufweist, zu decken. Die Beteiligung Belgiens am Raubzug Frankreichs gegen das Ruhrgebiet und die dadurch verursachte neue Beunruhigung des europäischen Wirtschaftslebens, unter der nicht nur Deutschland, sondern auch die übrigen Länder Europas wirtschaftlich schwer leiden und noch schwerer leiden werden, ist allerdings nur zu geeignet, diese Hoffnung zunichte zu machen.

Nach einem Bericht des Handelssachverständigen bei der Britischen Gesandtschaft in Brüssel betrugen die Einnahmen der belgischen Staatsbahnen vom Januar bis September 1922 814,6 Millionen Franken gegen 737,3 Millionen im Vorjahre und gegen 750 Millionen im Voranschlag für das ganze Jahr. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich um 34 %, die aus dem Güterverkehr allerdings nur um 5 % gegen 1920 gehoben. Die Besserung der wirtschaftlichen Lage der belgischen Staatsbahnen ist aber namentlich darin begründet, daß die Ausgaben durch Sparmaßnahmen verringert worden sind. Sie betrugen im Jahre 1921 47,8 %, im Jahre 1922 aber sogar nur 40,5 % der Einnahmen, ein Verhältnis, das, wenn diese Ergebnisse nach denselben Grundsätzen wie in anderen Ländern berechnet sind, geradezu erstaunlich günstig wäre. An der Herabsetzung der Betriebskosten ist namentlich der Lokomotivdienst beteiligt; der Brennstoffverbrauch ist herabgesetzt worden, ebenso ist an Schmiermitteln gespart worden, die Tagesleistung der Lokomotiven ist erhöht worden, z. B. im Personenzugbetrieb von 156,3 km auf 168,5 km. Nachtzüge sind in größerer Zahl aufgelassen worden, und damit sind auch die persönlichen Ausgaben zurückgegangen. Zur Verminderung der Löhne hat auch eine bessere Einteilung des Dienstes beigetragen, die z. B. auf den Bahnhöfen in Antwerpen allein Ersparnisse in Höhe von einer halben Million, und auf dem Nordbahnhof in Brüssel in Höhe von 125 000 Franken ermöglicht hat. Güterzüge werden nach englischem und amerikanischem Muster, das neuerdings auch in Frankreich nachgeahmt wird, nicht nach einem festen Fahrplan gefahren, sondern ihr Verkehr wird von einer leitenden Stelle aus von Fall zu Fall angeordnet, wie es übrigens in Deutschland auch in ähnlicher Weise durch Zugleitungen in besonders verkehrsdichten Bezirken geschieht. Auf der Strecke Brüssel-Namur sollen dadurch Ersparnisse von 26 000 Fr./km erzielt worden sein, und dieser günstige Erfolg hat Anlaß gegeben, diese Art des Güterzugverkehrs auch auf die Strecken Brüssel-Lüttich-Herbesthal und Brüssel-Ostende auszudehnen.

Auch im Werkstättendienst sind Neuerungen eingeführt worden, namentlich sind einzelne Eisenbahnwerkstätten bei der Instandhaltung des Lokomotivparks entlastet worden, indem derartige Arbeiten nur noch gewissen Werkstätten übertragen werden, die zu diesem Zweck mit besonderen Einrichtungen ausgestattet worden sind.

Trotz der schon erwähnten Einstellung des Verkehrs gewisser Nachtzüge ist der Personenzugverkehr verdichtet worden. Im Oktober 1922 verkehrten täglich 2404 Personenzüge, d. s. 159 mehr als im gleichen Monat des Vorjahrs und 490 mehr als im Oktober 1920; gegen 1913 mit 3728 Zügen täglich bedeutet der Oktober 1922 immerhin noch einen erheblichen Rückgang. Die Zugzahl betrug in diesem Monat nur 65 % der Zahl von 1913, der zurückgelegte Weg belief sich aber auf 76 % der Zugkilometer von damals; die einzelnen Züge haben also weitere Wege zurückgelegt.

Wenn vorhin gesagt war, das belgische Eisenbahnnetz sei ausgebaut, so darf das natürlich nicht so verstanden werden, als ob keine Eisenbahnbauten mehr ausgeführt würden. Nur haben die Eisenbahnbauten, die jetzt noch unternommen werden, keine grundlegende Bedeutung für das belgische Verkehrswesen mehr, sondern sind als Feinarbeit zur Herbeiführung von Verbesserungen im einzelnen anzusehen. Der Staatshaushalt für 1923, der unter anderem 50 Millionen Franken zu den Kosten des Eisenbahnbetriebs zur Verwendung für die Teuerungszulagen zuschießen muß, sieht 100,5 Millionen Franken für Eisenbahnneubauten und Bahnhofserweiterungen vor. Zwischen Lüttich und Chenée ist der viergleisige Ausbau im Gange. Daß das Eisenbahnnetz der Campine, des bekannten Kohlenbezirks östlich der Schelde, durch Neubauten ergänzt wird, kann wohl als Zeichen dafür angesehen werden, daß sich Belgien nicht zu sehr auf die Versorgung mit „Reparationskohle" aus Deutschland verlassen will, sondern es vorzieht, seine eigenen Kohlenzechen zu entwickeln. Dort ist eine Anzahl Gruben durch zeitweilige Anlagen an das Eisenbahnnetz angeschlossen worden, und eine Anzahl Eisenbahnen, die die Maschen des bestehenden Netzes ausfüllen sollen, ist teils im Bau, teils nähern sie sich der Vollendung. Auf der 15 km langen Strecke Heppen-Houthaelen sind die Erdarbeiten fertiggestellt. Auf der Fortsetzung nach Winterslag, die 22 km lang ist, sind die Erdarbeiten noch im Gange. Auf der bisher eingleisigen Strecke Winterslag-Hasselt sind die Arbeiten für den zweigleisigen Ausbau so weit gediehen, daß nur noch der Oberbau zu verlegen ist. Die kurze Strecke Munsterbilsen-Bilsen ist soweit fertig, daß am 1. Oktober der Verkehr eröffnet werden soll. Auch einige andere Neubaustrecken sollen noch im laufenden Jahre in Betrieb genommen werden, und auf der Eisenbahn nach Genck und der Strecke Hasselt-Diest ist die Beendigung der Bauarbeiten im Jahre 1924 zu erwarten.

Auf dem Grenzbahnhof Lanaeken, der im Kriege stark gelitten hat, werden die Wiederherstellungsarbeiten mit Nachdruck betrieben, um den Uebergangsverkehr nach Holland zu fördern. In Aerschot werden große Verschiebeanlagen geschaffen; 12 Gleise von je 600 m Länge sind hier im Bau; sechs von ihnen werden auf einer Brücke über die Demer geführt, deren Fertigstellung noch in diesem Jahr erwartet wird. Der Bau einer Eisenbahn auf dem linken Ufer der Maas, also ganz auf belgischem Boden, zur Herstellung einer neuen Verbindung mit Maestricht und dadurch mit den holländischen Bahnen ist geplant.

Der beabsichtigte Ausbau der Strecke Brüssel-Antwerpen für elektrischen Betrieb ist aus Mangel an Mitteln eingestellt worden, dagegen wird die Einführung elektrischer Zugförderung auf einigen nach der Küste führenden Strecken geplant; als erste ist hier die Verbindung Brügge-Zeebrügge über Dudzeele in Aussicht genommen. Zum Teil soll dabei die bestehende Eisenbahn benutzt, zum Teil eine neue angelegt werden. Dabei soll auch eine Verbindung mit der Eisenbahn Ostende-Blankenberghe-Le Zoute hergestellt werden. Außer einer durchgehenden Verbindung zwischen Brügge und Zeebrügge wird so auch eine bessere Verbindung mit Knocke und Blankenberghe ermöglicht. Diese Bauten sollen augenscheinlich im wesentlichen der Hebung des Bäderverkehrs dienen, sie erregen daher in England lebhaftes Interesse, wo die belgischen Seebäder als ein beliebtes Ausflugziel gelten. So wird z. B. auch in diesem Sommer wieder

ein Dampferverkehr von Harwich nach Zeebrügge eingerichtet, nachdem er sich im vorigen Sommer als lohnend erwiesen hat. Die Dampfer sollen in jeder Richtung dreimal in der Woche verkehren; sie sind so auf die Tage der Woche verteilt, daß der Londoner am Freitag nach Geschäftsschluß abreisen, den Sonnabend und Sonntag in Belgien zubringen und am Montag vor Geschäftsbeginn wieder in London sein kann. Da die Überfahrt beide Male nachts stattfindet, spart er die Kosten für die Übernachtung im Gasthaus. Die Städte von Mittel- und Nordengland werden durch besondere Züge im Anschluß mit den ankommenden und abfahrenden Dampfern in Harwich in Verbindung gebracht werden. Durch diesen Dampferdienst wird auch den belgischen Eisenbahnen vermehrter Personenverkehr zugeführt werden.

Auch bei den Kleinbahnen ist, namentlich in der Umgebung von Brüssel und Antwerpen und an der Küste, die Einführung elektrischen Betriebes im Gange. Stellenweise werden auch schmalspurige Kleinbahnen in Vollspur umgebaut.

Die Erfindung des Gleisstromkreises*).

Das mit Gleisstromkreisen arbeitende selbsttätige Eisenbahnsignalsystem hat sich im Stadtschnellverkehr jetzt fast durchweg und im Überlandverkehr in Amerika in weiterem Umfange durchgesetzt. Die beigefügte Abbildung läßt erkennen, daß in den Vereinigten Staaten nicht weniger als rd. 63 000 Bahnkilometer, d. s. 27,34 % der sämtlichen Bahnen mit dieser Sicherungsweise ausgerüstet sind, die sich aus rd. 28 000 km zweigleisigen, rd. 31 000 km eingleisigen Strecken und einem kleinen Rest von drei- und viergleisigen Strecken zusammensetzen. In Europa ist es namentlich England, das sich jetzt die Ausbreitung des selbsttätigen Signalsystems angelegen sein läßt; über einige neuere Ausführungen in diesem Lande wird demnächst berichtet werden. Aus England ist das von Gleisstromkreisen gesteuerte selbsttätige Signalsystem auch nach Deutschland übertragen worden.

Kein Wunder, daß die nordamerikanischen Eisenbahnen auf diesen bedeutenden Fortschritt im Eisenbahnsicherungswesen, gegen den die Entwicklung der handbedienten Sicherungsweise stark ins Hintertreffen gekommen ist, besonders stolz sind, ihren Erfinder Dr. William Robinson mit Ehren überhäuft haben und als einen ihrer Bahnbrecher feiern. Der Amerikanische Eisenbahn-Verein (American Railway Association), dem Dr. Robinson lange Jahre als Mitglied angehört hat, hat dem Andenken seines am 2. Januar 1921 im Alter von 80 Jahren verstorbenen Mitgliedes ein Denkmal errichtet in Gestalt einer Denkschrift, die die Geschichte seines Lebens und seiner Erfindungen — die des Gleisstromkreises und seine Anwendung ist nicht die einzige — zum fünfzigsten Jahrestage seiner Erfindung zur Darstellung bringt. Dieser Zeitpunkt ist bestimmt durch den Tag seines amerikanischen Hauptpatentes, das am 20. August 1872 erteilt wurde. Im Jahre 1872 wurde auch die erste mit geschlossenem Gleisstromkreis gesicherte Eisenbahnstrecke — Dampfbahn natürlich — in Betrieb genommen.

Die Bearbeitung der Denkschrift wurde einem aus 3 Mitgliedern, den Herren Balliet, Kellenberger und Sperry bestehenden Ausschuß der Signalabteilung des Eisenbahn-Vereins übertragen; die Abteilung selbst widmet dem Erfinder in einem der Denkschrift vorgedruckten warmherzigen Nachruf ehrende Worte der Anerkennung, die verstärkt werden durch eine Meinungsäußerung des Blocksignal- und Zugüberwachungsamts beim Bundesverkehrsamt, das sich im 3. Jahresbericht, 1910, in rühmendster Weise über das System ausspricht.

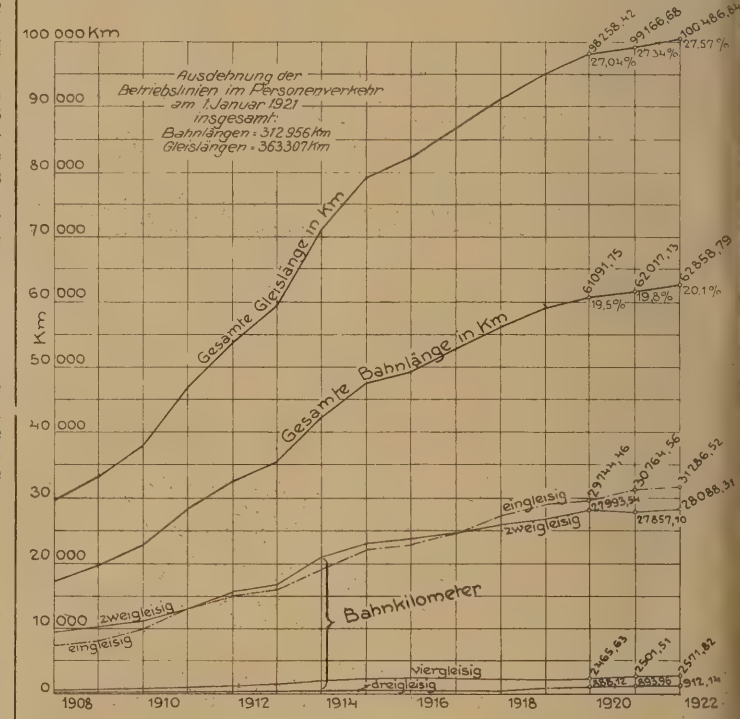
Die Denkschrift selbst besteht aus vier Teilen, die behandeln

1. die Erfindung des Gleisstromes,
2. die Mitwirkung ihres Förderers William A. Baldwin,
3. die Wesensart des Gleisstromes, dargestellt von J. P. Coleman,
4. die Ausbreitung des Gleisstroms in Großbritannien und auf dem europäischen Festlande, geschildert von T. S. Lascelles.

William Robinson wurde am 22. November 1840 in Nordirland geboren. Väterlicherseits war er schottisch-irischer, mütterlicherseits englischer Abkunft. Im Jahre 1865 verließ er nach erfolgreicher Prüfung die Wesleyanische Universität mit dem üblichen amerikanischen Gelehrtengrade. 1865/1869 übte er an verschiedenen Schulen das Lehramt (auch als Schulleiter) aus; 1869 wandte er sich dem kaufmännischen Beruf und der Technik zu.

Im Jahre 1870 trat er auf der Ausstellung des amerikanischen Instituts in New York mit einem Modell einer selbsttätigen Signalstelle hervor, die mit offenem Gleisstromkreis ohne Störung arbeitete. Von seinen Ausstellungsdrucksachen hatte Robinson einige übrig behalten. Diese verschickte er an Eisenbahngesellschaften. Eines der Rundschreiben erregte die Aufmerksamkeit von William A. Baldwin, General-Superintendenten der Philadelphia & Erie-Bahn. Dies war entscheidend für die Anwendung der Erfindung. Baldwin erkannte sofort ihre große Bedeutung für das Sicherungswesen und beauftragte Robinson mit der Einrichtung einer 2 km langen selbsttätigen Signalstrecke in Kinzua (jetzt Ludlow), Pa. Diese wurde 1871 gebaut und entsprach den Anforderungen. Sie arbeitete mit offenem Stromkreise.

Robinson verhielt sich gegenüber diesem Erstlingswerk kritisch. Er suchte eifrig nach Fehlern, ehe solche von anderen oder durch Unfälle offenbart würden. Das Ergebnis war der Übergang vom offenen zum geschlossenen Stromkreise. 1872 stellte er auf der Staatsausstellung in Erie, Pa. eine selbsttätige Signalanlage mit geschlossenem Gleisstromkreise aus, die unter erschwerenden Umständen arbeitete. Die Schienen, auf denen ein kleiner Wagen lief, waren unter Wasser gesetzt. Trotzdem bewährte sich die Einrichtung durchaus und erregte die allgemeine Aufmerksamkeit. Baldwin gab Robinson den Auftrag, die Signalanlage in Kinzua in eine solche mit geschlossenem Gleis-



stromkreis umzubauen. Dann wurde eine zweite Signalanlage in Irvineton, Pa. eingerichtet, und nun erfolgte ein Auftrag nach dem anderen auch von anderen Eisenbahngesellschaften.

1873 begründete Robinson die Robinson Electric Railway Signal Company, 1878 die Union Signal Company, die 1880 von Westinghouse übernommen wurde und dann den Namen Union Switch & Signal Company erhielt. 1907 verlieh ihm die Bostoner Universität die Würde des Dr. phil.

Zur Erfindung selbst ist zu sagen, daß der Gleisstrom wohl schon vor Robinson bekannt war, aber bedeutungslos blieb. So findet sich die Benutzung der Schiene als Stromleiter schon 1848 und 1853 in englischen Patenten von Drugmore und Millward erwähnt, aber auch William Bull (1860) und Pope benutzen für Signalzwecke noch Drähte. Es ist das unbestrittene große Verdienst Robinsons, den Gleisstrom für das Eisenbahnsicherungswesen in Gestalt der selbsttätigen Signalanlagen nutzbar gemacht zu haben. Der Grundgedanke der Erfindung ist einfach. Die Gleise werden in Abschnitte geteilt, die von den anstoßenden Abschnitten elektrisch getrennt werden. Jeder Gleisabschnitt wird an einem Ende mit einem schwachen elek-

*) The invention of the track circuit. The history of Dr. William Robinson's invention of the track circuit, the fundamental unit which has made possible our present automatic block signaling and interlocking systems. Signal section, American Railway Association, New York 1922.

trischen Strom (2 Elemente einer Batterie genügen) gespeist, der am anderen Ende einen Magneten erregt. Ist der Gleisabschnitt frei, so ist der Stromkreis geschlossen und ein Übertrager (Relais) hält das Signal mittels einer der Signalbatterien in der Stellung „Fahrt frei". Sobald aber ein Zug oder auch nur eine Achse in den Gleisabschnitt einrückt, entsteht durch Räder und Achse Kurzschluß zwischen den Schienen. Der Teil des Gleisabschnittes bis zum Magneten und dieser selbst werden dadurch so gut wie stromlos. Der Übertrager unterbricht den Stromkreis der Signalbatterie; das Signal fällt durch seine Schwerkraft herab und zeigt „Gefahr". Auf diese Weise sorgt der Zug selbst dauernd, unmittelbar und unter allen Umständen für seine Sicherheit.

Ein Gleisstromkreis kann mehrere Signale in Tätigkeit setzen. Nicht nur Sichtsignale — Arme, Scheiben, Flaggen, Lichter —, sondern auch Hörsignale (Gongs, Läutewerke) werden durch den Gleisstrom betätigt. So kann eine Klingelanlage eingerichtet werden, um den Beamten anzuzeigen, daß ein Signal richtig steht, oder auch, um die Batterien zu überwachen.

Die Anwendungsmöglichkeiten des Gleisstromkreises sind zahlreich und bieten dem Signalingenieur anziehende, aber auch teilweise schwierige Aufgaben. Es können nicht nur Signale nach rückwärts, sondern auch nach vorwärts gestellt werden. Das ist wichtig bei Krümmungen, Tunneln und eingleisigen Strecken. Signale können auch von einer Haltestelle oder einem fahrenden Zuge gestellt werden. Auch lassen sich Einrichtungen treffen, die es im Falle eines Unfalls dem Zugführer ermöglichen, nach beiden Richtungen hin das Gefahrzeichen zu stellen und dieses der Einwirkung eines sich nähernden Zuges zu entziehen. Bei Zug- oder Drehbrücken ist Vorkehrung getroffen, daß erst beim Einstecken der Befestigungsbolzen die Strecke von dem deckenden Signal freigegeben wird. Auch Weg- und Bahnkreuzungen werden durch selbsttätige Signale gedeckt; bei der Annäherung eines Zuges ertönt ein Läutewerk. Aber auch auf der Lokomotive kann eine Warnungsglocke in angemessener Entfernung vor der Kreuzung durch den Gleisstrom rechtzeitig in Schwingungen gesetzt werden. Weichenbezirke von beliebigem Umfange werden durch Signale überwacht, die mittels Gleisströme gesteuert werden. Durch sinnreiche Übertragungseinrichtungen wird die Annäherung eines Zuges auf den Haltestellen selbsttätig angezeigt. Der Beamte kann danach genau bestimmen, auf welcher Stelle sich der Zug befindet und seine Fahrtrichtung, seine Geschwindigkeit und Länge erkennen.

Schienenbrüche können einem Zuge nicht verhängnisvoll werden. Der Stromkreis ist in solchen Fällen unterbrochen; das Signal zeigt „Gefahr". Dasselbe gilt im Falle falscher Weichenstellungen und bei Versagen der Batterien oder Leitungen.

Die oftmals recht mangelhafte Verfassung der Gleise verursachte Schwierigkeiten bei der Stromleitung durch die Schienen. Robinson überwand die Schwierigkeit durch die von ihm zuerst eingeführten Schienenverbinder, die eine Voraussetzung für die später erbauten elektrischen Schnellbahnen bildeten.

Zusammenfassend hebt die Denkschrift hervor, daß Robinsons Signalsystem allen Anforderungen einer sicheren und schnellen Eisenbahnbeförderung entspreche, daß es Tausenden von Menschen Leben und Gesundheit, Güter und Betriebsmittel vor Zerstörung bewahrt habe, daß Robinsons Signalwesen mit der Zutat des Schienenverbinders den Betrieb elektrischer Schnellbahnen ermöglicht habe. Es habe die Eisenbahnen leistungsfähiger gemacht. Die Leistungsfähigkeit der New Yorker Untergrundbahn sei dadurch mindestens verdreifacht, wahrscheinlich aber versechsfacht worden. Die Erfindung habe eine vollständig neue Industrie geschaffen, die Tausenden von Menschen Arbeit gewähre. Die Bedeutung der grundlegenden Erfindung, die vor vielen Jahren vollendet aus Robinsons Hirn und seinen Händen hervorgegangen sei, werde noch dauernd wachsen.

Robinson hat nicht nur auf dem Gebiet des Eisenbahnsicherungswesens, sondern auch noch auf anderen Gebieten Hervorragendes geleistet. Von ihm rühren Verbesserungen beim Bau der Eisenbahnwagen (Radialeinstellung betreffend), Neuerungen am Fernsprecher, an den Bremsen und Naben der Fahrräder her. Er hat Turbinen entworfen, die bedeutend leistungsfähiger waren als die früheren.

Der zweite Teil der Denkschrift ist dem Andenken William Ashbridge Baldwins gewidmet, der Robinson verständnisvoll die Möglichkeit verschaffte, seine Erfindung im Betriebe zu prüfen und ihm auf diese Weise den Weg zum Erfolge ebnete. Die Herausgeber der Schrift haben ein feines Verständnis bekundet, indem sie der Ehrenschrift einen Lebenslauf Baldwins einfügten und seine Mitwirkung bei der Verwertung der Erfindung gebührend hervorhoben.

Baldwin wurde am 28. Juni 1835 zu Philadelphia, Pa., geboren. Er war ein echter amerikanischer Eisenbahner. Mit 16 Jahren trat er in den Eisenbahndienst und hat von der Pike auf gedient. 1857 war er in Honduras tätig. Er hat sich dann allmählich durch Tüchtigkeit heraufgearbeitet und erreichte 1893 die höchste Stelle in einer Eisenbahnverwaltung. Er wurde Präsident der Cleveland & Marietta Eisenbahn. 70 Jahre alt, trat er 1906 in den Ruhestand. Er starb am 17. Februar 1911 zu Sewickley, Pa

Der dritte Teil des Buches enthält eine ausführlichere Beschreibung des geschlossenen Gleisstromkreises, die, wie schon erwähnt, von J. P. Coleman verfaßt ist.

Im 4. Teil erstattet T. S. Lascelles (London) Bericht über die Anwendung des Gleisstromes in Großbritannien und auf dem europäischen Festlande. Leider waren die Unterlagen für eine ausführlichere Darlegung spärlich und ungenügend. Lascelles erwähnt einige Versuche, die von Sykes und Bull in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts in England angestellt worden sind, ohne daß dabei der Gleisstrom erfolgreich ausgenutzt worden wäre. Im allgemeinen lagen die Verhältnisse in England für ein selbsttätiges Signalwesen ungünstiger als in Amerika. Erst 1893 hat die Liverpooler Hochbahn ein selbsttätiges Signalsystem angewendet, das indessen nicht mit Gleisstromkreisen arbeitete. Im Jahre 1902 folgte die erste Vollbahn in England. Später wurden die Distriktbahn und andere Untergrundbahnen in London durch die Westinghouse-Gesellschaft mit einem mit Gleisstrom arbeitenden selbsttätigen Signalsystem ausgerüstet. Die Einführung ging erst langsam und allmählich vor sich, hat jedoch in den letzten Jahren (durch einige schwere Eisenbahnunfälle wohl beschleunigt) größere Fortschritte gemacht.

Soweit bekannt, sind auf dem Festlande außerhalb Deutschlands bisher nur einige Stellen mit selbsttätigen Signalen ausgerüstet; so in Österreich, in den Niederlanden, in den Nordländern. Über Italien, Spanien und Portugal liegen keine Berichte vor. In der Schweiz und in Belgien konnte das System wegen der eisernen Schwellen nicht ohne weiteres angewendet werden.

In Deutschland hat sich — was zugegeben wird — das handbediente Block-System Siemens so bewährt, daß für ein selbsttätiges Signalsystem auf den Hauptbahnen kein dringendes Bedürfnis besteht. Im Schnellbahnwesen der Großstädte ist es jedoch die Norm geworden. So ist es auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn eingeführt. Näheres darüber findet sich in dem Buch „Die selbsttätige Signalanlage der Berliner Hoch- und Untergrundbahn" von Geheimrat Dr. Kemmann. In dem Buch befinden sich auch eingehendere Mitteilungen über die selbsttätigen Signalanlagen der Londoner und New Yorker Untergrundbahnen. Wünschenswert wäre es, wenn die deutschen Fachkreise ihre Aufmerksamkeit dem selbsttätigen Signalwesen mehr als bisher zuwenden würden.

In Südamerika und Australien, wo die Verhältnisse den nordamerikanischen ähneln, wird das mit Gleisströmen arbeitende selbsttätige Signalsystem bereits vielfach benutzt. Sch.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Kohlenbeschaffung der Reichsbahn.** Bereits im Sommer 1922 war die Reichsbahn infolge der durch die Reparationsverpflichtungen bedingten Verminderung der deutschen Kohlenausfuhr gezwungen, zur Sicherstellung der allernotwendigsten Vorräte an Betriebskohle englische Kohle zu beschaffen, um den für die Wirtschaftsführung notwendigen Güter- und Personenverkehr aufrechterhalten zu können. Die damals abgeschlossenen Verträge sind alle noch im Laufe des Jahres 1922 ausgeführt worden. Als nun aber nach dem Einbruch der Franzosen und Belgier ins Ruhrrevier die ausreichende Versorgung der Reichsbahn mit festländischer Kohle aufs neue äußerst gefährdet war, ergab sich für die Verwaltung die Pflicht, zur Aufrechterhaltung der deutschen Wirtschaft sich durch neue Verträge mit englischer Kohle einzudecken. Nur auf diesem Wege konnte die Gewähr dafür übernommen werden, daß der Betrieb der Reichsbahn und damit die deutsche Wirtschaft nicht ins Stocken kam und nicht ins Stocken kommen wird, so lange Deutschland genötigt ist, den Abwehrkampf zu führen.

— **Einnahmen der Deutschen Reichsbahn.** Das Reichsfinanzministerium veröffentlicht nunmehr die Einnahmen der Deutschen Reichsbahn im Rechnungsjahr 1922/23. Danach sind die Eisenbahneinnahmen wesentlich hinter dem Voranschlage zurückgeblieben. Im einzelnen betrugen die Einnahmen in Millionen Mark:

	März 1923	März 1922	1. 4. 1922 bis 31. 3. 1923	1. 4. 21 bis 31.3.22	Etat nebst Nachträgen 1922/23
Personen- und Gepäckverkehr	55 256	1 012	**135 830**	7 515	120 000
Güterverkehr	457 596	5 751	**1 600 239**	31 917	2 023 000
Sonstige Einnahmen	71 436	334	**117 130**	2 686	24 094
Zusammen	584 288	7 096	**1 853 199**	42 118	2 167 094

Die Einnahmen des Monats März 1923 allein machen bei der Reichsbahn 32 % der gesamten Jahreseinnahme aus.

— **Tariferhöhungen.** Die nach den Beratungen mit dem Ausschuß des Reichseisenbahnrats (vergl. Nr. 20 S. 333 d. Ztg.) in Aussicht stehenden Erhöhungen der Tarife bei der Reichsbahn werden vom 1. Juni 1923 ab in Kraft treten. Es werden erhöht die Güter- und Tiertarife um 50 % und die Personen- und Gepäcktarife um rund 100 % der heute gültigen Sätze.

— **Fahrgeld für Mitfahrt in den Bahnpostwagen.** Nach den Vollzugsbestimmungen II, 3 zu Artikel 2 des Eisenbahnpostgesetzes haben Personen, die außer dem Postbegleitpersonal aus postdienstlichen Gründen in den Bahnpostwagen oder Postabteilen mitreisen, das Fahrgeld für die zweite Wagenklasse des betreffenden Zuges und, sofern dieser nur Wagen erster Klasse führt, das Fahrgeld erster Klasse zu entrichten. — In Abänderung dieser Bestimmung ist zwischen dem Reichsverkehrsminister und dem Reichspostminister vereinbart worden, daß künftig in solchen Fällen nur das Fahrgeld dritter Wagenklasse des betreffenden Zuges und, sofern dieser nur Wagen erster oder nur erster und zweiter Klasse führt, das Fahrgeld erster oder zweiter Klasse zu erheben ist.

— **Weitere Besetzung von Bahnhöfen und Strecken.** Aus Gelsenkirchen wird der D. A. Z. unterm 19. Mai gemeldet: Die seit einiger Zeit erwartete Besetzung eines weiteren Teiles der Emscher Talbahn ist heute morgen erfolgt. Anscheinend um die militarisierte Nordstrecke, auf der der Abtransport in den letzten Tagen außerordentlich erschwert worden ist, zu sichern, besetzten die Franzosen heute morgen die Bahnhöfe Horst-Emscher-Süd und Karnap und den dazwischen liegenden Teil der Emscher Talbahn. Damit ist in der Einkreisung der Stadt Gelsenkirchen ein weiterer Schritt seitens der Belgier und Franzosen erfolgt.

Ferner wird am gleichen Tage aus Dortmund gemeldet: Heute vormittag gegen 9 Uhr wurde der Bahnhof Sayn bei Coblenz von den Franzosen besetzt, nachdem vorher bereits Sierhahn und Siegburg besetzt worden waren. Dadurch ist der Verkehr mit dem unbesetzten Gebiet über den Westerwald vollständig unterbunden. Es findet nur ein örtlicher Pendelverkehr statt. In Siegburg wurde der schwerkranke Bahnhofsvorsteher mit sofortiger Wirkung ausgewiesen. Er mußte aus seiner Wohnung herausgetragen werden.

— **Protestnote gegen die Eisenbahnerausweisungen.** Die deutsche Regierung hat an die Regierungen von Paris, London und Brüssel eine scharfe Protestnote in der Frage der Eisenbahnerausweisungen seitens der Rheinlandkommission gerichtet.

— **Weitere Eisenbahnerausweisungen.** Am 16. Mai haben die Franzosen in Mainz wieder 26 Eisenbahnerfamilien ausgewiesen, ferner wurden von ihnen aus den Orten Ehrang und Biewer am 17. Mai mehrere Hundert Eisenbahnerfamilien mit zusammen 830 Köpfen ausgewiesen. Die Räumung des Ortes Beuron von den Eisenbahnerfamilien sollte am 18. d. M. erfolgen.

— **Wagenstandgeld und Ladefristen.** Der Reichsverkehrsminister erteilte dem D. I. u. H. am 30. April d. J. folgenden Bescheid:

Durch den Deutschen Eisenbahngütertarif Teil II — Reichsbahn-Gütertarif Heft A —, enthaltend „Besondere Bestimmungen auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn und anschließenden Privatbahnen", gültig vom 1. Dezember 1922, sind die Ladefristen für den gesamten Reichsbahnbereich einheitlich neu geregelt worden. Die Be- und Entladefristen sind wie folgt festgesetzt:

a) bei Bereitstellung der Wagen oder Beginn der Be- und Entladefrist um 9 Uhr vormittags und Entfernungen bis 5 km zwischen Güterabfertigung und Wohnort bis 6 Uhr abends des laufenden Tages;
b) in allen anderen Fällen auf 24 Stunden nach Bereitstellung der Wagen oder Beginn der Be- und Entladefrist.

Für Privatanschlüsse und Lagerplätze wird die Be- und Entladefrist unter Berücksichtigung der Bedienungszeiten und sonstigen Verhältnisse besonders festgesetzt.

Die bisherige Einschränkung, daß bei Bereitstellung der Wagen bis 11 Uhr vormittags die Ladefrist noch an demselben Tage abläuft, ist damit weggefallen.

Nach § 63 Ziffer 6 und 80 Ziffer 6 der Eisenbahnverkehrsordnung ist für Sonn- und Festtage Wagenstandgeld nur dann zu zahlen, wenn die Ladefrist schon am Tage vorher nachmittags 2 Uhr abgelaufen ist. Folgen mehrere Sonn- und Festtage aufeinander, so ist nur für einen Tag Wagenstandgeld zu erheben.

Eine Verlängerung der Ladefristen für Sonnabend vormittags bereitgestellte Wagen wegen vielfach bestehender Arbeitsruhe an Sonnabend-Nachmittagen ist nicht angängig, weil die Verkehrs- und Betriebslage einen schleunigen Wagenumlauf erfordert, die Arbeitsruhe auch nicht gesetzlich eingeführt ist.

Ich bemerke noch Folgendes:

Nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist das Wagenstandgeld bei jeder Überschreitung der Ladefrist rechtmäßig verwirkt. Ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung, aus dem Ansprüche auf Erstattung des Wagenstandgeldes hergeleitet werden könnten, würde z. B. auch in einem infolge von Betriebs- und Verkehrsstockungen etwa zeitweise vermehrten Zulauf von Wagen an sich nicht zu erblicken sein, solange die in der schwierigen Betriebslage begründete Lauffrist innegehalten ist. Es wird sich daher nicht umgehen lassen, Schwierigkeiten in der Be- und Entladung infolge Durchführung des Achtstundentages durch Teilung der Ladekolonnen in mehrere Schichten oder durch Mehreinstellung von Arbeitern zu begegnen. Die Reichsbahnverwaltung trägt jedoch besonderen Härten, die sich etwa aus einem durch die Betriebsverhältnisse begründeten zeitweise stark vermehrten Zulauf von Wagen ergeben, im allgemeinen durch teilweise Erstattung des von ihr erhobenen Wagenstandgeldes aus Billigkeitsrücksichten Rechnung.

In Einzelfällen muß ich es den Verkehrtreibenden überlassen, sich wegen Abstellung etwaiger Mängel unmittelbar an die zuständige Reichsbahndirektion zu wenden.

Ihrem Antrage, von der Erhebung von Wagenstandgeld an Sonn- und Festtagen allgemein abzusehen, bedauere ich nicht näher treten zu können.

— **Die Hamburger Marschbahn.** Wie der DAZ. unterm 17. Mai aus Hamburg gemeldet wird, fand unter Beteiligung der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn, der Senatskommission für Eisenbahnangelegenheiten, der 4. Ingenieurabteilung, der Finanzdeputation und der Landesherrenschaften die landespolizeiliche Abnahme der Teilstrecke Fünfhausen-Ochsenwärder der Hamburger Marschbahn statt. Ihre Inbetriebnahme soll am 1. Juni d. J. erfolgen. Es fehlt nur noch das rund 4 km lange Zwischenstück Ochsenwärder-Moosfleeh.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedenszustande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
Vom 22.—28. 4. 23 das	10 550 fache	2 850 fache	5 930 fache
„ 29.4.— 5. 5. 23 „	10 550 „	3 000 „	6 020 „
„ 6.—12. 5. 23 „	12 220 „	3 000 „	6 680 „
„ 13.—19. 5. 23 „	13 800 „	3 300 „	7 500 „

— **Ein Notfahrplan für das Ruhrgebiet.** In diesen Tagen erscheint ein Notfahrplan, der die Fahrpläne der Reichsbahndirektion Essen, der angrenzenden Strecken und sämtlicher Straßenbahnverbindungen im rheinisch-westfälischen Industriebezirk enthält; er ist durch das Reisebureau Krupp-Essen zu beziehen.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Versetzt sind: die Regierungsbauräte Zilcken, bisher in Wiesbaden, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Halle (Saale), Dr.-Ing. Ebeling, bisher in Hannover, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin, Kurt Lehmann, bisher in Hannover, als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte nach Arnsberg (Westf.), der Eisenbahn-Amtmann Franz Richter, bisher in Wittenberge, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Trier, die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Linder, bisher in Halle (Saale), als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Cöthen, Hans Stepham, bisher in Halle (Saale), zum Eisenbahn-Maschinenamt nach Darmstadt. — Überwiesen sind: die Regierungsbauräte Behrens im Reichsverkehrsministerium dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin als Mitglied, Hitzer, bisher bei der Reichsbahndirektion in Königsberg (Pr.), dem Eisen-

bahn-Betriebsamt 1 daselbst, Dr.-Ing. Bäseler, bisher beurlaubt, der Reichsbahndirektion in München, Buschbaum in Gleiwitz dem Eisenbahn-Zentralamt unter Belassung an seinem bisherigen Dienstorte.

Dem Oberregierungsbaurat Sixtus in Dresden ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt. — Der Oberregierungsbaurat Kleimenhagen, Mitglied der Reichsbahndirektion in Mainz, ist gestorben.

Österreich.

— Zur Sanierung der Bundesbahnen. Auf Einladung des Generalkommissars Dr. Zimmermann wird der englische Eisenbahnfachmann Sir William Acworth am 20. Mai in Wien eintreffen, um über die Ursachen des Gebarungsausfalles der Bundesbahnen und über die Möglichkeiten einer Verringerung dieses Ausfalles ein Gutachten zu erstatten.

— Südbahn. Über das in Rom geschlossene Abkommen (vgl. Nr. 16 d. Ztg.) wird noch mitgeteilt, daß nach Art. 8 für die Geschäftsjahre 1919, 1920, 1921 und 1922 weder Jahresbilanzen noch jährliche Gewinn- und Verlustrechnungen und Betriebsrechnungen aufzustellen sind. Erst mit 1. Januar 1923 wird eine Eröffnungsbilanz aufzustellen sein auf Grundlage des Standes der Gesellschaft, wie ihn das Abkommen geschaffen hat. Gleichzeitig mit dem Übereinkommen über die administrative und technische Neuordnung und die finanzielle Regelung der Südbahn ist zwischen den beteiligten Staaten ein zweites Übereinkommen abgeschlossen worden, das die Regelung des Übergangsverkehrs zwischen den beteiligten Staaten zum Gegenstand hat.

— Preisausschuß. Der von der Berliner Vereinsversammlung im Jahre 1921 bestellte Wahlausschuß hat den Ministerialrat im Bundesministerium für Handel und Verkehr Dr. Siegmund Engelberg zum Mitgliede des Preisausschusses gewählt.

— Personalnachrichten. Dem Ministerialrate im Bundesministerium für Verkehrswesen Dr. Gustav Stockhammer ist anläßlich des Scheidens aus dem aktiven Dienste der Titel eines Sektionschefs verliehen worden.

Am 9. Mai ist Ministerialrat i. R. Ingenieur Josef Ott nach langem Leiden verschieden. Der Verstorbene war Vorstand des Departements für militärische Eisenbahnangelegenheiten im ehemaligen Eisenbahnministerium und wurde mit Beginn des Weltkrieges der Zentraltransportleitung im Kriegsministerium zugeteilt. Nach dem Kriege wurde er zum Spezialreferenten für westungarische Angelegenheiten im Staatsamt für Verkehrswesen ernannt.

Ungarn.

— Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen in der ersten Hälfte des laufenden Geschäftsjahres. In den ersten sechs Monaten des laufenden Geschäftsjahres beziffern sich die Ausgaben der Staatsbahnen auf 15 407 782 000 K., wovon 3 631 388 000 K. auf Personalbezüge samt der Naturalverpflegung, 150 309 000 K. auf sächliche Ausgaben, 6 499 280 000 K. auf Betriebsauslagen, 19 860 000 K. auf Umänderungen und 106 945 000 Kronen auf Elementarschäden entfielen. — Diese Zahlen können noch nicht als endgültig bezeichnet werden, namentlich die auf die Personalbezüge bezüglichen nicht, da sie auch die Naturalverpflegung enthalten, deren endgültiger Betrag erst noch zu verrechnen sein wird. Die Einnahmen betrugen 10 287 229 000 K., zu denen noch 3 001 087 000 K. hinzukommen, die als Steuerbeträge eingehoben wurden, die sich aus den Frachten und Fahrpreisen ergeben. Die Einnahmen aus der Personen- und Gepäckbeförderung betrugen 2 596 267 000 K., aus der Beförderung von Eil- und Lastgütern 6 720 861 000 K. und aus anderen Einnahmen 970 101 000 K. Während dieses Betriebszeitabschnittes wurden Investitionen in Höhe von 2 425 308 000 K. ausgeführt. Der Betrag dafür wurde aus einer bei der Geldinstitutszentrale behobenen Anleihe gedeckt, die in 30 Jahresraten zurückzuzahlen sein wird.

— Lager- und Standgeld bei Verzögerung der Zollabfertigung. Nach einem Erlasse des Handelsministers steht es der Eisenbahn zu, falls auf Antrag oder im Interesse des Absenders oder Empfängers von mehreren zulässigen Zollabfertigungsarten nicht diejenige gewählt wird, die zur Erledigung am raschesten führt, für den hierdurch verursachten Aufenthalt das tarifmäßige Lager- und Standgeld einzuheben. Ferner hat der Handelsminister verfügt, daß bei Abnahme des Gutes die Abnahmefrist nicht verlängert wird, wenn die Zollabfertigung durch den Absender oder Empfänger eine Verzögerung erleidet.

— Ausbau landwirtschaftlicher Eisenbahnen. In Angelegenheit des mit Unterstützung einer belgischen Finanzgruppe geplanten Ausbaues landwirtschaftlicher Eisenbahnen in der ungarischen Tiefebene, wurde in Orosháza eine Sitzung abgehalten, in der der Ausbau folgender Linien beschlossen wurde: 1. Orosháza-Gézá megálló: 2. Orosháza-Bathonya; 3. Pusztaföldvár-Megyesegyháza; 4. Orosháza-Derékegyháza-Szentes. Die Baukosten sind in Höhe des Ertrags für 640 Doppelzentner Weizen für das Kilometer veranschlagt.

— Handelsübereinkommen mit Österreich. Am 8. Februar d. J. ist zwischen Ungarn und Österreich ein Handelsübereinkommen zustande gekommen, das am 2. März d. J. ins Leben trat. Das Übereinkommen besteht aus 14 Artikeln und wurde auf Grund der Meistbegünstigung durchgeführt. Hinsichtlich der Betreibung von Handel und Gewerbe sichert das Übereinkommen die gleiche Behandlung mit den Inländern, ferner den Besuch der Märkte; es regelt die persönlichen Rechtsverhältnisse der Staatsbürger und ihr Recht, Eigentum zu erwerben. Hinsichtlich der Zölle und Zollbehandlung enthält das Übereinkommen die Meistbegünstigung, sichert den Durchgangsverkehr und regelt die Verkehrsfragen. Ferner traten zwei Sonderabkommen ins Leben, von denen das eine die Erleichterung des engeren Grenzverkehrs, das andere hingegen die wechselseitige Unterstützung in der Zollbehandlung ermöglicht.

Übrige europäische Länder.

— Große Investitionen zu Eisenbahnzwecken in Polen. Im diesjährigen Budget des polnischen Eisenbahnministeriums sind bedeutende Kredite für Um- und Neubauten vorgesehen, so 32 Milliarden zum Umbau des Warschauer Knotenpunktes, zum Bau neuer Stationen, Tunnel und Viadukte, 42 Milliarden für den Bau von Eisenbahnwerkstätten, davon 16 Milliarden für den Bau von Werkstätten in Pruszkow. Die Hauptkredite sind jedoch für die Ergänzung des Eisenbahnparks vorgesehen. Im laufenden Jahre wird der Ankauf von 14 000 Wagen, darunter 7000 ausländischen, für die Summe von 194 Milliarden beabsichtigt. Für Lokomotivenkäufe ist der Betrag von 143 Milliarden und für den Neubau von Eisenbahnlinien der Betrag von 28 Milliarden ausgeworfen worden.

— Der Lokomotivbestand der polnischen Eisenbahnen. Im Leitartikel von Przemysl 1 Handel vom 28. Dezember 1922 entwirft Ingenieur Wl. Szczepanski ein Bild von dem Lokomotivbestand der polnischen Eisenbahnen. Wir entnehmen darüber der Verkehrstechnischen Woche folgendes: Zurzeit beträgt der Bestand 902 Personenzug- und 3458 Güterzuglokomotiven. Hiervon sind 2519 deutscher, 1671 österreichischer und 150 amerikanischer Herkunft. Letztere wurden neu in Dienst gestellt und dienen ausschließlich dem Güterverkehr.

Der Lokomotivpark weist über 100 Serien auf. Außer diesem Typenreichtum beeinflußt der Mangel an leistungsfähigen Lokomotiven sowie das hohe Alter der Maschinen, das durchschnittlich über 20 Jahre beträgt, recht ungünstig die Wirtschaftlichkeit des Betriebes. Die deutschen Lokomotivtypen arbeiten intensiver als die österreichischen, denn ihre Zugkraft ist bei gleichem Leergewicht im Durchschnitt 33 % größer. Tatsächlch brauchbar für den Güterverkehr (Kohlen, Lebensmittel, Transit) sind vom Lokomotivpark nur 24 %. Diese, 4- und 5fach gekuppelt und von einem Durchschnittsleergewicht von 48 t, haben meist ein Dienstalter bis zu 10 Jahren und sind größtenteils mit Dampfüberhitzer und Vorwärmer ausgerüstet. Die 2- und 3fach gekuppelten Lokomotiven, fast die Hälfte des Bestandes, eignen sich höchstens für den Rangierbetrieb. Über 300 Einheiten hiervon müßten wegen ihres geringen Dienstgewichts (16—40 t) kassiert werden. Diese sowie die Hälfte der Personenzug-Lokomotiven sind meist von veralteter Bauart und dürften in den nächsten Jahren aus dem Inventar zu streichen sein, da die Kosten für ihre Ausbesserung und Unterhaltung nicht durch ihre Leistungsfähigkeit aufgewogen werden.

Um diesen starken Mangel an Lokomotiven zu beheben, hat die polnische Eisenbahnverwaltung unter Berücksichtigung einer Zunahme des Verkehrs einen Beschaffungsplan für die Zeit bis 1931 aufgestellt, nach dem insgesamt 2676 Lokomotiven neu eingestellt werden sollen. Diese Anzahl Maschinen wurde drei polnischen Fabriken in Auftrag gegeben: 1. Erste Lokomotivfabrik A.-G. in Chrzanow, 2. Lokomotivbaufabrik A.-G. in Warschau, 3. H. Cegielski A.-G. in Posen. Jedoch müßten diese Zahlen mit Rücksicht auf die schon jetzt sich ergebenden technischen und finanziellen Schwierigkeiten niedriger angesetzt werden. Wenn Polen jährlich 250 Maschinen aus dem Auslande beziehen würde, so wäre der Bedarf vollkommen gedeckt, jedoch nur dann, wenn der Prozentsatz der kranken Maschinen

zur Vorkriegsnorm, d. h. auf 18 % herabgesetzt werden könnte, jetzt beträgt er 34 %. Nur langfristige Anleihen könnten Polen solchen Ankauf im Ausland ermöglichen. Es erscheint jedoch vorteilhafter, wenn man auf Kosten gewisser Konzessionen entsprechendes Auslandskapital engagieren könnte, sowie genügendes fachmännisches Personal zur Mitarbeit in den polnischen Lokomotiv- und Wagenbau- sowie in den Reparaturanstalten. Nur so könnte der polnische Lokomotiv- und Wagenpark sowie der Stand der Reparaturen auf ein normales Maß gebracht werden. Am wichtigsten ist dabei der Ausbau der Reparaturanstalten, sowohl in technischer Hinsicht als auch in bezug auf die Erhöhung der Arbeitsleistung. Milliardenverluste entstehen der polnischen Industrie, wenn dieses Programm nicht durchgeführt wird, besonders da der Prozentsatz der fehlenden Maschinen und Wagen sich immer mehr vergrößert. Der Bedarf an offenen Güterwagen ist kaum in der Höhe von 35 % gedeckt, d. h. daß fast die ganze polnische Holzindustrie eine große wirtschaftliche Krise durchmacht, da ihre Erzeugnisse nie rechtzeitig geliefert werden können. Dasselbe ist auch von den anderen Industriezweigen, Handel und Landwirtschaft zu sagen. Dr. M.

— **Unfallstatistik der russischen Bahnen für das erste Halbjahr 1922.** Es ist für den Ausländer zurzeit ungemein schwer, bei der gegenwärtigen, von politischen Beweggründen oft nicht unabhängigen Berichterstattung sich ein zuverlässiges Bild von dem Zustande des russischen Eisenbahnverkehrs zu machen. Da ist es nun vielleicht nicht ohne Wert, auf gewissen, politischen Gründen mehr entrückten Seitenpfaden dem Ziele der Aufklärung näherzukommen. Auf diesem Wege mag uns ein rein statistischer, in der Unfallabteilung der Zentralverwaltung des Eisenbahnverkehrs ausgearbeiteter Aufsatz nicht ohne Wert sein. Der Aufsatz ist sehr ausführlich gehalten und mit zahlreichen Schaulinien ausgestattet. Wir wollen aus ihm nur einiges herausholen, was zur Beleuchtung des derzeitigen Zustandes des russischen Eisenbahnwesens von Bedeutung zu sein verspricht. Es handelt sich, wie der Aufsatz einleitend hervorhebt, hier um einen Versuch, nach langer Zeit wieder einmal den angesammelten statistischen Stoff zu verwerten. Im Kriege unterblieb die Drucklegung der statistischen Akten, die Materialien für 1916/17 gingen bei der Evakuierung überhaupt verloren und das Material für 1918—20 ist infolge Einflusses der inneren Unruhen und Kämpfe zur statistischen Verarbeitung ungeeignet. Die im Februar 1922 gebildete Unfallabteilung der Zentralverwaltung des Eisenbahnverkehrs konnte für 1921 keine einigermaßen vollständige Angaben mehr zusammenbringen. Erst mit Beginn des Jahres 1922 setzt wieder eine annähernd zuverlässige Statistik ein und so kam die vorliegende Veröffentlichung für das erste Halbjahr 1922 zustande. In die Zusammenstellung sind alle Unfälle bei regelrechten Zügen und bei Verschiebungen eingeschlossen, bei denen Verletzungen von Menschen und Beschädigungen der Fahrzeuge und der Fahrbahn vorgekommen sind, oder bei denen der Betrieb und seine Sicherheit gestört wurde; weggelassen aber sind alle Unfälle geringer Bedeutung, kleine Entgleisungen und Zusammenstöße im Verschiebedienst, Steckenbleiben von Zügen infolge von Schäden an der Maschine und von Mangel an Heizmaterial, wobei lediglich Verspätungen eintraten, u. ä.

Die absolute Zahl der Unfälle 1922 gegen 1921 ging etwas zurück. Im Jahre 1921 wurden noch 9609 Unfälle, d. i. ungefähr 4800 auf das Halbjahr aufgezeichnet, während die entsprechende Ziffer für das erste Halbjahr 1922 gleich 3881 ist. Entsprechend ging im Jahre 1922 auf die auf 100 000 tatsächlich geleistete Zugwerst bezogene Unfallziffer zurück, und zwar von 8,82 auf 7,08. Diese Zahlen sind an sich natürlich sehr hoch. In dem letzten, dem Krieg vorausgehenden Jahrzehnt schwankte die betreffende Ziffer zwischen 1,21 und 1,69 und sie betrug selbst im Jahre 1914, als dem ersten Kriegsjahr, nur 1,51. Noch ungünstiger fällt der Vergleich mit dem übrigen Europa aus, woselbst zwischen 1900 und 1909 die höchste Unfallziffer auf 100 000 Zugkilometer in Österreich-Ungarn im Jahre 1908 mit 1,66 Fällen verzeichnet wurde. Auf deutschen Bahnen ging sie nicht über 0,73, auf französischen nicht über 0,80 (beide Male im Jahre 1900) hinaus.

Was die Ursache der Unfälle betrifft, so ist der größte Hundertsatz auf Unvorsichtigkeit, Unachtsamkeit und Nichtbeachtung von Vorschriften durch die Bediensteten zurückzuführen und zwar treffen von den angeführten 7,08 Unfällen hierauf ungefähr 2,24, also ein Drittel. An zweiter Stelle stehen zufällige Ursachen, Naturereignisse, z. B. Verwehungen, Wolkenbrüche, Funkenflug, wie er bei gegenwärtiger Holzfeuerung der russischen Lokomotiven unvermeidlich ist und an Zügen und außerhalb derselben Brände verursacht. An dritter Stelle stehen Schäden an Fahrzeugen mit 1,14 Fällen.

Nicht genügend aufgeklärt ist die Zahl der durch Schäden an der Fahrbahn hervorgerufene Unfälle, 0,56 auf 100 000 Zugwerst, da diese Ziffer von Verhältnissen der Witterung und des Klimas abhängt, und eine erschöpfende Beurteilung erst für das ganze Berichtsjahr möglich sein wird. Hierbei spielen die Sondereigenschaften des dem Bericht zugrundeliegenden, in die Winter- und Frühjahrszeit fallenden Halbjahrs offenbar eine Rolle. Aus der auf die Monate bezogenen Gesamtstatistik aller Unfälle geht hervor, daß der erste Monat der Schneeschmelze, der April, ein scharfes Ansteigen der Unfälle auf den Eisenbahnen mit sich bringt. Im April waren es auf 100 000 Zugwerst gerechnet 8,16, im März 6,65. Es muß hier hervorgehoben werden, daß gegenwärtig ein ganz besonderer Umstand, der für den Betrieb ungemein verhängnisvoll ist, zur Geltung kommt, das ist der unbefriedigende Zustand der S c h w e l l e n. In der Vorkriegszeit wurden über Unfälle, die auf faule Schwellen zurückzuführen waren, überhaupt keine Verzeichnisse geführt, da diese Fälle seltene Ausnahmen bildeten. Im Jahre 1922 sind für das erste Halbjahr allein 80 Fälle festgestellt, was auf 100 000 Zugwerst 0,15 ausmacht. Die Mehrzahl dieser Fälle trat übrigens in Stationen und besonders auf Seitenstrecken auf. Man ist hierauf schon aufmerksam geworden und es hat sich herausgestellt, daß auf vielen für den Betrieb eigentlich geschlossenen Seitenstrecken, die aber doch wirtschaftliche Bedeutung besitzen, Züge verkehren, obgleich das Gleis und auch der Fahrpark sich in einem Zustande befindet, der die Sicherheit des Betriebes in keiner Weise verbürgt. Man führt für derartige Seitenstrecken jetzt besondere Verzeichnisse und für Inbetriebnahme dieser Strecken sind besondere Maßnahmen eingeleitet.

Nach ihrer Natur trifft die größte Zahl der Unfälle auf Entgleisungen, an zweiter Stelle stehen Zusammenstöße und Zugtrennungen. Die Entgleisungen sind auf verschiedenartige Ursachen zurückzuführen, und die Zugtrennungen haben ihre Ursache hauptsächlich in der Abnützung der Kupplungen und der Unzuverlässigkeit des Materials. Die Zusammenstöße aber beruhen fast ausschließlich auf Verschulden der Bediensteten und ein Anschwellen oder ein Zurückgehen dieser Art von Unfällen ist besonders bezeichnend für den Grad der Zuverlässigkeit des Personals. Nach dieser Richtung ist nun innerhalb des in Frage stehenden Halbjahres eine ganz wesentliche Besserung eingetreten. Die Zusammenstöße im Juni waren nur mehr ein Drittel derer im Januar. In der Vorkriegszeit war die größte Zahl der Zusammenstöße innerhalb der 10 Jahre 1904—1914 im Jahre 1914 mit 1399 angegeben, allerdings auf ein ungefähr dreimal größeres Eisenbahnnetz bezogen. Die europäischen Bahnen, bei einigen 100 Millionen jährlichen Zugkilometern, zeigen innerhalb der zehn Jahre 1900—1909 folgende Höchstzahlen für Zusammenstöße: Deutschland im Jahre 1907: 395, Frankreich 1900: 160, Österreich-Ungarn 1908: 518.

Bei den Zugtrennungen sind nur die Fälle verzeichnet, die Entgleisungen, Zusammenstöße oder Betriebsstörungen von mehr als 3 Stunden Dauer hervorriefen. Für alle anderen Fälle, es mögen das 80—85 % aller Zugtrennungen sein, versagt vorderhand die Statistik.

Die verschiedenen Schaulinien geben noch weitere interessante Aufschlüsse, z. B. über die Beteiligung der einzelnen Bahnen an der Zahl der Unfälle. An einzelnen Bahnen, z. B. der Kiew-Woroneschbahn, der Nikolai- und der Permbahn, ist bei ungefähr gleichgebliebenem Verkehr die Anzahl der Unfälle 1922 fast um das Dreifache zurückgegangen gegenüber 1921.

Zur Bekämpfung der Unfälle ist vor allem ein besserer Unterricht erforderlich. Für diesen Zweck sind bereits eine Reihe von Dienstvorschriften ausgearbeitet oder in Ausarbeitung begriffen. Dr. S.

— **Die Eisenbahnen des südslawischen Staates.** Während das Gebiet des südslawischen Staates ungefähr 250 000 qkm umfaßt, erreicht sein Eisenbahnnetz einschließlich der Staats- und Privatbahnen, der Voll- und Kleinbahnen nur die Länge von 9434 km. Auf jedes Quadratkilometer entfallen kaum 38 m Gleise. 55 % des gesamten Eisenbahnnetzes, und zwar 5165 km sind Staatseigentum; davon 3129 km Vollbahn und 1998 km Kleinbahn. Der Betrieb der Staatsbahnen erstreckt sich auch auf 2260 km Privatgleise, von denen der größte Teil Vollbahnen (1592 km) sind. Der Staat verwaltet daher im ganzen 7425 km, das sind 83,1 % des gesamten Eisenbahnnetzes. Die Südbahnstrecke, 755 km lang, davon nur 22,7 % Kleinbahn und 238 km mit doppeltem Gleise, ist Eigentum der Südbahn und umfaßt 8 % des gesamten südslawischen Eisenbahnnetzes. Außer der Südbahn gibt es noch andere Nebenstrecken, die Privateigentum sind, und zwar in Länge von 754 km, sämtlich Kleinbahnen. Es handelt sich um Eisenbahnen verschiedener Privatunternehmen, wie das Guttmannsche, Steinbeißsche und andere Unternehmen, die jedoch auch dem öffentlichen Verkehr dienen. Es bestehen im südslawischen Staate vier Generaldirektionen in Agram, in Sarajewo, in Subotica (Szabatka, Maria Theresiopel) und in Belgrad. Die Verwaltungsbereiche der einzelnen Direktionen sind sehr ausgedehnt und beziehen sich auf eine große Anzahl von Strecken. Die Generaldirektion in Agram verwaltet

2709 km Eisenbahnstrecken, größtenteils Vollbahnen, die Direktion in Belgrad 2327 km, die Direktion in Subotica 1728 km und die Direktion Sarajewo 1061 km. Außerdem wird gegenwärtig die Errichtung von neuen Direktionen in Aussicht genommen, und zwar je eine Direktion in Laibach und Spalato. Während der frühere serbische Staat nur 1616 km Eisenbahnstrecken besaß, wurden vom Kriegsende bis heute 5822 km gebaut; 438 km wurden von Österreich, 1418 km von Ungarn, 998 km von den bosnischen Landesbahnen und 104 km von den bosnischen Militärbahnen übernommen.

— Von den schweizerischen Bundesbahnen. Die ständige Kommission des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen hat dieser Tage in Lugano getagt und dabei einstimmig die Vorlage der Generaldirektion über die Beschleunigung der Elektrisierung zur Beschaffung vermehrter Arbeitsgelegenheit genehmigt. Nach dem Jahre 1928 sollen im ganzen 1529 km für den elektrischen Betrieb eingerichtet sein. Die Ausführung des neuen Bauprogrammes wurde an die Voraussetzung geknüpft, daß aus den Mitteln des Bundes ein Beitrag von 60 Millionen Franken geleistet werde. Einen weiteren wichtigen Gegenstand der Beratungen bildete der Geschäftsbericht sowie der Rechnungsabschluß für das Jahr 1922. Die Betriebseinnahmen in der Höhe von 344 200 000 Fr. sind mit rund 9 700 000 Francs unter denen des Vorjahres geblieben. Dagegen konnte in den Betriebsausgaben die beträchtliche Verminderung von 28 200 000 Fr. erzielt werden. Der Einnahmeüberschuß der Betriebsrechnung erreicht den Betrag von 3 530 000 Fr. Bei Berücksichtigung einer von der Eidgenossenschaft in Aussicht gestellten Zahlung für Beamtentransporte während der Heeresmobilmachung und gewisser Abschreibungen weist die Gewinn- und Verlustrechnung einen Passivsaldo von rund 45 Millionen Franken auf. Damit dürfte, sofern die gegenwärtige Verkehrslage anhält, das Ende der Verlustzeit erreicht sein, und es darf erwartet werden, daß vom Jahre 1924 an mit der Tilgung der in den Kriegs- und Nachkriegsjahren angelaufenen Fehlbeträgen begonnen werden kann. Nach der Sitzung besichtigte die Kommission und die Generaldirektion das Kraftwerk Amsteg, die neuen Reparaturwerkstätten sowie den neu erstellten Bahnhof in Chiasso.

— Die schweizerischen Interessen am Rhein und die Ablenkung des Verkehrs von der Rheinlinie. Bei Anlaß einer gemeinschaftlichen Sitzung radikaldemokratischer Vereine Kleinbasels hielt der Geschäftsführer des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, Jean R. Frey einen Lichtbildervortrag über das Thema: „Die schweizerischen Interessen am Rhein". Der Vortragende wies auf den Umstand hin, daß Frankreich kein Interesse habe am weiteren Ausbau und an einer weiteren Entwicklung des Rheinverkehrs, weil der Rhein an der Grenze des Landes liege und verkehrspolitisch fast gar keinen Einfluß habe auf die Entwicklung der französischen atlantischen Häfen, sondern im Gegenteil die belgischen, holländischen und deutschen Häfen zum Nachteil der französischen versorge. Die Ruhrbesetzung habe auch eine verkehrspolitische Seite, was durch die im Februar erfolgte Unterbindung der Haupteisenbahnlinie im Nord-Südverkehr bei Offenburg deutlich in Erscheinung getreten sei. Dadurch habe man einen beträchtlichen Teil der Güter wieder auf die Linien der ehemaligen Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen bringen können und aus Wettbewerbsgründen die badische Linie unterbunden. Noch im November 1922 habe man auf den elsässischen Bahnen für den schweizerischen Durchgansverkehr Wettbewerbstarife eingeführt, um mit den badischen Bahnen in Wettbewerb treten zu können. Da jedoch der Wettbewerb der badischen Linie nunmehr künstlich ausgeschaltet worden sei, habe man dieser Tage die Wettbewerbstarife mit der Begründung wieder aufgehoben, daß sie gegenstandslos geworden seien. Das wenige Interesse, das Frankreich der Rheinschiffahrt entgegenbringe und das in keinem Verhältnis stehe zu der Vormacht, die in der internationalen Rheinkommission Frankreich zugewendet worden sei, beziehe sich auf den Verkehr, der von Straßburg aus auf die elsässischen Eisenbahnen und Kanäle geleitet werden könne und der dazu dienen soll, das französische Kanalnetz zu versorgen und den Hafen von Marseille mehr Güterverkehr und namentlich mehr Rückfracht zuzuführen. Diese ganze Verkehrspolitik, welche darauf ausgeht, den Nord-Südverkehr vom Rheine weg, etwas mehr nach Westen zu verlegen, bedeute eine gewaltige Schädigung der schweizerischen Bahnen und, soweit es sich um den italienischen Durchgangsverkehr handelt, besonders der Gotthardbahn. Tausende von Wagen mit Saarkohlen gehen heute schon über Modane nach Italien. Auch sei bereits versucht worden, einen Teil des westschweizerischen Verkehrs, der bisher über Basel ging, nunmehr über französische Linien zu leiten, und für diese Güter Vallorbe und Genf zum Eingangstor zu machen. Der Vortragende ersucht zum Schluß die Versammlung, diesen Vorgängen stets die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden.

— Die Schiffahrt auf dem Lago Maggiore. Vor einigen Wochen ist in der italienischen Presse dagegen Sturm gelaufen worden, daß die Konzession für die Schiffahrt auf dem Langensee einem Schweizer übertragen worden sei, d. h. der von einem Deutschschweizer geleiteten Società Subalpina di imprese Ferroviarie. Es wurde versucht, aus einer rein wirtschaftlichen eine politische Frage zu machen, und es wurde unter Anwendung der bekannten Phrasen aus dem nationalistischen Wörterbuch darauf hingewiesen, daß nun der ganze See germanisiert werde. Die Sache verhält sich folgendermaßen: Die Schiffahrtskonzession auf dem Lago Maggiore ist weder provisorisch noch endgültig der erwähnten Gesellschaft eingeräumt worden, sondern es liegt vorläufig nur ein Antrag vor, der vom Verwaltungsratspräsident der „Società Subalpina", dem Deutschschweizer Giacomo Suter, eingereicht wurde, und darauf abzielt, die Schiffahrt auf dem Lago Maggiore an die am kommenden 17. Juli dem Betrieb zu übergebende Centovallibahn Locarno-Domodossola anzuschließen, bei welcher die „Società Subalpina" Konzessionsinhaberin ist. Die Gesellschaft, die auch noch andere Bahnen betreibt, hat einen Verwaltungsrat, der aus 5 Italienern, 3 Franzosen und einem Deutschschweizer sich zusammensetzt, so daß der Vorwurf einer deutschen wirtschaftlichen Durchdringung hier sehr unangebracht war. Man weiß, daß die Centovallibahn Locarno-Domodossola die Aufgabe hat, die Gotthardlinie mit der Simplonlinie zu verbinden. Die „Società Subalpina" hat daher das größte Interesse an der richtigen Leitung der Schiffahrt auf dem Lago Maggiore, und Direktor Suter hat sich daher schon seit längerer Zeit mit der Frage befaßt, wie diese durch die politischen Verhältnisse heruntergekommene Schiffahrt wieder gehoben und zu neuem Leben gebracht werden kann. Suter ist zum Schlusse gekommen, daß mit der Benutzung der großen, gut ausgestatteten Salondampfer, die in technischer Hinsicht unzeitgemäß und in wirtschaftlicher Hinsicht ruinös sind, aufgehört werden müsse, daß kleinere Schiffe angeschafft, daß überhaupt die Schiffahrt mit wesentlich geringeren Auslagen betrieben werden müsse. Nur auf diese Weise könne der Verkehr gehoben und die Bilanzen der Schiffahrt wieder aktiv gemacht werden, wobei stets darauf zu achten sei, daß die Auslagen auf das allernotwendigste beschränkt werden. An Stelle der heutigen unrentablen großen Dampfer, die auch die Fahrpreise erhöhen, werden kleinere Motorschiffe, geheizt mit Benzin oder Rohöl, treten, die etwa 150 Personen fassen und von einer weniger zahlreichen Mannschaft bedient werden können. Dafür würden die Kurse vermehrt. Auf ähnliche Weise wird man auch auf anderen Seen auf der Grenze und im Innern der Schweiz vorgehen müssen. Die Frage ist nur, was mit den zahlreichen großen Dampfern geschehen soll.

— Die Verbindung des oberitalienischen Wasserstraßennetzes mit der Schweiz. Seit einiger Zeit sind sowohl in Oberitalien wie auch im Kanton Tessin Bestrebungen im Gange, um die früheren Beziehungen betreffend den Anschluß des Po an den Lago Maggiore und die Schaffung einer Wasserstraße vom Po nach Locarno wieder aufzunehmen. In der Frage der oberitalienischen Binnenschiffahrt herrschte bis vor kurzem eine große Verwirrung, die zum Teil dadurch hervorgerufen wurde, daß italienische Splügenbahn-Interessenten auf Kosten eines Wasserstraßenanschlusses an den Lago Maggiore einen solchen an den Comersee förderten. Der Sitz dieser Propaganda war in Mailand. Da so ziemlich der ganze Piemont aber für den Anschluß an den Lago Maggiore war, der auch in der Lombardei zahlreiche Anhänger hatte, so kam es zu schweren Fehden zwischen den beiden Lagern. Man bekämpfte sich gegenseitig durch die Aufstellung immer neuer Kanalpläne, die zum Teil jeder verkehrswirtschaftlichen, verkehrspolitischen Notwendigkeit spotteten. Diesem Treiben machte nun der Ministerpräsident Mussolini im letzten Dezember ein jähes Ende, indem er die bewilligten Kredite kurzerhand zurückzog und nun für den Bau der großen Automobilstraßen von Mailand nach den Seen verwendet. Dies geschah jedoch offenbar nicht in der Absicht, die Schiffahrtspläne auf immer zu unterbinden, sondern eher, um den Interessenten Zeit zu geben, sich auf einen vernünftigen Plan zu einigen, was nun auch in den letzten Wochen geschehen ist. Der Comersee-Anschluß wurde aufgegeben, und man hat sich allseitig auf einen Anschluß an den Lago Maggiore geeinigt. In der Schweiz, und namentlich im Kanton Tessin, hat diese Tatsache ein gutes Echo gefunden, und im März hat in Locarno bereits eine gemeinsame Aussprache zwischen schweizerischen und italienischen Binnenschiffahrtsvertretern unter Führung des tessinischen Wasserwirtschaftsverbandes stattgefunden, in welcher man sich auf eine gemeinsame Linie im Vorgehen einigte. Eine zweite Konferenz wird in den nächsten Tagen in Mailand stattfinden. In der Schweiz hat man alles Interesse, der Sache die nötige Aufmerksamkeit zuzuwenden, denn der durch Regulierung oder Kanaliserung schiffbar gemachte Ticino und der schiffbare Po sind verkehrspolitisch eigentlich nichts anderes als die Verlängerung des Rheins bis ins Adriatische

Meer, die ihrerseits für die Zufuhr zur Gotthardlinie sehr wichtig werden könnte. Der weitere Vorteil einer schiffbaren Verbindung vom Lago Maggiore nach dem Adriatischen Meere für die Schweiz liegt darin, daß die Schweiz für alle Fälle ein zweites Ausgangstor nach dem Meere erhalten würde.

— **Einführung der Sommerzeit in Frankreich.** Am 9. d. M. waren in der französischen Kammer die Verhandlungen über die Sommerzeit wieder aufgenommen worden. Es fand sich zu Gunsten der Einführung der Sommerzeit eine Mehrheit von 285 gegen 256 Stimmen. Die Sommerzeit wird vom 26. Mai ab eingeführt werden.

— **Der belgische Eisenbahnerstreik.** Der kürzlich ausgebrochene Streik der belgischen Eisenbahner und Postbeamten hat, nach einer Pariser Meldung vom 17. d. M., auch den gesamten internationalen Verkehr stark gelähmt. In Brüssel konnten über 800 000 Briefe nicht zugestellt werden. Aus ganz Belgien werden örtliche Streiks gemeldet. Arbeitseinstellungen zahlreicher Fabriken infolge des Kohlenmangels sind unvermeidlich. Die internationalen Züge Paris-Amsterdam können nicht über Antwerpen hinaus. Auf dem Brüsseler Nordbahnhof stockt der Verkehr völlig. Die Führer des Streiks wünschen keinen Generalstreik, sondern sie wollen durch eine Reihe örtlicher Streiks das Wirtschaftsleben lahmlegen.

In der belgischen Kammer ist die Mobilmachung von Truppen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs infolge einer sozialistischen Interpellation zur Sprache gekommen. Der Kriegsminister führte aus, daß er gesetzlich berechtigt sei, die Eisenbahnarbeiter zu mobilisieren, um den Transport zum Ruhrgebiet aufrecht zu erhalten. Gegen Ende der Sitzung verlangte der Abgeordnete Carton de Wiart, daß die Vertrauensfrage für die Regierung auf die Tagesordnung gesetzt wurde. Die Kammer hat darauf nach heftigen Tumultszenen der Regierung ihr Vertrauen mit 103 gegen 4 Stimmen bei 57 Stimmenthaltungen der Sozialdemokraten ausgesprochen. Der Eisenbahnminister hat eine Proklamation erlassen, daß jeder Eisenbahner binnen 48 Stunden auf seinen Posten zurückzukehren habe, andernfalls er endgültig entlassen sei. Man rechnet daher mit einem Abbruch des Streiks.

Fremde Erdteile.

— **Der zukünftige Luftverkehr zwischen Amerika und England.** Mit einem Kapital von 3 Millionen Pfund Sterling hat sich in England eine Gesellschaft gegründet, die zwischen England und Amerika einen Luftdienst mit lenkbaren Luftschiffen einrichten und unterhalten will. Sechs große Luftkreuzer, die 200 Reisende und eine entsprechende Menge Gepäck mitnehmen können, sind im Bau begriffen. Sie sind 260 m lang und haben einen Durchmesser von 30 m. Sie werden mit einer Geschwindigkeit von 80 engl. Meilen in der Stunde fliegen. In 18 Monaten soll bereits das erste Luftschiff in Dienst genommen werden.

Vom 1. Juli 1923 an werden die Vereinigten Staaten einen Überland-Luftpostdienst besitzen, an dem schon seit einem Jahre gearbeitet wird. Es werden alsdann Briefe von New-York in 28 Stunden in San Francisco eintreffen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Lübeck-Büchener E. Die an der Strecke Lübeck-Travemünde belegene Eisenbahnstation Waldhusen führt vom 1. Juni 1923 ab die Benennung „Kücknitz".

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Vom 1. Juli 1923 ab erhält die Station Langerfeld (Westf.) die Bezeichnung „Barmen-Langerfeld".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 74 vom 17. Mai 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Schienenstatistik.

Nr. I 90 vom 12. Mai 1923 an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betr. Antrag der Reichsbahndirektion Magdeburg, vertreten durch das Eisenbahn-Zentralamt Berlin, auf Ergänzung der T.V. hinsichtlich der lichten Weite der Hauptbremsleitungen an Fahrzeugen.

Nr. III 81 vom 18. Mai 1923 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses und im Auszug an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betr. Antrag der Generaldirektion der Niederländischen Eisenbahnen auf Änderung und Ergänzung verschiedener Bestimmungen des VWÜ.

Nr. III 82 vom 18. Mai 1923 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses und im Auszug an die Mitglieder des Technischen Ausschuses, betr. Antrag der Südbahn auf Änderung und Ergänzung einer Reihe von Bestimmungen des VWÜ.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 29. April d. J. starb in Darmstadt kurz nach seiner Ausweisung aus Mainz nach kurzem, schwerem Leiden das langjährige Mitglied der Reichsbahndirektion Mainz

Herr Oberregierungsbaurat **Karl Kleimenhagen**

im 66. Lebensjahr. Der Verstorbene war ein überaus diensteifriger Beamter von ausgeprägtem Pflichtgefühl, ein Mann von treudeutscher Gesinnung und aufrechtem Charakter, der sich bei seinen Mitbeamten und Untergebenen größter Wertschätzung erfreute.

Wir werden dem lieben Kollegen ein dauerndes Andenken bewahren.

Der Präsident
im Namen der Reichsbahndirektion Mainz. (669)

2. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 des VWÜ.

Wegen Beschädigung der Stromlieferungsanlage war die Strecke Klingenthal (ausschließlich) bis Untersachsenberg-Georgenthal vom 16. bis 17. Mai 1923 unfahrbar. (677)

Dresden, den 19. Mai 1923.
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif-Hefte C. I. b. (Tfv. 4 a) und C. II. (Tfv. 5).

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1923 ab, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

1. Im Heft C I b werden im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" die Frachtzuschlagsätze und Umladegebühren zum Teil erhöht in den Unterabschnitten zu 34, 46, 58, 82, 84 a, 88 a und 96.
2. Im Heft C II werden bei den Ausnahmetarifen 10 und 13 die Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach (Jagsttalbahn) und die Vorwohle-Emmersthaler Eisenbahn im Abschnitt „Geltungsbereich" unter den ausgeschlossenen Bahnen gestrichen.

Näheres enthält die am 21. Mai 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz. (676)

Berlin, den 17. Mai 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn- und Tiertarife, Teile I und II.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge sowie die Neben- und örtlichen Gebühren um rund 50 % erhöht. Aus diesem Anlaß erscheinen zu diesen Tarifen teils Neuausgaben, teils Tarifnachträge und Umrechnungstafeln. Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 NVO. (s. RGB. 1914, S. 455) genehmigt worden. Die neuen Tarifdrucksachen können ab Ende Mai 1923 von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 22. Mai 1923. (678)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

**Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.**

Am 1. Juni 1923 wird nach Vollendung er Reststrecke Wiesenburg (Mark)-eber-Bergfrieden die bisher von Roßlau is Medewitz (Mark) als Nebenbahn beiebene normalspurige Bahnstrecke Roßu (Anh.)-Wiesenburg (Mark) als auptbahn mit den Stationen Meinsdorf, hiessen, Jeber-Bergfrieden und Medeitz (Mark) eröffnet.

Gleichzeitig wird die Station Medeitz (Mark), die bisher nur beschränkn Güterverkehr hatte, für den vollen üter- und Tierverkehr freigegeben. usgeschlossen ist die Annahme und uslieferung von Sprengstoffen und Geenständen, zu deren Ver- und Entladung ine Feuerrampe erforderlich ist.

Die Entfernungen zwischen Wiesenurg (Mark) und den Stationen der euen Bahnstrecke betragen:

Wiesenburg (Mark):

Medewitz (Mark)	6 km
Jeber-Bergfrieden	15 km
Thießen	20 km
Meinsdorf	27 km
Roßlau	30 km.

Bis zur Herausgabe von Tarifnachrägen sind die Entfernungen der neuen tationen durch Anstoß der folgenden ntfernungen an die Tarifentfernungen ir Roßlau (Anh.) und Wiesenburg Mark) bzw. Wittenberg (Pr. Sa.) zu ilden, wobei die sich jeweilig ergebenen niedrigsten Gesamtentfernungen der rachtberechnung zu Grunde zu legen nd.

Anstoßstationen:

	Nr. 556 Wiesenburg (Mark)	Nr. 730 Roßlau (Anh.)	Nr. 733 Wittenberg (Pr. Sa.)
eber-Bergfrieden . . .	15 km	15 km	—
ledewitz (Mark) . . .	6 „	24 „	—
hießen . . .	19 „	10 „	—
leinsdorf . .	27 „	3 „	29 km

Die Leitung hat der Tarifbildung entprechend zu erfolgen.

Halle (Saale), den 16. Mai 1923.
Reichsbahndirektion. (673)

**Reichsbahn-Gütertarif Heft C II
(Ausnahmetarif) Tfv. 5.**

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1923 tritt uf jederzeitigen Widerruf ein neuer usnahmetarif 21 für Zement zur Ausuhr über See von den Stationen Biebrich udenheim usw. nach Bremen und Hamurg in Kraft. Das Nähere enthält der ächste Tarifanzeiger. Außerdem geben uskunft die beteiligten Güterabfertigunen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof lexanderplatz.

Berlin, den 15. Mai 1923. (660)
Reichsbahndirektion.

**eutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.
Tarif vom 1. Februar 1923.**

Auf Seite 3 ist der zweite Absatz des orworts durch folgenden Satz zu eränzen:

„Erhöhungen der Frachtsätze der eutschen Reichsbahn können in dringenden Fällen auch durch Bekanntgabe n den Stationen veröffentlicht werden nd frühestens am fünften Tage nach der eröffentlichung in Kraft treten“.

München, 18. Mai 1923. (674)
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

**Vorläufiger Tarif für den Deutsch-Italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle.
Gültig ab 1. Juni 1923.**

Am 1. Juni 1923 wird der vorläufige Tarif für den Deutsch-Italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle neu ausgegeben. Der vorläufige Tarif vom 1. Februar 1922 und die dazu erschienenen Nachträge sowie Berichtigungsblätter treten gleichzeitig außer Kraft. Das Verkehrsgebiet und die Übergänge sind nicht erweitert worden. Der Tarif ist wie seither in Schnittform erstellt. Außer den Einrechnungssätzen für Italien sind auch die Einrechnungssätze der sämtlichen Zwischenverwaltungen (Strecken der Südbahngesellschaft, der österr. Bundesbahnen und der Staatsbahnen des Königreichs der Serben, Kroaten und Slovenen) in dem neuen Tarif in Lire angegeben. Die besonderen Bestimmungen in § 1 und § 7 des Tarifs sind mit den Änderungen der Einrechnungssätze für die Zwischenstrecken in Einklang gebracht worden. Die für die Zwischenstrecken anzuwendenden Serien und der Umrechnungskurs von Lire in Mark wird den beteiligten Dienststellen von der RBD. (Devis) Berlin durch die Kurstafeln bekanntgegeben.

Der Tarif geht den beteiligten Stationen im Bereiche der Zweigstelle Bayern durch die vorgesetzte RBD. zu.

München, den 14. Mai 1923. (668)
Verkehrsamt
beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern.

**Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II
(Ausnahmetarife), Tfv. 5.**

Mit Gültigkeit vom 22. Mai 1923 tritt ein neuer Ausnahmetarif 5 g für rohe Bruchsteine zum Wasserbau (mit Ausschluß von Kunstbauten) von

a) den Reichsbahnstationen nördlich der Donau bis zur Linie Flossenbürg-Neustadt (Waldnaab)-Weiden (Opf.)-Neukirchen b. Sulzbach (Opf.) - Nürnberg Hbf. - Pleinfeld-Gunzenhausen - Donauwörth - Ulm-Blaubeuren;
b) den Stationen der Strecke Amstetten bei Geislingen-Ulm;
c) den Stationen Epprechtsstein, Falls, Gefrees, Kirchenlamitz Bahnhof, Leupoldsdorf, Neusorg, Schwarzenbach (Saale), Schwarzenhammer, Seußen, Sparneck, Tröstau, Weißenstadt und Wunsiedel

nach

den Reichsbahnstationen und den Stationen der Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft München an und südlich der Donau von Ulm bis Passau in Kraft. Die Frachtberechnung erfolgt nach dem Frachtsatzzeiger des Ausnahmetarifs 5 c. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (662)

Berlin, den 17. Mai 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 wird die württembergische Station Neufra (Donau) in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 14. Mai 1923. (659)
Reichsbahndirektion.

**Reichsbahngütertarif, Heft C II
(Ausnahmetarife) Tfv. 5.**

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1923 wird die Station Menden (Kr. Iserlohn) als Sammellagerstation in den Ausnahmetarif I a für Grundhölzer, zu Grubenzwecken des Bergbaus bestimmte, aufgenommen. (658)

Elberfeld, den 12. Mai 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Am 1. Juni d. J. tritt zu beiden Tarifen je ein Nachtrag I in Kraft. Die Nachträge enthalten im wesentlichen ermäßigte deutsche Schnittfrachtsätze für die Klassen C 5, C 10 und C, der Nachtrag zum deutsch-dänischen Tarif außerdem neue dänische Schnittfrachtsätze für Fahrzeuge, die auf eigenen Rädern befördert werden.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (670)

Altona, den 17. Mai 1923.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif, Teil II.
Änderung
von Frachtgebühren.

Mit Gültigkeit vom 22. Mai 1923 bis auf weiteres wird im Verkehre zwischen Stationen der Strecken Regensburg bis Báziás ausschl. bzw. bis Veliki Gradište ausschl. (einschließlich der Nebenflüsse) untereinander für Güter der Klasse C zu der auf Grund der Frachtsätze sich ergebenden Fracht ein 20 prozentiger Frachtzuschlag berechnet. (667)

Wien, am 16. Mai 1923.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil II,
vom 10. April 1923.

Ab 22. Mai 1923 bis auf weiteres wird zu den Frachtsätzen der Klasse C im Verkehr der Stationen Regensburg-Bazias (ausschließlich) und Veliki Gradischte (ausschließlich) untereinander ein Zuschlag von 20 vom Hundert erhoben.

München, den 17. Mai 1923. (661)
Z. 31174/T/21.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft. Gütertarif.

Ab 22. Mai 1923 bis auf weiteres wird zu den Frachtsätzen der Klasse C im Verkehre der Stationen Regensburg-Bazias (ausschließlich) und Veliki Gradiste (ausschließlich) untereinander ein Zuschlag von 20 vom Hundert erhoben.

Regensburg, den 17. Mai 1923. (671)

4. Personen- und Güterverkehr.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Badische Linien.

Am 1. Juni l. J. werden durch Nachtrag X zum Binnentarif für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eine Anzahl Tariferhöhungen eingeführt.

Darmstadt, am 16. Mai 1923. (664)
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juni 1923 erscheint zum Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr mit Ostsee-Badeorten und Bornholm ein Nachtrag II.

Er enthält außer einer Bestimmung, betreffend die Einschränkung der Haft-

pflicht der Reedereien und Kleinbahnen im Ostseebäderverkehr zu § 35 der Eisenbahn-Verkehrsordnung geänderte Fahrpreise, Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze infolge der zum 1. März 1923 durchgeführten Tariferhöhung und weiter die Einführung neuer Verbindungen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Fahrkartenausgaben und unser Verkehrsbüro, Lindenstraße 19/20.

Stettin, im Mai 1923.

Reichsbahndirektion. (666)

Am 1. Juni 1923 erscheint zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Verkehr mit Ostpreußen und Neufahrwasser über Swinemünde Seeweg ein Nachtrag V.

Er enthält außer einer Bestimmung, betreffend die Einschränkung der Haftpflicht der Reedereien in diesem Verkehr zu § 35 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, neue Fahrpreise IV. Klasse in allen Verbindungen. Einige Verbindungen sind mangels eines Verkehrsbedürfnisses aufgehoben worden.

An Stelle von Neufahrwasser wird vom 1. Juni 1923 ab Zoppot angelaufen. Eine Änderung der Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze tritt dadurch nicht ein.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Fahrkartenausgaben und unser Verkehrsbüro, Lindenstraße 19/20. (665)

Stettin, im Mai 1923.

Reichsbahndirektion.

Personenverkehr mit den auf tschechoslowakischem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen.

Am 1. Juni 1923 erscheint ein Nachtrag I zum Anhang A (Tarifsätze für den Verkehr mit Asch, Bodenbach usw.) zum Personen- und Gepäcktarif, Teil II. Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I Dresden, Strehlener Straße 1. (663)

Dresden, den 16. Mai 1923.

Reichsbahndirektion.

Personen- und Gepäck-Tarif, Teil II, Verkehr der Deutschen Reichsbahn mit den Kleinbahnen und Fähren im Bezirk der Reichsbahndirektion Oldenburg
(Tfv. Nr. 624, bisher Nr. 2044).

Zum 1. Juni 1923 wird Nachtrag 3 herausgegeben mit neuen Tarifsätzen für den Verkehr mit Wangerooge, Spiekeroog und Helgoland, Geestemünde Fähre, Dedesdorf und der Butjadinger Kleinbahn. (675)

Oldenburg, den 15. Mai 1923.

Reichsbahndirektion.

6. Generalversammlung.

Ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

E i n l a d u n g

zur 77. als ordentlichen 69. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am 16. J u n i 1923, vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag II, Bredovská ulice Nr. 7, abgehalten werden wird.

G e g e n s t ä n d e
d e r V e r h a n d l u n g s i n d :

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1921 und 1922.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1921 und 1922.
3. Beschlußfassung über die Betriebsergebnisse der Jahre 1921 und 1922.
4. Beschlußfassung über das mit der Staatsverwaltung abzuschließende Übereinkommen, betreffend die Erwerbung der Buschtěhrader Eisenbahn durch den Staat.
5. Beschlußfassung über die Auflösung (Liquidation) der Gesellschaft.
6. Wahl in den Verwaltungsrat oder Wahl der Liquidatoren.
7. (Eventuell) Wahl des Revisionsausschusses zur Überprüfung der Rechnungen für das Jahr 1923.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme auf den Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Litt. A oder Genußscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B — oder die betreffenden Depositenscheine bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Prag,
„ „ Allg. österr. Boden-Credit-Anstalt in Wien,
„ „ Allg. Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Frankfurt a. M.,
„ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 8. J u n i 1923 zu hinterlegen.

Da zur Beschlußfähigkeit der hiermit einberufenen Generalversammlung gemäß § 26 der Gesellschaftsstatuten (Wortlaut siehe unten) die Vertretung von der Hälfte der im Umlaufe befindlichen Aktien jeder Serie Litt. A und Litt. B, somit die Vertretung von mindestens 10 800 Aktien Litt. A (oder Genußscheinen von solchen) und von 43 250 Aktien Litt. B erforderlich ist, wird hiermit für den Fall, daß bei der für den 16. Juni 1923 einberufenen Generalversammlung diese Anzahl von Aktien nicht vertreten sein sollte, gemäß § 26 der Gesellschaftsstatuten eine n e u e G e n e r a l v e r s a m m l u n g einberufen, welche am 30. J u n i 1923, vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude in Prag II, Bredovská ul. Nr. 7, abgehalten werden würde und in welcher ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Aktionäre und der vertretenen Aktien über die oben angeführten Gegenstände, welche zur Tagesordnung der ursprünglich für den 16. Juni 1923 einberufenen Generalversammlung gehörten, Beschluß gefaßt werden wird.

Die für die erste Generalversammlung erlegten Aktien gelten auch für die eventuell abzuhaltende neue Generalversammlung als erlegt. Außerdem können für diese neue Generalversammlung weitere Aktien bei den oben bezeichneten Stellen bis längstens 22. J u n i 1923 erlegt werden.

A u s z u g a u s d e n G e s e l l s c h a f t s s t a t u t e n.

§ 26. Die Generalversammlung ist beschlußfähig, wenn 20 Aktionäre anwesend sind, welche mindestens den zehnten Teil der voll eingezahlten Aktien Litt. A und auch den zehnten Teil der voll eingezahlten Aktien Litt. B vertreten.

Nur wenn es sich um Änderung der Statuten oder Veräußerung der Bahn oder Gleichstellung der Aktien I. und II. Serie (Litt. A und Litt. B) oder Auflösung der Gesellschaft handelt (§ 31 k, h, i, l), ist im ersten Falle die Vertretung von einem Fünfteil, in den drei letzten Fällen von der Hälfte der im Umlaufe befindlichen Aktien jeder Serie erforderlich. Ist die Generalversammlung nicht beschlußfähig, so wird eine neuerliche Versammlung unter Angabe des Grundes und wörtlicher Anführung der Bestimmung dieses Paragraphen, jedoch unter Feststellung einer nur 14 tägigen Frist einberufen, in welcher ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Aktionäre und der vertretenen Aktien, jedoch nur über solche Gegenstände Beschluß gefaßt werden können, welche bereits zur Tagesordnung der vertagten Versammlung gehörten.

§ 31. Der Verhandlung und Schlußfassung der Generalversammlung sind folgende Gegenstände vorbehalten:

— — — — — — — — — — — —

h) Die Veräußerung der Bahn ganz oder teilweise.
i) Die vollständige Gleichstellung der Rechte und Pflichten der Besitzer der Aktien I. Serie (Litt. A) und jener der II. Serie (Litt. B), sowie auch die Modalitäten der Durchführung derselben . . . .
k) Die Abänderung der Statuten.
l) Die Auflösung der Gesellschaft vor Ablauf der konzessionierten Dauer derselben.

Zur Gültigkeit der Beschlüsse über die unter h, i, k, l bezeichneten Gegenstände ist eine getrennte Abstimmung der anwesenden stimmberechtigten Besitzer der Aktien I. Serie (Litt. A) und der Besitzer II. Serie (Litt. B) und die Zustimmung von $^3/_5$ der vertretenen Stimmen in jeder Abteilung erforderlich. Zu den Beschlüssen über die unter e, f, h, i, k, l bezeichneten Gegenstände ist die Genehmigung der Staatsverwaltung einzuholen. (672)

Prag, am 15. Mai 1923.

Der Verwaltungsrat.

7. Verkauf einer ausgemusterten elektrischen Anlage.

Auf Bahnhof Hude, Strecke Oldenburg-Bremen, ist der maschinelle Teil einer elektrischen Beleuchtungsanlage von 110 Volt ausgemustert. Nachstehend aufgeführte Teile werden davon zum Verkauf gestellt:

Die 40 PS Dampfmaschine, Dynamomaschine, Zusatzmaschine, Schalttafel und Akkumulatorenbatterie.

Verkaufsbedingungen können gegen postfreie Einsendung von 300 ℳ (in bar) von der Eisenbahn-Werkstättenverwaltung in Oldenburg (Oldbg.), Karlstr. 16, bezogen werden.

Verschlossene Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte elektr. Anlage“ bis zum 4. Juni, vorm. 10 Uhr, an die vorgenannte Adresse einzusenden, wo die Eröffnung in Anwesenheit von beglaubigten Vertretern des Bieters erfolgen wird.

Oldenburg, den 14. Mai 1923. (657)

Eisenbahn-Werkstättenverwaltung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 22. Berlin, den 31. Mai 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Reichsbahn und Jagdausübungsrecht.

Eine unausgenutzte Einnahmequelle.

Das Jagdrecht der deutschen Länder fußt meist auf dem Grundsatz, daß im Grundeigentum die Berechtigung zur Jagd auf eigenem Grund und Boden liegt. (So z. B. Art. 1 des bayr. Jagdges.) Die Ausübung des Jagdrechts durch den Grundeigentümer selbst ist an einen zusammenhängenden Mindestgrundbesitz gebunden, der in Bayern auf 240 bayr. Tagwerke oder 81,77 ha im Flachland, 400 Tagwerke (136,29 ha) im Hochgebirge, festgesetzt ist (Art. 2 Ziff. 3 des bayr. Jagdges.)*). Gleichgültig ist es, ob der Grundeigentümer eine physische oder eine juristische Person ist, ob der zusammenhängende Grundbesitz privates, staatliches oder Reichseigentum ist, ob der Staat oder das Reich Umlagen an die Gemeinde zahlt, in der sein Grundbesitz liegt, ob Staat oder Reich bisher die Jagd dort ausgeübt haben oder nicht, ob der zusammenhängende Grundbesitz in einer oder mehreren Gemeindefluren liegt.

Das Gesetz macht auch bei der Berechnung der Mindestfläche keinen Unterschied in der Art des Zusammenhangs: es ist gleichgültig, ob es sich um eine abgerundete oder eine langgestreckte Grundfläche handelt; ein Zusammenhang zwischen Grundstücken ist schon dann vorhanden, wenn sie sich in einem Punkt unmittelbar berühren.

Es kann somit kein Zweifel bestehen, daß das Reich das Recht der Jagdausübung auf seinen Grundstücken hat, soweit sie zusammenhängend sind und die vorgeschriebene Mindestgröße haben, ob sie nun eine abgerundete Fläche darstellen, oder ob sie nach Art der Bahnkörper langgestreckt und schmal sind. Dieses Recht ist hinsichtlich der bahneigenen Grundstücke nicht dadurch verloren gegangen, daß bisher das Reich und vorher der Staat die Jagd nicht ausübte oder anderen Prätendenten gegenüber sein Recht nicht geltend machte. Den Rechtsgrund der Verjährung oder des Herkommens als Erwerbstitel kennt das Jagdrecht nicht.

Eine andere Frage ist nur, ob die Ausübung der Jagd auch zweckmäßig und einträglich ist. Bis vor wenigen Jahren wäre der Gedanke, daß die Eisenbahnverwaltung das Jagdausübungsrecht auf dem Bahnkörper beansprucht, belächelt worden. Die Einnahmen aus einer Verpachtung der Jagd hätten — sofern sich überhaupt ein Pächter gefunden hätte — damals wohl kaum die Kosten des Schreibwerks gedeckt.

Heute aber haben sich die Verhältnisse von Grund auf geändert. Das früher als wertlos betrachtete Recht stellt sich heute als eine nicht zu verachtende Einnahmequelle dar. Mag auch der jagdliche Wert des langgestreckten Bahnkörpers dem eines abgerundeten Grundstücks bedeutend nachstehen, so dürfte doch in Anbetracht der hohen Pachtpreise, die heute auch für schlechte Jagden bezahlt werden, die Verpachtung gewisser Strecken der Reichsbahn nicht unbedeutende Einnahmen bringen. An zahlreichen, insbesondere lehmigen Stellen, sind die Bahndämme und Einschnitte Schlupfwinkel von allerhand Wild geworden. Hasen, Marder, Wiesel halten sich gerne an sonnigen Stellen auf, Dachse und Füchse legen mit Vorliebe ihre Bauten in lehmigen Einschnitten an. Abgesehen davon besitzt die Reichsbahn verschiedentlich in Verbindung mit dem Bahnkörper weite Flächen, die sie bei Anlage der Bahn oder später aus verschiedenen Gründen zu erwerben gezwungen war und die zum Teil ansehnliche Waldbestände aufweisen, zum Teil der landwirtschaftlichen Bebauung zugeführt sind. Rehwild, Fasanen, Wildenten kommen hier als jagdbares Wild in Betracht.

Wenn man bedenkt, daß beispielsweise für ein einziges Fuchsfell 80 000 ℳ und mehr bezahlt werden, so wird man kaum fehlgehen in der Annahme, daß sich Jäger genug finden werden, die Pachtverträge mit der Reichsbahn abschließen wollen. In der Praxis wird sich aus naheliegenden Gründen in den meisten Fällen der Inhaber der benachbarten Jagd um die bahneigene

*) Den folgenden Ausführungen ist das bayrische Jagdrecht zugrunde gelegt, das ja in den wichtigsten Punkten mit den jagdrechtlichen Bestimmungen der andern deutschen Länder übereinstimmt.

Jagd bemühen. Dem Pächter wären im Vertrag die vom betriebstechnischen Standpunkt aus notwendigen Auflagen zu machen: Erwerb einer Erlaubniskarte zum Begehen des Bahngrundes, Verbot, irgendwelche Veränderungen am Bahnkörper vorzunehmen, Übernahme der Haftung, Verzicht auf Entschädigungsansprüche aller Art u. dergl.

Selbstverständlich kommt ein großer Teil des bahneigenen Grund und Bodens, ja vielleicht der größte Teil, für eine Verpachtung zu Jagdzwecken nicht in Frage. Bahnhofsanlagen, Strecken in der Nähe von Städten oder in Industriegegenden scheiden von vornherein aus; aber wo die Bahn waldreiche, sumpfige oder landwirtschaftlich genutzte Gegenden durchzieht, da sind zumeist die natürlichen Vorbedingungen für einen jagdbaren Wildstand gegeben; hier wird eine Verpachtung des Bahngrunds nennenswerte Beträge ergeben. Die Verpachtung wird man zweckmäßig der örtlich zuständigen Bauinspektion (Betriebsamt) überlassen.

Bis heute begnügt sich die Reichsbahn mit den Anteilen an den Erträgnissen der Jagd. Ja sie beansprucht (in Bayern wenigstens) einen Anteil überhaupt nur für das außerhalb der eigentlichen Bahnanlagen gelegene Grundeigentum der Reichsbahn und von den Gemeinden, welche die Jagd namens der Grundbesitzer durch Verpachtung ausüben, nur dann, wenn die betreffende Gemeinde vom Reichsbahnfiskus Umlagen erhebt und wenn dieser bahneigene Grundbesitz mehr als 10 Tagwerk (3,40 ha) beträgt, oder wenn die Jagdpachtschillinge nicht in die Gemeindekasse fließen, sondern an die Grundbesitzer verteilt werden. Der Ertrag ist auch danach. Im Reichsbahndirektionsbezirk Regensburg (mit ungefähr 1500 km Streckenlänge) betragen die Einnahmen aus Erträgnissen der Jagd zurzeit jährlich etwa 50 ℳ! Im ganzen bayerischen Netz wird der Anteil an den Jagdpachtschillingen wohl einige Hundert Mark einbringen; die Kosten für Porto und Schreibwerk betragen allein schon ein Vielfaches dieser Summe.

Ein Verzicht auf solche „Einnahmen" käme schon einer bedeutenden Einsparung gleich. Trotzdem hat man sich bisher dazu nicht entschließen können, weil ein Verzicht auf jährlich wiederkehrende Staatseinkünfte nicht zulässig erschien. Wenn aber die Kosten der Einhebung die Einkünfte selbst übersteigen, so wird man wohl vernünftigerweise auf solche „Einkünfte" verzichten dürfen.

Nicht verzichten darf aber die Reichsbahn auf Einnahmen, die verhältnismäßig wenig Verwaltungskosten verursachen und die breite Masse des Volkes nicht belasten. Heute, wo die Reichsbahnverwaltung zu viel entlegeneren Einnahmequellen ihre Zuflucht nimmt — es sei nur auf die Eisenbahnreklame hingewiesen —, darf sie so naheliegende Einnahmequellen, wie sie im Jagdrecht auf eigenem Grund und Boden enthalten sind, nicht unausgeschöpft lassen.

Dr. Fischl,
Regierungsrat bei der RBD. Regensburg.

* *

Anmerkung der Schriftleitung.

Im Anschluß an vorstehende Anregung weisen wir auf den Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 4. September 1920 E. VI 63 Nr. 20 597/20 hin, in dem die Eisenbahndirektionen ersucht werden, in Zukunft auf Einforderung der Anteile von Jagdpachtgeldern, die auf eisenbahnfiskalische Grundstücke entfallen, bedacht zu sein, soweit sie nicht nach dem bestehenden Landesrecht andern Stellen zukommen, oder ihre Einforderung im Hinblick auf die in dem betreffenden Lande bestehenden besonderen Verhältnisse unzweckmäßig wäre, oder es sich nur um geringfügige Beträge handelt, deren Höhe in keinem Verhältnis zu den mit der Ermittelung und Einziehung verbundenen Kosten stehen würde. Danach sind die Direktionen bereits auf die Ausnützung dieser Einnahmequelle hingewiesen. Für den Freistaat Preußen nehmen wir noch auf das in dieser Nummer abgedruckte Urteil des preußischen Oberverwaltungsgerichts vom 11. Januar d. J. Bezug, nach dem auch ein früher ausgesprochener Verzicht auf diese Einnahmen zugunsten der Jagdgenossenschaften ihrer Einziehung für die Zukunft nicht entgegensteht. (Vgl. § 18 des Gesetzes betr. den Staatshaushalt vom 11. Mai 1898.)

Das Ergebnis der verschärften Frachtenprüfung im Rechnungsjahr 1922.

Vom Regierungsrat **Kaiser**, Darmstadt.

In Nr. 25/1922 und 3/1923 S. 487/8 bzw. 45/46 d. Ztg. ist bereits ausführlich geschildert worden, welch große Nachteile, insbesondere Frachtenausfälle die Reichsbahn dadurch erleidet, daß in den letzten Jahrzehnten die Wichtigkeit des Abfertigungsdienstes verkannt und der Ausbildung und vor allem der Erhaltung des Personals für diesen Dienstzweig nicht die gebührende Beachtung geschenkt worden ist. Um wenigstens den bedeutenden Einnahmeausfall nach Möglichkeit abzuschwächen, habe ich auf Grund eines Versuches empfohlen, den größeren Güterabfertigungen vorerst gewandte und spezialistisch geschulte Beamte als besondere Frachtenprüfer zuzuweisen, bis die in Aussicht genommene Umgestaltung des Personalsystems einen vollen Erfolg gezeitigt haben wird.

Die Auswirkung meines Vorschlags kommt erst richtig zur Geltung durch das nachfolgend dargestellte Jahresergebnis der einen Versuchsstelle und durch die Verwertung desselben zu einer Abschätzung der durch Ausdehnung der Einrichtung auf alle größeren Güterabfertigungen erzielbaren Mehreinnahmen.

Nachweisung.

Monat	Zahl der Prüfungstage	Monatssollbeträge der Versuchsstelle (Überweisungen und Nebengebühren) in Millionen ℳ	Durch die Nachprüfung eingeholter Betrag in Millionen ℳ	Das sind. %	Aufwand für den Nachprüfer in Tausenden ℳ	Tariferhöhungen %
April	20	9,96	0,110	1,65		40
Mai	19	10,81	0,103	1,51	8,6	20
Juni	16	13,84	0,115	1,55		25
Juli	15	17,43	0,116	1,32		25
August	27	20,87	0,229	1,22	28,3	—
September	19	31,81	0,214	1,06		50
Oktober	20	71,96	0,646	1,34		100 v. 1.—14. 60 v. 15.—31.
November	21	123,66	1,561	1,80	100,7	50
Dezember	20	255,34	3,112	1,82		150
Januar	21	435,58	6,537	2,14		75
Februar	23	474,77	17,475	4,8	627,9	100 ab 15/2.
März	20	897,51	16,138	2,7		—
Summe	241	2363,54	46,356	1,91 (im D.)	765,5	

Der Jahresdurchschnitt aus diesen tatsächlichen Ergebnissen darf der Schätzung nicht zugrunde gelegt werden, weil infolge der fortschreitenden Geldentwertung und der hierdurch bedingten wiederholten Tariferhöhungen während des Versuchsjahrs die einzelnen Monatsbeträge zu verschiedenartig zu bewerten sind. Unbedenklich wird indessen der Mehrertrag der letzten Wochen als durchschnittliche Mehreinnahme angenommen werden können, weil in dieser Zeit der Wert der deutschen Mark eine gewisse Stetigkeit behauptet hat. Die Jahresmehreinnahme der Versuchsstelle ist hiernach auf $\frac{16{,}1 \text{ Millionen Mark} \times 300}{20}$ = rund 240 Millionen Mark und die Mehrausgabe für den Nachprüfer auf rund 3 Millionen Mark zu veranschlagen. Dieser Erfolg würde ohne Zweifel noch wesentlich günstiger sein, wenn nicht in der Berechnung zugrunde gelegten Versuchszeit durch das Vorrücken der Franzosen in das westliche Bahnhofsgebiet und durch die stets drohende Besetzung der gesamten Bahnhofsanlage der allgemeine Wagenladungsverkehr sehr beeinträchtigt worden wäre.

Würde die Einrichtung zunächst auf alle größeren Güterabfertigungen in den Städten mit 100 000 Einwohnern und mehr ausgedehnt werden, so kämen etwa 50 Städte mit etwa je zwei Güterabfertigungen, also rund 100 Dienststellen in Frage. Mit einem Kostenaufwand von 300 bis 400 Millionen Mark für 100 Prüfungsbeamte könnten mithin 24 Milliarden Mark jährliche Mehreinnahmen erzielt werden. Das Monatsergebnis der einzelnen Prüfungsstellen wäre in der Darstellungsweise der obigen Nachweisung bekannt zu machen, um einerseits den Nachprüfern einen Ansporn zu geben und anderseits den Aufsichtsstellen einen Anhalt für die Beurteilung der Betätigung dieser Beamten zu bieten.

Für die Richtigkeit meiner Ausführungen bürgen nicht allein die während des Versuchsjahres in allen Monaten sich ungefähr gleichbleibenden guten Erfolge — zu vergleichen die Verhältniszahlen —, sondern auch die auf die eingangs erwähnten Artikel mir zugegangenen zahlreichen Erklärungen und Zuschriften erfahrener Leiter großer Güterabfertigungen, also der zur Beurteilung der aufgeworfenen Fragen mit berufenen Fachleute. Sie bekunden alle ihre volle Zustimmung und ihre Bereitwilligkeit zur tätigen Mitarbeit und nicht zum wenigsten ihre Anerkennung über die Bestrebungen zur Hebung des Wertes und Ansehens des bisher unterbewerteten Abfertigungsdienstes.

Wenn also nachgewiesenermaßen mit einem im Vergleich zu dem gesamten Reichsbahnbetrieb winzigen Beamtenapparat ein Mehrbetrag erzielt werden kann, der selbst in den heutigen, an das Rechnen mit großen Zahlen gewöhnten Zeiten nicht zu unterschätzen ist, dann sollte es für den vorgeschlagenen Ausbau des Versuchs keiner weiteren Erwägungen bedürfen.

Neuorganisation der österreichischen Bundesbahnen.

Wie schon aus der Presse bekanntgeworden ist, hat die österreichische Regierung im Nationalrat am 16. Mai einen Gesetzentwurf über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ eingebracht. Der Gesetzentwurf hat folgenden Wortlaut:

§ 1. Zur Führung des Betriebes der Bundesbahnen wird unter der Firma „Österreichische Bundesbahnen“ ein eigener Wirtschaftskörper gebildet. Diese Unternehmung hat ihren Sitz in Wien. Sie ist juristische Person und als Kaufmann beim Handelsgericht in Wien zu protokollieren.

§ 2. (1) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ hat das gesamte Vermögen der Bundesbahnen mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten treuhändig zu verwalten. (2) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ setzt die Betriebsführung und alle damit verbundenen Rechtsverhältnisse der bisherigen Bundesbahnverwaltung fort. Sie übernimmt daher auch die Führung des Betriebes der vom Bunde für eigene und fremde Rechnung betriebenen Eisenbahnen einschließlich der österreichischen Trajektanstalt und Dampfschiffahrt auf dem Bodensee sowie sonstiger Nebenbetriebe. (3) Die Gebarung der „Österreichischen Bundesbahnen“ ist bei Wahrung und Sicherung der allgemeinen Interessen nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen und so einzurichten, daß die Ausgaben in den Einnahmen ihre Deckung finden. Insolange und insoweit dies noch nicht möglich ist, wird der Abgang vom Bunde gedeckt. (4) Bis auf weiteres erhalten die „Österreichischen Bundesbahnen“ einen im Finanzgesetze des Bundes alljährlich festzusetzenden Bundeszuschuß.

§ 3. Die „Österreichischen Bundesbahnen“ erhalten bei der Übernahme des Unternehmens vom Bund die vorhandenen Kassenbestände bis zur Höhe von 200 (zweihundert) Milliarden Kronen als Grundkapital zur Führung des Unternehmens.

§ 4. (1) Die Bundesbahnangestellten der bisherigen österreichischen Bundesbahnen sind unter Weitergeltung der den Abbau regelnden Vorschriften (Bundesgesetz vom 24. Juli 1922, B.-G.-Bl. Nr. 499, Verordnung vom 14. Februar 1923, B.-G.-Bl. Nr. 91) in den Dienst der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ zu übernehmen. Die Bundesregierung wird ermächtigt, den auf die „Österreichischen Bundesbahnen“ entfallenden Teil der in der Verordnung vom 14. Februar 1923, B.-G.-Bl. Nr. 91, festgesetzten Gesamtzahl der abzubauenden Angestellten zu bestimmen. (2) Die derzeit bestehenden Vorschriften über das Dienstverhältnis der Bundesbahnangestellten bleiben vorläufig bis 30. Juni 1924 in Geltung. Bis dahin ist unter Mitwirkung der Personalvertretung eine den Bedürfnissen der kaufmännischen Betriebsführung anzupassende Neuregelung des Dienstverhältnisses vorzunehmen. Sollte eine solche Neuregelung bis dahin nicht zustande kommen, so finden die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über den Dienstvertrag Anwendung. (3) Das Dienstverhältnis der im Eisenbahn-, Schiffahrts- und Luftfahrdienste des Bundesministeriums für Handel und Verkehr derzeit beschäftigten Bundesangestellten, die in diesem Ministerium weiterverwendet werden, bleibt unverändert. Dagegen sind die Bundesangestellten, die von den „Österreichischen Bundesbahnen“ übernommen werden, in das Dienstverhältnis der Bundesbahnangestellten überzuführen. Bundesangestellte, die einer solchen Überführung nicht zustimmen, sind nach den Vorschriften über den Angestelltenabbau zu behandeln.

§ 5. Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ hat nachstehende Organe: 1. Den Vorstand (§§ 6 bis 9). 2. Die Verwaltungskommission (§§ 10 bis 13).

§ 6. (1) Die „Österreichischen Bundesbahnen“ werden durch einen Vorstand geleitet. Dieser vertritt die Unternehmung gerichtlich wie außergerichtlich. Die Bestimmungen der Artikel 228—231 des Handelsgesetzbuches finden auf den Vorstand sinngemäß Anwendung. (2) Die Mitglieder des Vorstandes haften der Unternehmung für die Außerachtlassung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes. Die Ansprüche der Unternehmung aus dieser Haftung sind durch die Verwaltungskommission geltend zu machen.

§ 7. Im Verfahren vor den Bezirksgerichten können sich die „Österreichischen Bundesbahnen“ auch von den Finanzprokuraturen in sinngemäßer Anwendung der Dienstesinstruktion vom 9. März 1898, R.-G.-Bl. Nr. 41, vertreten lassen. Außerhalb des Sitzes der Finanzprokuraturen kann die Vertretung auch rechtskundigen Beamten der „Österreichischen Bundesbahnen“ übertragen werden; zur Vertretung vor Gerichtshöfen können jedoch nur solche Beamte der Unternehmung herangezogen werden, die die Eignung zum Richteramte besitzen. Auch bei Vertretung durch einen Beamten der „Österreichischen Bundesbahnen“ stehen der Unternehmung die Kostenersatzansprüche in gleichem Ausmaße wie einer durch die Finanzprokuratur vertretenen Partei zu.

§ 8. (1) Der Vorsitzende, sein Stellvertreter und die übrigen Mitglieder des Vorstandes werden vom Präsidenten der Verwaltungskommission namens der Unternehmung durch Dienstvertrag bestellt. Diese Dienstverträge bedürfen der Bestätigung der Bundesregierung. (2) Die Mitglieder des Vorstandes müssen die Funktion eines Vorstandsmitgliedes als Beruf ausüben. Jede gleichzeitige andere Erwerbstätigkeit bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Handel und Verkehr. (3) Als Mitglied des Vorstandes darf nicht bestellt werden, wer Mitglied des Nationalrates, Bundesrates oder eines Landtages oder Mitglied der Bundesregierung oder einer Landesregierung ist oder in den letzten sechs Monaten war. Durch die nachträgliche Berufung zu einer dieser Funktionen erlischt die Bestellung als Mitglied des Vorstandes.

§ 9. Die Mitglieder des Vorstandes können vom Präsidenten der Verwaltungskommission mit Zustimmung der Bundesregierung abberufen werden. Die Abberufung muß erfolgen, wenn es die Bundesregierung verlangt. Durch die Abberufung werden die Entschädigungsansprüche aus bestehenden Verträgen nicht berührt.

§ 10. (1) Die Überwachung der Geschäftsführung der „Österreichischen Bundesbahnen“ bei gleichzeitiger Wahrung allgemeiner Interessen liegt einer Verwaltungskommission ob. Ihre Mitglieder werden von der Bundesregierung jeweils für eine dreijährige Amtsdauer bestellt. Von ihnen scheidet jährlich ein Drittel aus. In den ersten zwei Jahren werden die Ausscheidenden durch das Los bestimmt. Ihre Wiederberufung ist zulässig. Scheidet ein Mitglied vorzeitig aus, so ist für den Rest der Funktionsdauer ein neues Mitglied zu ernennen. (2) Die

Verwaltungskommission besteht aus 12 Mitgliedern. Neun Stellen sind mit Fachleuten des Verkehrswesens, der Volkswirtschaft und selbständigen oder in leitender Stellung befindlichen Persönlichkeiten des praktischen Wirtschaftslebens zu besetzen. Die übrigen drei Mitglieder sind aus den Leitungen der Organisationen des Personals der „Österreichischen Bundesbahnen" zu bestellen. Mitglieder des Nationalrates, des Bundesrates oder eines Landtages, der Bundesregierung oder einer Landesregierung können nicht gleichzeitig Mitglieder der Verwaltungskommission sein. (3) Die Mitglieder der Verwaltungskommission erhalten keine ständigen Bezüge, haben jedoch Anspruch auf Ersatz ihrer Reiseauslagen.

§ 11. (1) Die Bundesregierung beruft eines der Mitglieder der Verwaltungskommission zum Amte des Präsidenten. (2) Zwei Vizepräsidenten werden von der Verwaltungskommission aus ihrer Mitte gewählt. (3) Die Geschäftsordnung wird von der Verwaltungskommission beschlossen.

§ 12. (1) Die Verwaltungskommission hat das Recht, vom Vorstand Auskünfte zu verlangen. (2) Sie kann den Bundesministern für Handel und Verkehr und für Finanzen über ihre Wahrnehmungen Bericht erstatten. (3) Die Verwaltungskommission kann beschließen, ihrem Präsidenten den Widerruf der Bestellung eines Vorstandsmitgliedes zu empfehlen und die Haftung eines Vorstandsmitgliedes gemäß § 6, Absatz 2, geltend zu machen.

§ 13. Die Bundesminister für Handel und Verkehr, für Finanzen und für Land- und Forstwirtschaft können zu den Verhandlungen der Verwaltungskommission fallweise oder ständig Vertreter mit beratender Stimme entsenden. Diese Vertreter haben das Recht, von der Verwaltungskommission die Behandlung bestimmter Gegenstände zu begehren. Sie können vom Vorstand jederzeit Auskünfte verlangen.

§ 14. (1) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" hat die im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehenden besonderen und allgemeinen Tarife für die österreichischen Bundesbahnen und der vom Bunde für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen zu übernehmen. (2) Grundlegende Änderungen der allgemeinen Tarifbestimmungen, Änderungen der Tarifgrundlagen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut, Änderung der Tarifgrundlagen für die allgemeinen Gütertarifklassen und für jene Artikel, für die allgemeine Tarifklassen nicht vorgesehen sind, endlich Änderungen der volkswirtschaftlich bedeutsamen Ausnahmetarife sind an die vorherige Genehmigung der Bundesregierung gebunden. In diesen Fällen hat der Vorstand einen begründeten Antrag an den Bundesminister für Handel und Verkehr zu stellen und dieser holt eine gutachtliche Äußerung der Verwaltungskommission zu dem Antrage ein. Die Entscheidung über den Antrag ist dem Vorstand vom Bundesminister für Handel und Verkehr innerhalb 14 Tagen vom Tage der Einbringung des Antrages kundzutun. Unterbleibt eine Benachrichtigung des Vorstandes, so gilt der Antrag nach Ablauf dieser Frist als genehmigt. Findet der Bundesminister für Handel und Verkehr den Antrag des Vorstandes nur in einzelnen Belangen für abänderungsbedürftig, so hat er vor der Entscheidung die Stellungnahme des Vorstandes hierzu einzuholen. (3) Hält die Bundesregierung eine Abänderung der für die österreichischen Bundesbahnen bestehenden Tarife für erforderlich, so hat der Bundesminister für Handel und Verkehr den Vorstand aufzufordern, innerhalb einer zu bestimmenden angemessenen Frist einen Antrag im Sinne des Absatzes 2 zu stellen. (4) Der Vorstand ist verpflichtet, Änderungen der für die österreichischen Bundesbahnen bestehenden Tarife, die sich infolge zwischenstaatlicher Verträge (Übereinkommen) als notwendig erweisen, zeitgerecht in Vollzug zu setzen. (5) Auf die Tarifmaßnahmen der vom Bunde für Rechnung der Eigentümer betriebenen Privatbahnen finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung; um die Genehmigung dieser Tarifmaßnahmen hat der Vorstand — und zwar, soweit dies in den Betriebsverträgen vorgesehen ist, im Einvernehmen mit den betreffenden Privatbahnverwaltungen — bei der Aufsichtsbehörde einzuschreiten.

§ 15. (1) Zur Aufnahme von Krediten, deren Rückzahlung sich auf mehr als fünf Jahre erstreckt, bedürfen die „Österreichischen Bundesbahnen" der Zustimmung des Bundesministers für Finanzen. (2) Im Rahmen des jährlichen Finanzgesetzes wird bestimmt, inwieweit der Bundesminister für Finanzen ermächtigt ist, auf Antrag der „Österreichischen Bundesbahnen" die bücherliche Sicherstellung von Krediten, die dieser Unternehmung gewährt werden, auf das im Eisenbahnbuche verzeichnete unbewegliche Eigentum des Bundes einzuräumen.

§ 16. Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" unterliegt dem staatlichen Hoheits- und Aufsichtsrechte über die Eisenbahnen. Darüber hinaus findet eine Einflußnahme der Bundesregierung nur insoweit statt, als sie in dem vorliegenden Gesetze begründet ist.

§ 17. (1) Der Vorstand ist verpflichtet, den Bundesministern für Handel und Verkehr und für Finanzen allmonatlich einen Gebarungsausweis vorzulegen. In diesen Gebarungsausweisen ist auch der Stand an schwebenden Schulden, getrennt nach Waren- und Geldschulden, aufzunehmen. Weiter hat er in der ersten Hälfte des Kalenderjahres eine Bilanz- und eine Ertragsrechnung für das abgelaufene Geschäftsjahr aufzustellen, die er sowohl der Verwaltungskommission wie den genannten Bundesministern vorzulegen hat. (2) Die Verwaltungskommission hat die Bilanz und die Ertragsrechnung sogleich in Verhandlung zu ziehen und wegen ihrer Genehmigung einen Beschluß zu fassen. Dieser ist den Bundesministern für Finanzen und für Handel und Verkehr zu übermitteln. Ein angemessener Teil des allfälligen Reingewinnes ist zur Bildung einer Rücklage zu verwenden. Diese Rücklage dient zur Deckung außerordentlicher Ausgaben sowie von Fehlbeträgen der Ertragsrechnung. Der Rest des Reingewinnes fällt dem Bundesschatze zu.

§ 18. Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" genießt hinsichtlich der direkten Steuern, Gebühren und sonstigen Abgaben dieselben Begünstigungen, die dem bisherigen Bundesbahnbetriebe derzeit eingeräumt sind.

§ 19. (1) Die näheren Bestimmungen über die Einrichtung der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" werden in einem Statute festgesetzt, das die Bundesregierung mit Verordnung zu erlassen hat. Dieses Statut ist amtlich zu verlautbaren und beim Handelsgerichte in Wien einzureichen. (2) Wegen der Übergabe der Betriebsführung der Bundesbahnen an die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" wird im Verordnungswege Näheres bestimmt.

§ 20. (1) Die Anordnung über eine Liquidation der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" trifft die Bundesregierung. (2) Im Falle der Liquidation gehen die Aktiven und Passiven der „Österreichischen Bundesbahnen" auf den Bund über.

Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Hafens von Petrograd.

Der Weltkrieg hat Rußland von der Ostsee verdrängt, die leistungsfähigen Hafenplätze sind ihm verlorengegangen. Zurzeit ist Petrograd der einzige Hafen, der einen Verkehr über die Ostsee nach Westeuropa und weiter hinaus ermöglicht. Dazu kommt, daß Petrograd mit Rücksicht auf seine nördliche Lage und weit ab vom offenen Meere unter der Ungunst der Verhältnisse leidet, die es mit sich bringen, daß der Hafen lange durch Eis vom Verkehr abgeschnitten ist. Es ist ja vor dem Weltkriege mit verhältnismäßig gutem Erfolge mit Hilfe von Eisbrechern die Schiffahrtszeit verlängert worden. Dabei kam ferner zugunsten von Petrograd der Hafen von Reval mit Baltischport als Vorhafen in Rechnung, so daß Petrograd unter allen diesen Verhältnissen immerhin bis auf ein oder zwei Monate über Reval zu Wasser erreichbar war. Das hat sich nun sehr zum Schaden von Petrograd geändert. Petrograd ist jetzt auf sich allein gestellt, es sei denn, daß Rußland mit Estland handelspolitisch sich bereits soweit verständigt haben sollte, was aber bisher noch nicht bekanntgeworden ist, daß Reval mit Baltischport von dem Petrograder Handel wieder ungehindert so benutzt werden kann, wie es seinerzeit stattgefunden hat. Aber wie sich auch die Verhältnisse entwickeln werden, unter allen Umständen ist es ein Gebot der Notwendigkeit für Rußland, alles aufzubieten, um, soweit als das irgend möglich ist, auf eigenen Füßen zu stehen. Dazu ist es unerläßlich, die verhältnismäßig kurze Schiffahrtszeit besser auszunutzen, was erfordert, daß der Hafen die Möglichkeit hat, entweder in bisheriger Weise an weit ausgedehnten Landestellen vielen Schiffen gleichzeitig Ent- und Beladungsmöglichkeit zu geben, oder mit Hilfe von mechanischen Einrichtungen, die eine schnelle Abfertigung der Schiffe ermöglichen, den Verkehr auf einen engeren Raum zusammenzudrängen. Es macht den Eindruck, als wolle man in den maßgebenden Kreisen den letzteren Weg beschreiten.

Schon im Jahre 1914 konnte der Hafen von Petrograd nicht mehr den Ansprüchen genügen, die an ihn gestellt werden mußten, und doch war es nur ein verhältnismäßig nicht sehr großer Teil des Verkehrs, den er zu bewältigen hatte, denn es standen Rußland damals noch Reval, Libau, Windau und allen voraus und weit überlegen Riga zur freien Benutzung zur Verfügung. In richtiger Einschätzung der kommenden Entwick-

lung waren schon mehrere Erweiterungsentwürfe entstanden. Vor allem ein Plan im Jahre 1912, den die amtliche Zeitschrift „Technik und Ökonomie der Verkehrs-Anstalten" (Organ des Volks-Kommissariats der Verkehrs-Anstalten) als das weitaus älteste und bescheidenste bezeichnet, das gegenwärtig aber in der ersten Reihe steht und zur Grundlage der Beratungen dient, da es sich den Verhältnissen am meisten anpaßt. Es sieht von einer erheblichen räumlichen Vergrößerung ab und wird daher von den Vertretern der Auffassung, daß die notwendige Lösung in einer „Mechanisierung des Hafenbetriebes" zu suchen sei, besonders bevorzugt.

Allen Berechnungen für die Durchführung der Mechanisierung legt das amtliche Blatt die für Petrograd immerhin noch günstige Annahme zugrunde, daß der Hafen 8 Monate der Schiffahrt zugänglich sei, ferner, daß die Arbeiten im Jahre 1922 durchgeführt werden könnten oder sollten. Auf diese letztere Annahme braucht man keinen gar zu großen Wert zu legen, denn die Durchführung so großer Arbeiten in so kurzer Zeit würde sehr überstürzt sein. Derartige Dinge wurden in Rußland zuweilen etwas sehr temperamentvoll geplant, aber doch nicht ebenso temperamentvoll durchgeführt, außerdem kommt es aber wesentlich darauf an, daß die außerordentlich wichtigen Pläne überhaupt zur Durchführung gelangen, nicht aber, daß das gerade schon 1922 geschehen sollte, dies um so mehr, da für 1922 ein so gewaltig gesteigerter Verkehr auf dem Gebiete des auswärtigen Handels gar nicht zu erwarten war. Im übrigen sieht der Entwurf von 1922 eine Bauzeit von 5—6 Jahren und eine Leistungsfähigkeit für den Hafen vor, der durch einen Verkehr — Ein- und Ausfuhr — von 1674 Mill. Pud = 27,4 Mill. Tonnen charakterisiert wird. Gegenüber dieser in Aussicht genommenen Leistungsfähigkeit kann darauf hingewiesen werden, daß der Hafen in seinem gegenwärtigen Zustande im Jahre 1913 überhaupt 450 Mill. Pud = 7,4 Mill. Tonnen bearbeiten konnte. Danach würde, falls der Plan zur Ausführung käme, die Leistungsfähigkeit des Hafens fast um das Vierfache erhöht werden. Das ist sehr reichlich, selbst wenn man zugunsten der Durchführung des Planes berücksichtigen will, daß der amtlichen Annahme zufolge der Petrograder Handel in 15 bis 20 Jahren sich verdoppelt und ferner nicht außer Betracht gelassen wird, daß der Zustrom der Güter nach Petrograd erheblich anwachsen wird, nachdem es der einzige russische Hafen im Westen des großen Reiches ist, der dem Handel verblieben ist. Immerhin ist es ein großzügiges Unternehmen, das dort geplant wird, von dem nur gewünscht werden kann, daß es auch tatsächlich verwirklicht wird, um endlich wieder mit dem reichen Erzeugungs- und Verbrauchsgebiet in einen geordneten Handelsverkehr treten zu können.

Zur Begründung des gesamten Plans war damit gerechnet, daß während der Schiffahrtszeit 1922 im Hafen zu verarbeiten wären:

Ausfuhr:

	Mill. Pud		Mill. Tonnen
Holz	127	=	2,1
Naphtha	73,5	=	1,2
Stückgüter	24	=	0,4
zus.	224,5	=	3,7

Einfuhr:

	Mill. Pud		Mill. Tonnen
Kohle	212	=	3,5
Getreide	43	=	0,7
Stückgüter	179,5	=	2,9
zus.	434,5	=	7,1

Das Jahr ist allerdings schon abgelaufen, ob die Voraussetzungen in Erfüllung gegangen sind, ist mir nicht bekanntgeworden; es spielt aber das auch nur eine ziemlich untergeordnete Rolle, weil es unter allen Umständen kein normales Handelsjahr gewesen sein kann, was schon daraus hervorgeht, daß unter der Ausfuhr Getreide nicht vorkommt, während es doch sonst ziemlich an erster Stelle steht. Für Deutschland hat die Getreideausfuhr, wie leicht begreiflich, ein sehr großes Interesse. Daher sei hier zum Schluß noch bemerkt, daß z. B. mit Hilfe der vorhandenen Elevatoren, der mit mechanischen Vorkehrungen ausgerüsteten Speicher usw. etwa 19 Mill. Pud = 0,3 Millionen Tonnen bearbeitet werden können. Alle diese Einrichtungen, um das Getreide gehörig reinigen, schnell verladen usw. zu können, sollen auf eine Leistungsfähigkeit von 43,0 Mill. Pud = 0,7 Mill. Tonnen gebracht werden. Bei der Ausrüstung des Hafens mit allen hinzugehörigen maschinellen usw. Einrichtungen hat man sich an deutsche Fabriken gewandt, auch deutsche Häfen sich zum Muster dienen lassen. Namentlich scheint Hamburg in dieser Beziehung mehrfach berücksichtigt worden zu sein. Wird das wirklich so durchgeführt, wie es geplant ist, so kann wohl erwartet werden, daß der Hafen von Petrograd nicht nur das Aussehen eines neuzeitlichen Hafens bekommen wird, sondern daß er auch in die Lage gebracht werden wird, einen großen Verkehr schlank bedienen zu können. Es ist das nicht nur für Rußland, sondern ebenso für die mit Rußland im Handelsverkehr stehenden Länder von sehr großer Bedeutung. Ich komme dabei immer wieder auf den Getreidehandel zurück, der durch die beabsichtigten Einrichtungen ein großes Maß von Solidität erhalten wird, was dem Verbraucher sehr wesentlich zugute kommen wird, weil das in den Handel gebrachte Getreide in seiner Güte gewinnen muß. Alle diese Vorteile beziehen sich natürlich auf die Getreidemengen, die diese modernen Einrichtungen in Anspruch nehmen. Ein Teil der Getreideausfuhr aus Petrograd wird aber voraussichtlich nach wie vor nicht den Weg über diese vervollkommneten Einrichtungen nehmen, denn — soweit sich übersehen läßt — werden zur Bewältigung des gesamten Getreideverkehrs auch die in Aussicht genommenen technischen Einrichtungen immer noch nicht ausreichen.

Dr. Mertens.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Industrie und Eisenbahn.** Das Präsidium des Reichsverbandes der Deutschen Industrie hat wegen der Garantie, die von der deutschen Wirtschaft für die zu Reparationszwecken aufzunehmenden Anleihen übernommen werden soll, ein Schreiben an den Reichskanzler gerichtet, dessen Wortlaut in der Tagespresse veröffentlicht wird. In diesem Schreiben kommt der Reichsverband auf seinen früheren Gedanken zurück, die Reichs- und Staatsbetriebe, deren wichtigster die Reichseisenbahnen sind, nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen zu reformieren. Es heißt in dem Schreiben: „eine erfolgversprechende Haftbarmachung der (alleinigen) staatlichen Pfandobjekte kann nur vor sich gehen, wenn die Reichs- und Staatsbetriebe nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen regeneriert und dauernd betrieben werden. Nach Meinung der Industrie wird es möglich sein, auf diesem Wege aus diesen Betrieben in absehbarer Zeit jährlich etwa 600 Millionen Goldmark, bei günstiger Entwicklung der Wirtschaft eine Milliarde und mehr herauszuwirtschaften." Die Reichsregierung hat zu diesem Schreiben noch keine Stellung genommen, sondern erklärt, daß sie unter eigener Verantwortung und in voller Unabhängigkeit prüfen wird, wie weit die Darlegungen des Schreibens über die Bemessung und Verteilung der von der Wirtschaft aufzubringenden Leistungen bei den weiteren Schritten der Reichsregierung Verwertung finden können. Mit der gleichen Selbstverantwortung wird sie die gesetzlichen Maßnahmen vorbereiten, die für die Steigerung der deutschen Leistungsfähigkeit erforderlich sein werden, wie sie im wesentlichen in der Note vom 14. November unter weitgehender Zustimmung der Parteien umrissen und von der Regierung wiederholt zugesagt worden sind.

— **Schnellzugzuschläge auf der Reichsbahn.** Vom 1. Juni d. J. ab betragen die Schnellzugzuschläge

	in der 1. Zone 1—75 km	in der 2. Zone 76—150 km	in der 3. Zone über 150 km
in der 3. Klasse	1 000 ℳ	2 000 ℳ	3 000 ℳ
„ „ 2. „	2 000 ℳ	4 000 ℳ	6 000 ℳ
„ „ 1. „	4 000 ℳ	8 000 ℳ	12 000 ℳ

— **Erhöhung der Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.** Am 1. Juni findet eine Erhöhung der bisherigen Fahrpreissätze des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs um 100 % statt. Die neuen Fahrpreise stellen sich für die 3. Klasse in der ersten Preisstufe auf 400 ℳ für Einzelkarten, auf 10 000 ℳ für Monatskarten und für die 2. Klasse in der ersten Preisstufe auf 800 ℳ für Einzelkarten und auf 20 000 ℳ für Monatskarten.

Für Einzelkarten steigen die Preise um 100 ℳ in der 3. Klasse und um 200 ℳ in der 2. Klasse für jede Preisstufe.

Die Preise für die Monatskarten im Vorortverkehr betragen: 5400 ℳ für die 4. Klasse, 7200 ℳ für die 3. Klasse und 14 400 ℳ für die 2. Klasse.

— **Die Führung von Personallisten** bei der Reichsbahndirektion ist mit Rücksicht auf die fortschreitende, einheitliche Regelung des Anstellungs- und Beförderungswesens der Beamten durch einen Erlaß des Reichsverkehrsministeriums nach einheit-

lichen Bestimmungen geregelt worden. Es sind bei den Reichsbahndirektionen zu führen Dienstalterslisten der Beamten, Stationierungslisten, Planstellenkontrollen und Anwärterlisten. Für diese Listen sind einheitliche Muster festgesetzt.

Von einer allgemeinen Neuanlegung der in den Verwaltungsbezirken zurzeit noch geführten Personallisten ist jedoch wegen der damit verbundenen erheblichen Kosten abzusehen. Wird aber die Neuanlegung einer Liste aus sachlichen Gründen erforderlich, so ist das nunmehr vorgeschriebene einheitliche Muster zu verwenden.

1. Eine Dienstaltersliste ist für jede einzelne Beamtenklasse (planmäßige und außerplanmäßige Beamte sowie Beamte im Vorbereitungsdienst) zu führen und hat sämtliche Beamte der Klasse für den Verwaltungsbezirk zu umfassen. Die Liste soll, wie sich aus der Bezeichnung ergibt, die Dienstaltersfolge der Beamten untereinander feststellen. Die Beamten sind daher in der Reihenfolge des Dienstalters einzutragen. Bei der Einrichtung des Musters ist davon ausgegangen, daß die Dienstaltersliste auch ein Bild über die persönlichen und dienstlichen Verhältnisse sowie über die dienstliche Laufbahn der Beamten geben und ein Zurückgreifen auf die Personalakten tunlichst entbehrlich machen soll.

2. Die Stationierungsliste dient als Nachweis für die Personalbesetzung der einzelnen Dienststellen und zugleich zur Überwachung der Einhaltung des genehmigten Kopfstandes an Beamtenkräften. Die Stationierungsliste soll für jede Dienststelle im Kopf die Zahl der genehmigten Arbeitskräfte, gegebenenfalls unter Trennung nach Zahl und Art der Arbeitsraten, enthalten und darunter die vorhandenen Beamten und sonstigen Beamtenkräfte nachweisen.

3. Die Planstellenkontrolle soll einen Nachweis über das Freiwerden und die Wiederbesetzung der Planstellen sowie über die Besetzung neu genehmigter Planstellen, ferner eine Kontrolle über die Einhaltung der genehmigten Stellenzahl bieten. Es ist notwendig, von Zeit zu Zeit die Gesamtsumme der nach der Planstellenkontrolle besetzten Planstellen mit der Summe der Beamten nach der Dienstaltersliste zu vergleichen.

4. Die Anwärterlisten sollen einen Überblick über die jeweilig vorhandenen Anwärter für eine bestimmte Art von Beamtenstellen geben. Die Dienstaltersliste der außerplanmäßigen Beamten dient in den Fällen, in denen die Stellenbesetzung von den Direktionen innerhalb des eigenen Bezirks geregelt wird, zugleich als Anwärterliste für die in Betracht kommende Klasse der planmäßigen Beamten.

Auch die Dienstalterslisten der planmäßigen Beamten können in gleicher Weise wie die der außerplanmäßigen Beamten zugleich als Anwärterlisten benutzt werden, wenn es sich um die Erreichung von Beförderungsstellen handelt, für welche die praktische Befähigung in der Regel an der Hand der bisherigen Dienstaltersfolge festzustellen ist. Im übrigen sind für Beförderungsstellen besondere Anwärterlisten anzulegen, in die nur die als Anwärter anerkannten Beamten aufgenommen werden.

— **Eisenbahnabteile für Schwerkriegsbeschädigte.** Trotzdem nach den angestellten Erhebungen die Abteile für Schwerkriegsbeschädigte, besonders im Fernverkehr, nur mäßig besetzt sind, soll aus Zweckmäßigkeitsgründen die Vorhaltung von Abteilen für Schwerkriegsbeschädigte überall dort von den einzelnen Reichsbahndirektionen angeordnet werden, wo ein Bedürfnis dafür vorliegt. Bei der Auswahl der Züge wird auf die Mitwirkung der Organisationen der Kriegsbeschädigten Bedacht genommen.

Freie Plätze in den Abteilen für Schwerkriegsbeschädigte werden wie bisher in erster Linie Friedensinvaliden, Schwerunfallverletzten, Geburtskrüppeln, Blinden und ähnlichen hilfsbedürftigen Personen zugewiesen werden. Bei Zügen, die Abteile für Schwerkriegsbeschädigte nicht führen, wird das Zugbegleitpersonal den Kriegsbeschädigten, Schwerunfallverletzten usw. beim Aufsuchen freier Plätze nach Möglichkeit behilflich sein.

— **Ermäßigte Aufbewahrungsgebühren für Fahrräder von Zeitkarteninhabern.** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 werden die ermäßigten Aufbewahrungsgebühren für Fahrräder von Zeitkarteninhabern erhöht, und zwar der Preis der Monatskarte für Fahrradaufbewahrung von 1680 ℳ auf 4000 ℳ, der Wochenkarte für Fahrradaufbewahrung von 420 ℳ auf 1000 ℳ. Gleichzeitig wird der Höchstbetrag, bis zu dem die Eisenbahnverwaltung für Verlust oder Beschädigung des Rades den nachgewiesenen Schaden ersetzt, von 500 auf 100 000 ℳ heraufgesetzt.

— **Erhöhung der Haftpflichtsumme für Handgepäck.** Die ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen hat in ihrer letzten Sitzung beschlossen, den Höchstbetrag, mit dem die Eisenbahn für Aufbewahrungsgepäck haftet, von 3000 ℳ auf 100 000 ℳ zu erhöhen. Der Beschluß wird, wenn nicht von den beteiligten Eisenbahnverwaltungen wirksamer Widerspruch erhoben wird, zum 1. Juni durchgeführt werden.

— **Erledigung von Entschädigungsanträgen aus Frachtverträgen durch Normaldienststellen.** Der Betrag, bis zu dem die mit der Abfertigung von Gütern usw. befaßten Normaldienststellen zur selbständigen Erledigung von Entschädigungsanträgen aus Frachtverträgen über die Beförderung von Gütern usw. befugt sind, ist für den Reichsbahnbinnenverkehr von 10 000 ℳ auf 50 000 ℳ erhöht worden.

— **Neue Zugverbindungen.** Von den zu Beginn des Jahres ausgefallenen Personenzügen verkehren, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung" mitteilt, von jetzt ab außer den bereits gemeldeten wieder: D 6/5 Berlin-Hamburg, ab Lehrter Bahnhof 12.30 Uhr nachmittags, an Altona 5.21 Uhr nachmittags; ab Altona 12.05 Uhr nachmittags, an Berlin 5.20 Uhr nachmittags (nur Werktags). D 19/20 Berlin-Stolp, ab Stettiner Bahnhof 3 Uhr nachmittags, an Stolp 10.04 Uhr nachmittags; ab Stolp 9.40 Uhr vormittags, an Berlin 4.23 Uhr nachmittags (nur Werktags). D 70/71 Schlafwagenzug Berlin-München, ab Anhalter Bahnhof 7.32 Uhr nachmittags, an München 7.45 Uhr vormittags; ab München 7.15 Uhr nachmittags, an Berlin 7.30 Uhr vormittags. D 22/21 Berlin-Hamm, ab Schlesischer Bahnhof 10.50 Uhr vormittags, an Hamm 6.41 Uhr nachmittags; ab Hamm 1.10 Uhr nachmittags, an Berlin 8.48 Uhr nachmittags (mit Anschluß nach und von Essen-Dortmund). D 110/125 Breslau-Görlitz, ab Breslau 5.44 Uhr vormittags, an Görlitz 8.33 Uhr vormittags; ab Görlitz 10 Uhr nachmittags, an Breslau 12.58 Uhr vormittags. Das Eilzugpaar 193/194 Berlin-Görlitz verkehrt seit 17. Mai wieder. Die Fahrzeiten der Züge sind: ab Görlitz vorm. 6.00, an Berlin 9.46 und ab Berlin abends 9.18, an Görlitz nachts 1.30. Die Schnellzüge 105 und 106 werden nach einer Mitteilung der Reichsbahndirektion Breslau vom 1. Juni ab wieder zwischen Breslau und Cassel verkehren. Nach dem ursprünglichen Plan sollten sie zwischen Breslau und Sagan aufgehoben werden.

— **Schlafwagenverkehr.** Am 5. Juni treten im Schlafwagenverkehr Tariferhöhungen in Kraft. Es kostet dann eine Bettkarte in der ersten Klasse 70 000 ℳ (Vormerkgebühr 7000 ℳ), für die zweite Klasse 35 000 (Vormerkgebühr 3500 ℳ) und für die dritte Klasse 14 000 ℳ (Vormerkgebühr 1400 ℳ).

— **Sommersonderzüge 1923.** Auch in diesem Sommer wird zur Erleichterung des Reiseverkehrs wie in den Vorjahren eine Anzahl Sonderzüge zu ermäßigten Preisen abgelassen werden.

Zu diesen Zügen werden nur Fahrkarten 3. Klasse ausgegeben, die zur Hin- und Rückfahrt innerhalb von 60 Tagen berechtigen. Auf der Hinfahrt muß der Sommersonderzug benutzt werden. Auf der Rückfahrt dürfen alle Eil- und Personenzüge ohne weiteres benutzt werden, Schnellzüge gegen Zahlung des tarifmäßigen Schnellzugzuschlages.

Es werden folgende Sonderzüge zum ermäßigten Fahrpreise abgelassen werden:

1. nach der Grafschaft Glatz am 10. und 11. Juli;
2. nach dem Riesengebirge am 16. Juni, 10. und 11. Juli und 11. August;
3. nach München am 16. Juni, 10. und 11. Juli und 11. August;
4. nach Thüringen am 10. Juli;
5. nach Thüringen und Frankfurt (Main) am 11. Juli;
6. nach Westfalen und Rheinland am 10. Juli und 11. August;
7. nach der Nordsee am 10. Juli;
8. nach Stettin am 16. Juni, 10. und 11. Juli, 11. August;
9. nach Ostpreußen über Posen-Thorn am 10. Juli und 11. August.

Mit dem Fahrkartenverkauf zu den im Juni verkehrenden Sonderzügen wird am 2. Juni, zu den im Juli verkehrenden Sonderzügen nach Thüringen, Frankfurt (Main) und Stettin am 27. Juni, nach den übrigen Richtungen am 28. Juni, zu den im August verkehrenden Sonderzügen am 27. Juli begonnen. Die Verkehrszeiten der Sonderzüge und ihre Fahrpreise werden demnächst durch Aushang auf den Bahnhöfen bekanntgegeben werden. Außerdem wird in diesem Jahre eine Übersicht der verkehrenden Sonderzüge ausgegeben werden, die von den Fahrkartenausgaben käuflich erworben werden kann

— **Weitere Besetzung von Strecken und Bahnhöfen.** Wie der D. A. Z. aus Münster berichtet wird, wurden am 24. Mai zugleich mit dem Bahnhof Essen-West die Bahnhöfe Mülheim-Styrum,

Mülheim-Eppinghofen und Mülheim-Heißen besetzt. Die Bediensteten der Station Eppinghofen wurden in den Wartesaal getrieben, wo sie ihre Namen und ihre Adressen angeben mußten, worauf sie entlassen wurden. Die Besetzung erfolgte durch das 24. Artillerieregiment und das 4. Eisenbahnregiment. Auf den Bahnhöfen wurde ein Anschlag verbreitet, in dem die sofortige Aufnahme der Arbeit gefordert wird. Die bei der Besetzung angetroffenen Arbeiter der Betriebswerkstätte Styrum wurden aufgefordert, für die Besatzung zu arbeiten. Als sie dies ablehnten, wurden sie vertrieben.

Es scheint, daß die Franzosen die Strecke Essen-Hauptbahnhof-Ratingen-Ost freigeben wollen, um die Linie Wedau-Essen-Nord-Bochum-Nord zu militarisieren. Darauf weist auch die Ausplünderung des militarisierten Bahnhofes Kupferdreh hin, der von den Franzosen bis auf die geringste Schraube abmontiert wird.

— **Sperrung von Rheinbrücken und Bahnlinien bei Düsseldorf.** WTB. meldet unterm 25. Mai aus Köln: Die französischen Besatzungsbehörden arbeiten daran, die Abschnürung des Stadt- und Landkreises Düsseldorf noch vollständiger zu machen. Die belgische Besatzungsbehörde hat bestimmt, daß Automobile, die zwischen der belgischen Besatzungszone und den Brückenköpfen Düsseldorf und Duisburg-Ruhrort verkehren, nur die Rheinbrücken bei Düsseldorf-Untercassel und bei Homberg unter Ausschluß sämtlicher anderer Brücken und Fähren zum Rheinübergang benutzen dürfen. Außerdem ist der gesamte Verkehr über diese beiden noch übrig gebliebenen Rheinbrücken in der Zeit von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh für jedes Fuhrwerk gesperrt.

Die französische Behörde in Düsseldorf hat ferner die Eisenbahnstrecken der niederrheinischen Kleinbahnen nach Düsseldorf-Rath, nach Ratingen, nach Gerresheim und Neuß gesperrt, unter dem Vorwand, daß über diese Strecken Kohlen befördert worden seien. Durch die Stillegung der Düsseldorfer elektrischen Bahnen sind die Zufuhrbahnen, die den Verkehr mit den in das unbesetzte Gebiet führenden Kleinbahnstrecken vermitteln, unterbunden. Die einzige noch bestehende Verbindung zwischen Düsseldorf und dem übrigen Teile der Besatzungszone geht über Benrath.

— **Angst der Franzosen vor „Sabotage“.** Der Bezirksdelegierte für den Stadtkreis Coblenz teilt einen Befehl der Interalliierten Rheinlandkommission vom 23. Mai mit, wonach infolge von „Sabotageakten“, die an verschiedenen Punkten des Schienenweges begangen wurden, jeder Verkehr sowohl zu Fuß wie auch von Fahrzeugen jeder Art einschließlich Motor- und Fahrrädern in der Zeit von 9 Uhr abends bis 5 Uhr morgens bis auf weiteres auf der linken Rheinseite im Landkreis Coblenz und dann auf dem ganzen Weg rheinaufwärts bis Bingerbrück einschließlich des Verkehrs innerhalb der Ortschaft Bingerbrück verboten ist. Ferner ist jeder Verkehr mit Automobilen, Motorrädern usw. nicht nur in der Zeit von 9 Uhr abends bis 5 Uhr morgens, sondern überhaupt auf der Rheinstraße von Bingerbrück rheinabwärts bis Coblenz untersagt.

— **Zugzusammenstöße im französischen Eisenbahnbetrieb.** Wie der „Schwäb. Merkur“ meldet, stieß am 20. Mai eine von Kierberg nach Liblar fahrende Lokomotive auf einen vorausfahrenden Militärzug. Es handelt sich um einen Unfall innerhalb der englischen Zone auf der von den Franzosen betriebenen Strecke. Vier Wagen sind entgleist. Die Zuglokomotive und die Leerlokomotive sind schwer beschädigt. — In Oberhausen-West stießen zwei von den Franzosen geführte Züge zusammen. Der Materialschaden ist groß.

— **Verhinderung eines Kindertransportes.** Wie die Rheinisch-Westfälische Zeitung meldet, verweigern seit 23. Mai die Belgier allen Staats- und Kommunalbeamten (Lehrpersonen, Geistliche, Pflegerinnen usw.) die Abstempelung der Pässe und damit die Ausreise ins unbesetzte Gebiet. So konnte am 24. Mai nachmittags ein großer Kindertransport, der nach Augsburg abfahren sollte, die Ausreise nicht antreten, weil die Begleiter, meist Lehrpersonen, nicht zugelassen wurden. Es scheint fast, daß damit auch eine systematische Unterbindung der Kindertransporte eingeleitet werden soll.

— **Weitere Eisenbahnerausweisungen.** WTB. meldet unterm 24. Mai aus Mülheim: Gestern wurden die ersten 56 Eisenbahner aus der Kolonie Wedau ausgewiesen, auf Autos nach Wülfrath gebracht und von dort ins unbesetzte Gebiet abgeschoben. Die Familien müssen ihnen in den nächsten Tagen folgen. Die Räumung der beiden Eisenbahnerkolonien, von der etwa 500 Familien betroffen werden, wird etappenweise vor sich gehen. Die Ausgewiesenen müssen ihr Mobiliar zurücklassen.

Vom selben Tage meldet WTB. aus Trier: Nachdem die Franzosen gestern in der Pfalz 19 Eisenbahnbeamte unter den bekannten Umständen aus ihren Wohnungen vertrieben, wurden heute im Stadtviertel Trier-West neue Wohnungsräumungen vorgenommen, von denen ungefähr 40 Familien betroffen wurden. Auch in diesem Falle wurde den Betroffenen eine ganz kurze Frist gestellt.

Aus Crefeld wird der „D. A. Z.“ unterm 22. Mai berichtet: Heute trafen 36 Eisenbahnerfamilien aus Neuß in Köln ein, die von der französischen Besatzungsbehörde ausgewiesen worden waren. Es handelt sich um 140 Personen, darunter Greisinnen und Säuglinge.

Weiter meldet WTB. aus Düsseldorf vom 28. Mai: Die Massenausweisungen von Eisenbahnbeamten werden fortgesetzt; hauptsächlich wurden die an der Friedrichstraße ansässigen Familien von der Ausweisung betroffen. In Wedau sind gestern erneut 19 Eisenbahnerfamilien ausgewiesen worden.

— **Abschnürung des Kölner Bezirks.** Aus Köln wird der D. A. Z. unterm 23. Mai gemeldet: Infolge der Besetzung und Stillegung der Bahnhöfe Hennef und Siegburg durch die Franzosen ist die Hauptzufahrtslinie aus dem unbesetzten Gebiet nach dem Bezirk Köln lahmgelegt. Der Eisenbahnverwaltung ist es unmöglich, über die beiden noch zur Verfügung stehenden Nebenstrecken den Verkehr in dem bisherigen Umfange aufrecht zu erhalten. Um die Lebensmittelzufuhr nach dem Kölner Bezirk zu sichern, ist für diesen Bezirk eine Annahme- und Rückhaltsperre verhängt worden.

— **Böswillige Falschmeldungen.** Nach einer Meldung des Schwäb. Merkur sind die außerhalb der Pfalz verbreiteten Gerüchte, nach denen 80 % der pfälzischen Eisenbahner die Arbeit bei den Franzosen wieder aufgenommen hätten, unzutreffend. Nach den gemachten Erhebungen sind es nur 30 Leute, und zwar größtenteils von auswärts, die sich in den Dienst der Franzosen gestellt haben.

— **Betriebsrätewahlen bei der Reichsbahn.** Die Ergebnisse über die Betriebsrätewahlen bei der Reichsbahn, die bis jetzt vorliegen, lassen erkennen, daß trotz der großen Propaganda die kommunistische Bewegung unter den Eisenbahnern gegenüber dem Vorjahre nur in sehr geringem Maße zugenommen hat. Infolge der Besetzungen usw. konnte von 30 Reichsbahndirektionsbezirken nur in 18 eine Wahl vorgenommen werden. Wirkliche Erfolge haben, wie wir der D. A. Z. entnehmen, dabei die Kommunisten nur in Berlin erzielt, wo nach der Spaltung des Deutschen Eisenbahnerverbandes sich die sogenannte „Opposition“ gebildet hat, die 12 800 Stimmen auf sich vereinigen konnte. In Oppeln haben die Kommunisten 6000 Stimmen erhalten, in Altona, wo sie ihre Liste mit den noch Unorganisierten verbanden, rund 2000 Stimmen, in Breslau, wo sie mit der Reichsgewerkschaft der Eisenbahnhandwerker zusammengingen, 647 Stimmen. In Dresden, wo die Kommunistische Partei Deutschlands im Vorjahre 7750 Stimmen bekommen hatte, erhielt sie diesmal 8309 Stimmen. Dagegen ist die radikale Richtung in Königsberg, Magdeburg, im Direktionsbezirk Osten und Stettin und besonders in den süddeutschen Reichsbahndirektionsbezirken überhaupt nicht zur Geltung gekommen. Besonders auffallend ist es, daß die Kommunisten in Sachsen so wenig Zuwachs erhielten, an einigen Stellen sogar zurückgegangen sind. Selbst in Berlin und Dresden vermochten sie, obwohl sich hier ihre Hauptstützpunkte befinden, nicht einmal die Hälfte der abgegebenen Stimmen auf sich zu vereinigen. In den einzelnen örtlichen Betriebsräten, mit Ausnahme Berlin, Dresden und Breslau, konnten die Kommunisten, soweit sie überhaupt Stimmen auf sich vereinigten, nur etwa 5 % der Sitze erringen. Die Zahl der im Bereich der Reichsbahn für die Kommunisten bei der gesamten Wahl abgegebenen Stimmen beträgt rund 29 000.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Dem Verwaltungsbericht der Direktion entnehmen wir folgende Angaben: Der Betrieb des Unternehmens ist im Berichtsjahre 1922 im allgemeinen von Störungen verschont geblieben. Dem am 2. Februar einsetzenden Streik der Beamten und Arbeiter bei den Reichsbahnen haben sich seine Bediensteten nicht angeschlossen; immerhin hat die Unterbrechung des Verbandsverkehrs durch diesen Streik, ebenso wie eine im November beginnende mehrwöchige Arbeitseinstellung der Lübecker Hafenarbeiter die Entwicklung des Verkehrs vorübergehend beeinträchtigt.

Die Betriebsausgaben hielten sich in der ersten Hälfte des Jahres in den erwarteten Grenzen. Erst die im August einsetzende, in den letzten Monaten des Berichtsjahres sich rasch steigernde Geldentwertung führte zu einer außergewöhnlichen Erhöhung aller sachlichen Kosten; da auch die Besoldung der Beamten und die Löhne der Arbeiter der allgemeinen Preissteigerung angepaßt werden mußten, schlossen sich die persönlichen Ausgaben dieser Aufwärtsbewegung an. Das finanzielle Ergebnis war gleichwohl befriedigend. Die Reichsbahnverwaltung, von deren Tarifpolitik die Lübeck-Büchener Eisenbahn abhängig ist, hielt an dem Grundsatz fest, daß das Reichsbahnunternehmen

seine Aufgaben durch eigene Einnahmen ohne Inanspruchnahme der Notenprese zu decken habe, und erhöhte die Gütertarife wiederholt so rasch und so stark, daß auch die Lübeck-Büchener Eisenbahn bei Anwendung der gleichen Tarife die Betriebsausgaben decken konnte. Im Personenverkehr wurden die zuletzt am 1. Februar des Berichtsjahres festgestellten Tarife bis Ende September unverändert beibehalten, so daß während des ganzen Sommers der sich lebhaft entwickelnde Personenverkehr zu unzulänglichen Tarifsätzen gefahren werden mußte. Auch die am 1. Oktober, 1. November und 1. Dezember eintretenden Erhöhungen der Personentarife, die im Endergebnisse annähernd zu einer Verzehnfachung der Januartarife führten, haben an dem Mißverhältnis zwischen den Selbstkosten der Eisenbahn und den Fahrgeldeinnahmen nichts gebessert. Beispielsweise stieg der Kohlenpreis in der gleichen Zeit auf das 56fache. Die Verwaltung schätzt ihren Verlust aus dem Personenverkehr auf mehr als 400 Millionen Mark, sie mußte daher den dritten Teil ihrer Güterverkehrseinnahme verwenden, um den Ausfall im Personenverkehr zu decken.

Infolge der mehrfachen Tariferhöhungen erreichten die Verkehrseinnahmen bisher nicht dagewesene Zahlen, die zu einem Vergleich mit dem Vorjahre sich nicht eignen. Man muß die Zahlen der beförderten Personen und Güter gegenüberstellen, um zu erkennen, daß die Verkehrsentwicklung im Berichtsjahr eine aufsteigende war. Der Personenverkehr ist mit 12 682 276 Personen (1921: 10 724 786) um 18,25 % gestiegen; der Wettbewerb der Walddörferbahn, die von Volksdorf nach Gr. Hansdorf verlängert wurde, wird zwar dem Vorortverkehr Hamburg-Ahrensburg eine Anzahl von Reisenden, namentlich Ausflüglern, entzogen haben; er hat aber eine weitere Steigerung dieses Vorortverkehrs (um rund 124 000 Personen) nicht verhindert. Die Abwanderung der Reisenden in niedrigere Klassen machte langsam Fortschritte. Von 100 Reisenden fuhren in der vierten Klasse 29 (1921: 26), in der dritten Klasse 55 (1921: 57); der Rest — 16 Personen gegen 17 im Vorjahre — fuhr in den beiden oberen Wagenklassen. Im Güterverkehr wurden 165 458 t (6,8 %) mehr befördert als im Vorjahr. Im Wagenladungsverkehr blieben Erze, Obst und Fische hinter den Beförderungszahlen des Vorjahres zurück, dagegen zeigten Baustoffe, wie Bau- und Nutzholz, Steine, Ziegeleifabrikate, ferner Eisen und Stahl, Düngemittel und Steinkohlen merkliche Zunahmen. Die Unregelmäßigkeiten im Güter- und Gepäckverkehr haben abgenommen; auch die Zahl der Entschädigungsanträge, die im Vorjahr 3750 betrug, ist wiederum, und zwar auf 3381, zurückgegangen. An Entschädigungen für Verlust, Beschädigungen usw. sind 3 980 862 ℳ gegen 1 084 626 ℳ im Vorjahre gezahlt, ein Betrag, der, an der Geldentwertung gemessen, als niedrig bezeichnet werden darf. Die Bediensteten der Fahndungsabteilung haben sich die Abwendung und Verfolgung von Unregelmäßigkeiten mit Eifer und Erfolg angelegen sein lassen.

In dem Bestreben, Betrieb und Verwaltung des Unternehmens straffer zusammenzufassen und jeden entbehrlichen Instanzenzug zu vermeiden, sind die bisherigen Bauinspektionen in Hamburg und Lübeck und die Maschineninspektion in Lübeck aufgelöst, in die Direktion eingegliedert und ihre Vorstände zu Dezernenten der Direktion ernannt worden.

Der Fahrplan für die Sommermonate ist mit geringen Änderungen gegen das Vorjahr am 1. Juni und der Winterfahrplan am 8. Oktober in Kraft gesetzt worden. Seit dem Jahre 1913 ist die Zahl der Beamten und Arbeiter bei der Verwaltung um 25 % (bei der Reichsbahn um 34,5 %) gestiegen.

Die gesamten Betriebseinnahmen haben 1 561 528 730 ℳ, die Betriebsausgaben 1 546 098 123 ℳ betragen, beide unter Einschluß der auf den Erneuerungs- und Reservefonds entfallenden Einnahmen und Ausgaben. Nach Abzug der diesen Fonds betreffenden Einnahmen und Ausgaben stellen sich die Betriebseinnahmen auf 1 558 118 029 ℳ und die Betriebsausgaben auf 1 221 039 745 ℳ. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt 337 078 284 ℳ gegen 13 860 896 ℳ im Vorjahr. Hiervon waren zur Verzinsung und Tilgung der Vorrechtsanleihe erforderlich 884 250 ℳ. Von dem Restbetrage von 336 194 034 ℳ kommt in Abzug die Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds, nach Beschluß des Gesellschaftsausschusses berechnet auf 333 488 194 ℳ. Der zur Verfügung verbleibende Betrag von 2 705 839 ℳ gestattet die Verteilung einer Dividende von 8 % auf das Aktienkapital von 31 000 000 ℳ im Betrage von 2 480 000 ℳ. Als Gewinnanteile für die Mitglieder des Ausschusses sind 65 263 ℳ in Rechnung zu stellen. Zur Zahlung der Eisenbahnsteuer sind 160 576 ℳ erforderlich.

— **Verbindung der A. E. G.-Schnellbahn mit der Hochbahn in Berlin.** Wie die „D. A. Z." erfährt, sind in den letzten Tagen Verhandlungen eingeleitet worden, um einen Ausgleich zwischen der Stadt Berlin und der A. E. G.-Schnellbahn-Gesellschaft zu erreichen und um wenigstens den Betrieb einer Teilstrecke dieser Bahn zu ermöglichen.

Das Reichsgericht hat, wie erinnerlich, vor einigen Monaten die A. E. G.-Schnellbahn-Gesellschaft dazu verurteilt, den Bahnbau zu vollenden oder sich aufzulösen. Die Gesellschaft hat bekanntlich daraufhin beschlossen, in Liquidation zu treten. Dadurch wird die Stadt Berlin Eigentümerin der Bahnstrecke. Der bisher durchgeführte Bau ist aber wertlos, wenn er nicht betriebsfähig hergestellt wird. Das städtische Verkehrsamt ist infolgedessen auf den im Interesse der Groß-Berliner Bevölkerung und des Groß-Berliner Verkehrs außerordentlich zu begrüßenden Gedanken gekommen, die zum größten Teil hergestellte Nord-Teilstrecke der A. E. G.-Schnellbahn betriebsfertig zu machen und sie unter Änderung der bisherigen geplanten Linienführung vom Rosenthaler Tor zum Schönhauser Tor zu führen und dort an die Hoch- und Untergrundbahn anzuschließen. Es wäre nur noch eine neue Tunnelstrecke von 900 m zu bauen, was gegenwärtig einen Kostenaufwand von 6 bis 7 Milliarden erfordert. Es würde dann weiter die Möglichkeit bestehen, die A. E. G.-Bahn in einer zweiten Etappe zum Alexanderplatz zu führen.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20 S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
Vom 29.4.–5.5.23 das	10 550 fache	3 000 fache	6 020 fache
„ 6.5.–12.5.23 „	12 220 „	3 000 „	6 680 „
„ 13.5.–19.5.23 „	13 800 „	3 300 „	7 500 „
„ 20.5.–26.5.23 „	13 800 „	3 500 „	7 620 „

— **Luftverkehr Königsberg (Pr.)—Moskau.** Anschließend an den Zug D 7, 6 Uhr nachm. ab Berlin, 5.52 an Königsberg hat die Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft die Abfahrt ihrer Flugzeuge an jedem Dienstag, Donnerstag und Freitag auf 6.45 ab Königsberg und die Ankunft in Moskau auf 4 Uhr festgesetzt.

— **Die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner** nahm im letzten Vierteljahr an Mitgliederzahl um 20 % zu. Im Casseler Bezirk betrug die Zunahme sogar 46 %.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche des Reichsverkehrsministeriums sind ernannt: der Ministerialdirektor Anger in Berlin zum Präsidenten des Preußischen Technischen Ober-Prüfungsamts und der Regierungsbauführer des Ingenieurbaufachs Carl Mecklenburg in Schwerin zum Regierungsbaumeister. — Überwiesen ist der Ministerialrat Brandes im Reichsverkehrsministerium dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin zur Verwendung als Abteilungsdirektor. — Gestorben ist der Ministerialamtmann im Reichsverkehrsministerium Münchow in Berlin.

Österreich.

— **Betriebsergebnis der österreichischen Bundesbahnen.** Für den Monat März 1923 stellen sich die vorläufig ermittelten Verkehrseinnahmen im Personen- und Gepäckverkehr der Bundesbahnen auf 29 099 037 000 K., im Güterverkehr auf 93 001 555 900 K., somit zusammen auf 122 100 592 900 K.; dazu kommen noch verschiedene Einnahmen im vorläufig ermittelten Betrage von 7 569 296 000 K., so daß sich insgesamt Betriebseinnahmen von 129 669 888 900 K. ergeben. Gegenüber den aus dem Jahresvoranschlage 1923 ermittelten Monatsvoranschlagsbeträgen für den Personen- und Gepäckverkehr von 40 000 000 000 Kronen und für den Güterverkehr von 160 060 000 000 K., zusammen 200 060 000 000 K., und für verschiedene Einnahmen von 5 286 977 000 K., somit insgesamt 205 346 977 000 K., stellt sich dieses vorläufige Ergebnis im Personen- und Gepäckverkehr um 10 900 963 000 K., im Güterverkehr um 67 058 444 100 K., an Verkehrseinnahmen somit um 77 959 407 000 K. ungünstiger, dagegen bei den verschiedenen Einnahmen um 2 282 319 000 K. günstiger, insgesamt um 75 677 088 100 K. ungünstiger. — Die nunmehr vorliegende endgültige Abrechnung der Einnahmen im November 1922 hat 176 100 267 005 K., das sind rund 50,7 % mehr als die seinerzeit vorläufig ermittelte Einnahme von 116 782 759 400 K. ergeben. Die vorläufig ermittelten Ausgaben des Bundesbahnbetriebes für den Monat März 1923 stellen sich auf 296 300 220 000 K., somit gegenüber einem Monatsvoranschlagsbetrage von 354 757 929 000 K. um 58 459 709 000 K. günstiger.

— **Platzkarten im Sommerdienst der Bundesbahnen.** Vom 1. Juni d. J. ab werden für alle von Wien Westbahnhof abgehenden D-Züge und für den Zug D 3 Wien Franz Josef-Bahn-

hof-Karlsbad Platzkarten in Wien ausgegeben, und zwar bei den Westbahnzügen D 3 Wien-Bad Aussee, D 203 Wien-Salzburg, D 405 Wien-Passau, D 207 Wien-Bregenz und D 409 Wien-Passau zur Fahrt nach und über Linz, beim Zug D 209 nach und über Salzburg und beim Karlsbader Bäderzug D 3 (Franz Josef-Bahn) nach und über Gmünd Stadt. Für die Platzkarten ist je nach Benützung der ersten, zweiten oder dritten Wagenklasse ein Betrag von 9000, 6000 oder 3000 K. zu entrichten. Außerdem findet zu diesen Zügen nach Maßgabe des Fassungsraumes noch eine begrenzte Anzahl von Reisenden ohne Platzkarten Zutritt, die jedoch Sitzplätze nur insoweit in Anspruch nehmen können, als solche nicht den Inhabern von Platzkarten vorbehalten sind. Die Platzkarten sind zugleich mit der Fahrkarte oder gegen Vorweis eines bereits früher gelösten gültigen Fahrtausweises, und zwar für Westbahnzüge im Vorverkauf bei der Zweigstelle Messepalast des österreichischen Verkehrsbüros oder vor Abfahrt des Zuges am Westbahnhof, für den Karlsbader Zug im Vorverkauf beim Reisebüro Schenker & Ko., I. Bez., Schottenring 18 a, oder bei der Vorverkaufskasse am Franz Josef-Bahnhof sowie vor Abgang des Zuges bei der Personenkasse ebendort erhältlich. Diese vorläufig versuchsweise eingeführte Einrichtung, die der Bequemlichkeit der Reisenden ebenso wie der besseren Ausnutzung der Züge dienen soll, kann nur dann beibehalten werden, wenn die erlassenen Vorschriften genaueste Beachtung finden. Gegenteiligenfalls wäre im Hinblick auf die noch immer begrenzte Leistungsfähigkeit der Bahnen die Rückkehr zum Platzkartenzwange unvermeidlich. Die Bahnämter sind angewiesen, insbesondere die Einhaltung der Bestimmungen über die Mitnahme von Handgepäck strengstens zu überwachen.

— **Generalversammlung der Südbahn.** Am 16. Mai hat die 73. ordentliche Generalversammlung der Südbahn stattgefunden. Präsident Dr. Weeber widmete zunächst den verstorbenen Verwaltungsratsmitgliedern C. A. V. Mario Glessig, Dr. Wilhelm Rosenberg und Cornelis de Witt tiefempfundene Nachrufe, behandelte sodann in längeren Ausführungen den auf der Konferenz in Rom unterzeichneten „Accord“, worauf zur Tagesordnung übergegangen wurde. Nach Genehmigung des Geschäftsberichtes, des römischen Übereinkommens und der im „Accord“ enthaltenen Statutenänderungen wurde die Kooptation der Verwaltungsratsmitglieder Melis, Dr. Conti-Rossini, Ing. Abramovitch, Dr. Bonzina und Ing. Leverve bestätigt. Nach Dankesworten des Aktionärs Kommerzialrat Berl an den Präsidenten Weeber, den Präsidenten der Generaldirektion Dr. Fall, alle anderen Verwaltungsratsmitglieder und die Beamtenschaft und nachdem noch die Kohlenfrage zur Erörterung gelangt war, wurde die Versammlung geschlossen.

— **Zum Bau der Eisenbahnlinie Friedberg-Pinkafeld.** Um eine Verbindung zwischen dem zum Teil noch vom Eisenbahnverkehr abgeschlossenen Burgenland und den westlichen Bundesländern herzustellen, ist der Bau einer Eisenbahnlinie Friedberg-Pinkafeld geplant. Diese Bahnverbindung würde den Transport von Lebensmitteln, insbesondere Gemüse und Obst, aus dem Burgenlande bedeutend erleichtern und beschleunigen. Der Finanzausschuß der Hauptstadt Wien hat daher beschlossen, daß sich die Gemeinde an dem geplanten Bahnbau durch Zeichnung von neu auszugebenden Aktien der Lokalbahn A. G. Fürstenfeld-Hartberg im Betrage von 200 Millionen Kronen beteiligt.

— **Kärntner Ostbahn.** In Klagenfurt fand am 17. Mai eine vom Bürgermeister einberufene Versammlung der Ostbahninteressenten statt, in der der Bau und die Finanzierung der Kärntner Ostbahn, die von Klagenfurt über Wolfsberg nach Graz führen soll, energisch gefordert wurde. Ein Aktionskomitee wählte einen engeren Arbeitsausschuß. In dieses Komitee wurde Bürgermeister Dr. Wolsegger (Klagenfurt), Generaldirektor Dr. Fattinger (Treibach) und Bürgermeister Kanduth (Völkermarkt) gewählt.

— **Eröffnung der Flugpostlinie Wien-München. Wasserflugzeuge Wien-Budapest.** Die neue Flugpostlinie Wien-München, auf der die Junker-Ganzmetallflugzeuge den Dienst besorgen, ist am 15. Mai feierlich eröffnet worden. Pünktlich um 12 Uhr mittags traf das große Flugzeug, das aus München gekommen war, ein und landete ruhig und sicher auf dem Flugplatz der Luftverkehrs-A.-G. gegenüber Nußdorf. Auf dem Flugfelde hatte sich, von den Beamten der Luftverkehrs-A.-G. Dr. Bardas-Bardenau und Dr. Hoffmann-Ostenhof begrüßt, eine Reihe offizieller Persönlichkeiten eingefunden. Die Regierung war durch den Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Schürff vertreten. Ferner waren der deutsche Gesandte Dr. Pfeiffer und noch viele Vertreter von Behörden und Körperschaften erschienen. Nach der Landung des Flugzeuges begrüßte Direktor Dr. Bardas den Minister und die übrigen Gäste mit einer Ansprache, in der er ausführte, daß die Landung des ersten Flugzeuges auf der neuen Linie als ein wichtiges verkehrspolitisches Ereignis gewertet werden müsse, weil damit der Eintritt der österreichischen Luftfahrt in den internationalen Verkehr zur Tatsache geworden sei. Das österreichische Flugwesen, das vor dem Weltkriege und während desselben in aufstrebender Entwicklung begriffen war, sei durch den Friedensvertrag von St. Germain zum vollständigen Erstarren verurteilt worden. Das im Friedensvertrage vorgesehene Verbot der Einfuhr und des Baues von Flugzeugen wurde bis zum Spätherbst des vorigen Jahres aufrechterhalten. Erst als das Verbot gefallen war, konnte man daran gehen, die österreichische Fliegerei zu neuem Leben zu erwecken. Die in Gründung begriffene österreichische Luftverkehrs-A.-G. werde sich als Teilglied in die große, vom Junker-Konzern geschaffene Betriebsgemeinschaft einfügen, Österreich seinen Anteil am internationalen Luftverkehr sichern und so am wirtschaftlichen Wiederaufbau Österreichs mitwirken. Zum Schlusse bat Dr. Bardas die Regierung um weitere werktätige Unterstützung des Flugwesens. Bundesminister Dr. Schürff beglückwünschte in seiner Erwiderung das Unternehmen zur Eröffnung der neuen, Österreich und Deutschland verbindenden Fluglinie und versicherte namens der Regierung und im eigenen Namen, daß alles geschehen werde, den österreichischen Luftverkehr tunlichst zu fördern. Die erschienenen Behördenvertreter besichtigten nun das Aluminiumflugzeug, wobei Dr. Bardas die erforderlichen Erläuterungen gab. Nach kurzem Aufenthalte trat das Flugzeug den Rückflug nach München an. Die bequem ausgestattete Kabine des Flugzeuges bietet Raum für vier Fahrgäste, deren jeder für die Flugstrecke Wien-München 650 000 K. als Fahrpreis zu bezahlen hat. Der Abflug von Wien erfolgt täglich, ausgenommen Sonntags, um 12 Uhr 30 Min., die Ankunft in München um 15 Uhr 30 Min., in der Gegenrichtung Abflug von München 9 Uhr früh, Landung in Wien um 12 Uhr mittags. Das Flugfeld gegenüber Nußdorf ist mit der Straßenbahn in 25 Minuten, mit eigenen Postautomobilen, die bei der Oper bereitgestellt werden, in zehn Minuten zu erreichen.

In allernächster Zeit werden Wasserflugzeuge den Verkehr Wien-Budapest aufnehmen. Täglich um 10 Uhr 15 Min. vormittags wird ein solches Wasserflugzeug Budapest verlassen, um 12 Uhr mittags in Wien eintreffen und um 12 Uhr 30 Min. wieder nach Budapest zurückfliegen, wo es um 14 Uhr 15 Min. einlangt. Der Flugfahrpreis für die Strecke Wien-Budapest wird 500 000 K. betragen.

— **Die Kohlenwirtschaft Österreichs im Februar 1923.** Die inländische Kohlenförderung im Februar 1923 betrug 12 873 t Steinkohle und 211 196 t Braunkohle. Hiervon entfallen auf Niederösterreich 27 888, Steiermark 124 096, Kärnten 6602, Oberösterreich 27 719, Tirol 3240, Burgenland 34 524 t. Der Verbrauch Österreichs an inländischer Kohle betrug im Februar 222 094 t; ins Ausland wurden 1593 t inländischer Kohle abgegeben. Die Kokserzeugung der inländischen Gaswerke aus ausländischer Steinkohle belief sich auf 35 042 t. Aus dem Auslande wurden 355 733 t Steinkohle, 109 580 t Braunkohle und 40 743 t Koks eingeführt. An der Steinkohleneinfuhr waren beteiligt: Polnisch-Oberschlesien mit 228 967 t, die tschechoslowakische Republik mit 66 567 t, die Reviere Dombrowa und Krakau mit 53 618 t und andere ausländische Kohlenreviere mit 6581 t. An Braunkohle wurden aus der tschechoslowakischen Republik 106 252 t und aus dem übrigen Auslande 3328 t eingeführt. An Koks wurden aus der tschechoslowakischen Republik 34 126, aus Polnisch-Oberschlesien 3958 und aus dem übrigen Auslande insgesamt 2659 t bezogen. Die Gesamtlieferung von Kohle und Koks aus dem Inlande und Auslande betrug im Februar 728 149 t. Abgesehen vom Verbrauche der Verkehrsanstalten wurden an mineralischen Brennstoffen in den einzelnen Bundesländern verbraucht: in Wien 251 959, Niederösterreich 73 323, Steiermark 129 836, Kärnten 9201, Oberösterreich 38 647, Salzburg 5312, Tirol 6026, Vorarlberg 2949 und im Burgenland 3145 t. Die Gesamtlieferung an Kohle und Koks belief sich bei den Verkehrsanstalten auf 207 751, bei den Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerken auf 91 149, für Hausbrandzwecke auf 171 072 und bei der gesamten Industrie auf 258 177 t. Der Vergleich mit dem Januar ergibt bei der Einfuhr eine Steigerung von 457 049 auf 506 056 t, während die Inlandserzeugung von 243 918 auf 224 069 t Kohle zurückgegangen ist. Im Monat März betrug die inländische Kohlenförderung 16 519 t Steinkohle und 213 940 t Braunkohle; erst im April ergibt sich ein namhafter Rückgang, der auf den Ausstand der steirischen Bergarbeiter zurückzuführen ist.

Übrige europäische Länder.

— **Ein neuer Verkehrsminister in Schweden.** Der Sturz der alten und die Einsetzung einer neuen Regierung in Schweden haben diesem Lande auch einen neuen Verkehrsminister, Ingenieur Sven Lübeck, gebracht. Seiner harrt die Prüfung einer ganzen Anzahl von Aufgaben, die Einleitung der Elektrisierung

der Staatsbahn Stockholm-Göteborg, die vorbereitenden Arbeiten für die Wegefrage beim Reichstag 1925 sowie Wasserbauangelegenheiten, lauter Aufgaben, für die dem neuen Verkehrsminister Neigung und Anlagen zu Gebote stehen dürften.
Dr. S.

— **Eine tschechisch-bulgarische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.** Die tschechoslowakische Regierung hat der bulgarischen Regierung einen Plan zur Errichtung einer tschechisch-bulgarischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft übermittelt, der von der bulgarischen Regierung bereits angenommen wurde. Wie die „D. A. Z." berichtet, wird das Stammkapital 60 Mill. Lewa betragen. Der bulgarische Staat wird mit 40 %, bulgarische Privatinteressenten mit 20 % und die Tschechoslowakei mit 40 % beteiligt sein. Der tschechoslowakische Schiffspark würde den Frachtverkehr zwischen Rezno und Sulina, also auf einer Strecke von 2200 km Länge, besorgen. Diese Strecke soll unter zwei Verwaltungen stehen, und zwar von Rezno bis zum Eisernen Tor unter tschechoslowakischer und vom Eisernen Tor bis Sulina unter bulgarischer. Im Verwaltungsrat werden die Tschechoslowakei und Bulgarien mit je zwei und die bulgarischen Privataktionäre mit fünf Mitgliedern vertreten sein. Für den Sitz der Gesellschaft ist Rustschuk in Aussicht genommen.

— **Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.** Die Bundesbahnen vereinnahmten im April d. J. aus dem Personenverkehr 10 673 000 Fr. (i. V. 10 628 818 Fr.), aus dem Güterverkehr 17 358 000 (15 715 003) Fr., aus verschiedenen Einnahmen 1 560 000 (1 301 906) Fr., insgesamt somit 29 591 000 (27 645 728) Fr., während die Betriebsausgaben 20 233 000 (25 160 680) Fr. erforderten. Es wurde somit ein Überschuß von 9 358 000 (2 485 047) Fr. erzielt. Seit Jahresbeginn betragen die Gesamtbetriebseinnahmen 110 056 642 (100 587 664) Franken, die Betriebsausgaben dagegen 86 669 112 (105 294 320) Franken; es stiegen somit die Einnahmen in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres um 9 468 978 Fr., während die Ausgaben um 18 625 208 Fr. zurückgingen, infolgedessen verblieb ein Überschuß von 23 387 530 Fr., während in der gleichen Zeit des Vorjahres ein Fehlbetrag von 4 706 656 Fr. zu verzeichnen war.

— **Schweizerische Einfuhr über Genua.** An der Gesamteinfuhr des Hafens von Genua im Jahre 1922 von 4 967 991 Tonnen war die Schweiz nur mit 169 017 t beteiligt. Sie führte über Genua 14 180 t Kohle, also 6846 t mehr als 1921 ein; ferner 3021 t Baumwolle oder 631 t mehr als im Vorjahre; dazu kommen 10 767 t Lebensmittel, ohne Getreide, oder 7527 t weniger als 1921, sowie 135 692 t Getreide, also 22 680 t mehr als 1921, und schließlich 5357 t andere Waren oder 5456 t weniger als im Vorjahre. Die Verladung der 135 692 t Getreide nach der Schweiz erforderte 8765 Eisenbahnwagen.

— **Der belgische Eisenbahnerstreik.** Wie der D. A. Z. aus Brüssel vom 28. Mai gemeldet wird, dauert der Streik der belgischen Eisenbahner, Post- und Telegraphenbeamten noch immer fort, ohne daß sich bisher eine Gelegenheit zu Verhandlungen gegeben hätte. Zwar hat es die Eisenbahnergewerkschaft nicht an Versuchen fehlen lassen, mit der Regierung in Fühlung zu kommen, aber die Regierung ist fest entschlossen, nicht zu verhandeln, solange auch nur noch ein einziger Mann im Streik verharrt. Man hält es aber doch für möglich, daß wenigstens die Telephon- und Telegraphenarbeiter ihre Arbeit in Kürze wieder aufnehmen. Auch einige 70 Eisenbahner in Muysen sind wieder zur Arbeit zurückgekehrt. Dagegen haben sich aber die Eisenbahner in Herbesthal und Welkenraedt der Streikbewegung angeschlossen, wodurch der Verkehr mit Köln und dem Ruhrgebiet unterbrochen wird.

— **Entschädigung für Brand durch Funkenflug in England.** Ein englisches Gesetz vom Jahre 1905 begrenzt die Entschädigung, die die Eisenbahngesellschaften für durch Funkenflug an Feldfrüchten und an der Ernte angerichteten Brandschaden zu zahlen haben, auf 100 £. Ein soeben vom Parlament in zweiter Lesung angenommenes Gesetz will diese Grenze auf 200 £ erhöhen. Dabei soll auch die Zeit, innerhalb der der Anspruch erhoben werden muß, von 14 auf 21 Tage verlängert werden. Der Gesetzentwurf hat dem Parlament schon im vorigen Jahre vorgelegen, ist aber damals nicht angenommen worden.

Rechtspflege.

— **Ein von Vertretern der Staatsverwaltung ausgesprochener Verzicht auf eine dem Staate zustehende Einnahme (hier Anteil an Jagdpachtgeldern) ist nur auf Grund einer gesetzlichen Ermächtigung rechtsverbindlich.** (Urteil des ersten Senats des preußischen Oberverwaltungsgerichts vom 11. Januar 1923.)

Der Reichseisenbahnfiskus ist mit drei in der Gemeinde Buschhütten gelegenen, in seinem Eigentume stehenden 41, 32, 41 ha großen Grundflächen Mitglied der Jagdgenossenschaft des gemeinschaftlichen Jagdbezirkes dieser Gemeinde. Bei der Verteilung der Jagdpachtgelder für das Rechnungsjahr 1920 wurde von dem Jagdvorsteher für ihn ein Anteil an den Jagdpachtgeldern nicht ausgewiesen. Nach vergeblichem Einspruche klagte der Reichseisenbahnfiskus auf Auszahlung seines Anteils in Höhe von 118,60 ℳ. Der Kreisausschuß in Siegen wies die Klage durch Vorbescheid vom 28. Oktober 1921 ab, auf die Berufung des Reichseisenbahnfiskus verurteilte der Bezirksausschuß, Abteilung I, zu Arnsberg durch Entscheidung vom 13. September 1922 den Jagdvorsteher zur Zahlung von 118,60 ℳ. Auf die gegen diese Entscheidung von dem Jagdvorsteher eingelegte Revision war, wie geschehen, zu erkennen.

Der Anteil des Reichseisenbahnfiskus an den Pachtgeldern für das Rechnungsjahr 1920 ist nicht seiner Höhe, sondern nur seinem Grunde nach streitig. Der Beklagte ist der Ansicht, daß die preußische Staatseisenbahnverwaltung ein für allemal darauf verzichtet habe, als Eigentümerin von Eisenbahnanlagen an der Verteilung der Jagdpachtgelder teilzunehmen, und daß der Reichseisenbahnfiskus als Rechtsnachfolger der preußischen Eisenbahnverwaltung an diesen Verzicht gebunden sei. Er findet den Verzicht darin, daß bei Beratung der Jagdordnung die Vertreter der Staatsregierung erklärt hätten, daß der Eisenbahnfiskus zwar berechtigt sei, an den Erträgnissen des gemeinschaftlichen Jagdbezirkes teilzunehmen, daß er aber darauf verzichtet habe. Hierin kann dem Beklagten nicht beigestimmt werden.

Nachdem der Gesetzentwurf, betreffend die Ausübung des Jagdrechts, auf Grund der Allerhöchsten Ermächtigung vom 13. Dezember 1906 den beiden Häusern des Landtags vorgelegt und am 15. Mai 1907 in der vom Hause der Abgeordneten geänderten Fassung dem Herrenhaus übersandt worden war, beschloß dieses, den Gesetzentwurf der Kommission für Agrarverhältnisse zur Beratung zu überweisen. Bei dieser Beratung, an welcher Beamte des Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, des Justizministeriums und des Ministeriums des Innern teilnahmen, wurde „seitens der Vertreter der Königlichen Staatsregierung" bei Erörterung der später Gesetz gewordenen Bestimmung in § 4 Abs. 1 Ziffer 2 der Jagdordnung ausgeführt:

„Was zunächst die Gleichstellung der Wege mit den Schienenwegen betreffe, so würde es an sich keine Bedenken haben, diese eintreten zu lassen; im Abgeordnetenhause habe man kein Bedürfnis hierfür erkannt, da die Ausübung der Jagd auf den Schienenwegen durch die Eisenbahnbetriebsordnung verboten sei. An sich gehören Schienenwege zum gemeinschaftlichen Jagdbezirke. Der Eisenbahnfiskus sei berechtigt, an den Erträgnissen der gemeinschaftlichen Jagdbezirke teilzunehmen, habe aber darauf verzichtet . . . . ." (Bericht der Agrarkommission vom 4. Juni 1907, Herrenhaus, Session 1907, Drucksache Nr. 122 Seite 6.)

Die Annahme des Beklagten, daß durch diese Erklärung ein den preußischen Eisenbahnfiskus bindender Verzicht zugunsten der Jagdgenossenschaften zustandegekommen sei, ist rechtsirrig. Ihr steht in erster Linie der allgemeine Grundsatz entgegen, daß durch Erklärungen, welche bei Beratung einer Gesetzesvorlage von den Vertretern der Staatsregierung in den Parlamenten oder den von diesen eingesetzten Kommissionen abgegeben werden, niemals unmittelbar Rechte Dritter begründet werden können. Dazu kommt, daß es sich im vorliegenden Falle um den Verzicht auf dem Staatsfiskus zustehende Einnahmen gehandelt haben würde und die Vertreter der Staatsregierung gesetzlich nicht befugt gewesen wären, einen solchen Verzicht auszusprechen. Es darf nämlich nach § 18 des Gesetzes, betreffend den Staatshaushalt, vom 11. Mai 1898 (Gesetzsammlung Seite 77) von der Einziehung dem Staate zustehender Einnahmen nur im einzelnen Falle und, abgesehen von der Unmöglichkeit der Einziehung, nur auf Grund einer durch gesetzliche oder durch Königliche Bestimmung erteilten Ermächtigung abgesehen werden. Das Gesetz kennt also keinen allgemeinen Verzicht auf Einnahmen, die dem Staate als Besitzer von Grundstücken in gemeinschaftlichen Jagdbezirken an den Erträgnissen der Jagd gesetzlich zustehen, sondern nur einen Verzicht im einzelnen Falle und läßt außerdem diesen letzteren Verzicht nur dann zu, wenn ihm eine gesetzliche Bestimmung oder Königliche Ermächtigung zur Seite steht. Bei dieser Rechtslage, die den Vertretern der Staatsregierung nicht unbekannt sein konnte, kann die Erklärung, der Eisenbahnfiskus habe auf die Jagdpachterträgnisse in den gemeinschaftlichen Jagdbezirken verzichtet, nur dahin verstanden werden, daß damit eine bestehende Übung, an der festgehalten werden solle, zum Ausdruck gebracht sei. Es war nämlich durch die Allerhöchste Verordnung vom 12. Februar 1896 der Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt worden, von der Einziehung der auf die eisenbahnfiskalischen Grundstücke entfallenden Anteile an den Jagdpachtgeldern „im einzelnen Falle nach Prüfung der Sachlage" abzusehen. Abwegig ist die Annahme des

ɛeklagten, es sei durch die in den beiden Häusern des Landɪgs unwidersprochen gebliebene Erklärung der Vertreter der ɪaatsregierung eine gesetzliche Bestimmung dahin geschaffen ʼorden, daß der Eisenbahnfiskus seinen anteiligen Anspruch n den Jagdpachtgeldern durch Verzicht verloren habe. Dies äre nur durch Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung ı die Jagdordnung möglich gewesen. Dies ist nicht geschehen. aß es die Absicht der gesetzgebenden Körperschaften gewesen äre, den Eisenbahnfiskus als Jagdgenossen von den Erträgissen der Jagd in den gemeinschaftlichen Jagdbezirken ausɪschließen, ist um so weniger anzunehmen, als dazu nicht nur ine Änderung des § 18 des Staatshaushaltsgesetzes vom 11. Mai 898 nötig gewesen wäre, sondern auch der § 25 der Jagdordɪung in den Absätzen 1 und 6 eine andere Fassung hätte erɪlten müssen. Denn Absatz 1 und 6 schreibt vor, daß die achtgelder unter die Jagdgenossen nach dem Verhältnisse des lächeninhalts der beteiligten Grundstücke zu verteilen sind, nd daß jeder Grundeigentümer die Auszahlung seines Anteils elbst dann verlangen kann, wenn die Erträge der Jagd bisher ɪrkömmlich für gemeinnützige Zwecke verwendet worden sind. ätte der Eisenbahnfiskus als Jagdgenosse hiervon ausgeɪhlossen werden sollen, so hätte dies ausdrücklich gesagt werɪn müssen.

Hiernach war nach Erlaß der Jagdordnung die Rechtslage die folgende: Der Eisenbahnfiskus ist mit seinen innerhalb des gemeinschaftlichen Jagdbezirkes gelegenen Grundstücken Jagdgenosse und deshalb gemäß § 25 der Jagdordnung befugt, nach dem Flächeninhalte seiner Grundstücke an der Verteilung der Jagdpachtgelder teilzunehmen. Auf Grund des Gesetzes vom 11. Mai 1898 (§ 18) und der Allerhöchsten Ermächtigung vom 12. Februar 1896 unterlag es der Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten oder der von ihm damit beauftragten Stelle (Eisenbahndirektion), ob im einzelnen Falle nach Prüfung der Sachlage der auf den Eisenbahnfiskus entfallende Pachtgeldbetrag beansprucht oder ob auf ihn verzichtet werden sollte. Ein Rechtsanspruch der Jagdgenossenschaften dagegen darauf, daß der Eisenbahnfiskus allgemein oder im einzelnen Falle auf diesen Anteil verzichtete, bestand nicht. Den gegenteiligen Ausführungen in der Preußischen Gemeindezeitung, Jahrgang 1920 Nr. 35 Seite 416 und im Preußischen Verwaltungsblatte Jahrgang 44 Seite 133 kann nicht beigestimmt werden. In der dargelegten Rechtslage ist nach Übergang der preußischen Staatseisenbahnen auf das Reich (Reichsgesetz vom 30. April 1920 — Reichsgesetzblatt Seite 773) nichts geändert worden. Hiernach erweist sich die Revision als unbegründet und unterliegt der Zurückweisung.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an ɪr Strecke Immelborn-Liebenstein-Schweina gelegene Halteɪunkt Marienthal (Thür.) wird zum 1. Juni 1923 für den ffentlichen Verkehr geschlossen.

Für den Personenverkehr halten die im Fahrplan vorɪsehenen Züge.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Die ɔlzernen Verladerampen der Stationen Jassener See, ɛrskewitz, Neukrug der Bahnstrecke Bütow-Lauenɪrg sind abgebrochen und nicht wieder erneuert worden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren ɛr- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf ɛiteres ausgeschlossen.

Die Dienstbeschränkung muß daher bei den genannten Stationen lauten: OR. — Auf Bahnhof Jassener See ist eine fahrbare Viehverladerampe vorhanden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 89 vom 12. Mai 1923 an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betr. Antrag der Reichsbahndirektion Magdeburg, vertreten durch das Eisenbahn-Zentralamt Berlin, auf Festsetzung von Grenzmaßen für den Knickwinkel zwischen zwei anschließenden Neigungen und für die Übergangsbogen bei Ablaufbergen.

Nr. III 85 vom 25. Mai 1923 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses und abschriftlich an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betr. Numerierung der Sitzplätze in D-Zugwagen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 14. Mai 1923 starb in Augsburg an den Folgen eines alten Leidens nach längerem Krankenlager, aber doch unerwartet rasch im Alter von 51 Jahren

Oberregierungsrat **Anton Hertel,**

dem seit Herbst 1919 das Verkehrsreferat I der RBD. Ludwigshafen (Rhein) übertragen war.

Seit 1900 bei der Eisenbahnverwaltung tätig, war er als Hilfsarbeiter im Reklamationsbüro der ehemal. Generaldirektion der Bayer. Staatseisenbahnen in München und bei der Eisenbahndirektion Augsburg verwendet und zuletzt vor seiner Berufung nach Ludwigshafen (Rhein) mehrere Jahre lang Vorstand der Betriebsinspektion III in Nürnberg. Seine durch diese frühere Tätigkeit erworbenen reichen Kenntnisse des Verkehrsdienstes hat er als Referent in vollstem Maße zur Geltung gebracht. Sein offenes, heiteres, entgegenkommendes Wesen trug ihm nicht nur die Wertschätzung und das Vertrauen seiner Dienstgenossen und des unterstellten Personals ein, sondern auch der Verkehrstreibenden und aller, die mit ihm dienstlich und außerdienstlich in Berührung kamen.

Obwohl bei seiner am 19. Februar 1923 erfolgten Ausweisung aus dem besetzten Gebiete schon erkrankt, machte er in seinem großen Diensteifer doch noch einige Wochen Dienst, bis er sich ins Krankenhaus aufnehmen ließ.

Nun hat ihn der Tod von seinem Leiden befreit, dem er mit Geduld und noch zuletzt mit Humor zu begegnen suchte.

Sein Andenken wird von uns stets in Ehren gehalten werden.

Mannheim, 19. Mai 1923.

Der Präsident und die höheren Beamten des Direktionsbezirkes Ludwigshafen (Rh.). (702)

2. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Schließung des Haltepunktes Rövershagen Krug.

Am 1. Juni 1923 wird der zwischen den ɓahnhöfen Rövershagen und Schwarzenɔst links der Bahnstrecke Rostock-Stralsund gelegene Haltepunkt „Rövershagen Krug“, der bisher dem Personenverkehr diente, geschlossen.

Mit demselben Tage ist Haltepunkt Rövershagen Krug in den Personentarifen zu streichen. (744)

Stettin, im Mai 1923.

Reichsbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Juli 1923 ab erhält die Station Langerfeld (Westf.) die Bezeichnung „Barmen-Langerfeld“. (679)

Elberfeld, den 15. Mai 1923.

Reichsbahndirektion.

4. Ladefristen.

Wagenstandgeld auf Bahnhof Fraustadt.

Die mit dem 1. Dezember 1922 für den Bahnhof Fraustadt eingeführten erhöhten Wagenstandgelder und Abbestellgebühr werden mit Ablauf des 31. Mai aufgehoben. Vom 1. Juni 1923 gelten wieder die tarifmäßigen Sätze.

Berlin, den 24. Mai 1923. (756)

Reichsbahndirektion Osten.

5. Gebühren.

Besondere Bestimmungen für den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg (Tfv. 10).

Mit Wirkung vom 4. Juni 1923 werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8^1 und 9 um 150 % erhöht. Beim Umschlage von Koks von Schiff zu Bahn tritt zu den Sätzen der §§ 8^1 und 9 ein Zuschlag von 50 %. Ferner wird für die Ladearbeiten gemäß § 8^1 a und b ein Stundenmindestsatz von 5625 ℳ für jede auch nur angefangene Stunde vom gleichen Zeitpunkt an eingeführt.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455).

Altona, den 25. Mai 1923. (727)

Reichsbahndirektion.

Ab 1. Juni 1923 (dem Tage der Inbetriebnahme des neuen Fischstückgutschuppens der Ladestelle Altona Kai) wird für den Versand von frischen Seefischen (einschließlich grüner Heringe und der im Ausnahmetarif 8 unter 1 zugelassenen Beiladung anderer frischer Fische) von Altona Kai über Altona hinaus die im § 26 der Besonderen Bestimmungen über den Eisenbahngüterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg (Tfv. 10) vorgesehene Überfuhrgebühr (Hafenbahnfracht Altona-Altona Kai) nicht mehr erhoben. Ferner werden die Abfertigungsbefugnisse von Altona Kai erweitert.
Altona, den 23. Mai 1923. (711)
Reichsbahndirektion.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden die jetzt gültigen Umlade- und Rollbockgebühren ab 1. Juni 1923 um 50 % erhöht. (742)
Wernigerode, den 24. Mai 1923.
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

6. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Strecke Immelborn-Liebenstein-Schweina gelegene Haltepunkte Marienthal (Thür.) wird zum 1. Juni 1923 für den öffentlichen Güterverkehr geschlossen.
Für den Personenverkehr halten die im Fahrplan vorgesehenen Züge.
Erfurt, den 23. Mai 1923. (703)
Reichsbahndirektion.

Die hölzernen Verladerampen der Stationen Jassener See, Jerskewitz, Neukrug (Bahnstrecke Bütow-Lauenburg) sind abgebrochen und nicht wieder erneuert worden.
Die Abfertigung von Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.
Die Dienstbeschränkung muß daher bei den genannten Stationen lauten: O. R. — Auf Bahnhof Jassener See ist eine fahrbare Viehverladerampe vorhanden.
Stettin, im Mai 1923. (694)
Reichsbahndirektion.

7. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 werden in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 11 für Düngemittel unter 2 C die Angaben für Mischdünger gestrichen und unter 2 A nachgetragen. Die Verkürzung der Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.
Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 29. Mai 1923. (755)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) (Tfv. 5).
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 werden in den Ausnahmetarif 10a für Torfstreu und Torfmull als Torfstreufabrikstationen Bümmerstede und Stade, in den Ausnahmetarif 5a als Versandstation Demitz Ladestelle einbezogen.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 28. Mai 1923. (751)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft A. Tfv. 2.
Die im Abschnitt B (Besondere Tarifvorschriften) unter 2 erwähnte Mindestfracht für Eil- und Frachtstückgut im Nahverkehr der auf schweizerischem Gebiet gelegenen deutschen Stationen unter sich usw. wird von 60 auf 50 Rappen ermäßigt.
Berlin, den 28. Mai 1923. (752)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn.
Bezirk Dresden.
Am 1. Juni 1923 werden a) der Nachtrag XVI zum Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien. Teil II, Heft 2, b) der Nachtrag XVI zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien und c) der Nachtrag XVIII zum Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal - Untersachsenberg - Georgenthal eingeführt. In den Nachträgen sind die am 1. Juni 1923 eintretenden Tariferhöhungen durchgeführt. Der Nachtrag zu a) enthält neben den erhöhten Anstoßfrachten Anstoßentfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Großfriesen, Neuensalz, Plauen (Vogtl.)-Kleinfriesen und Theuma, sowie geänderte Entfernungen für eine Anzahl Stationen. Die Station Dohma wird ab 1. Juli 1923 für den Güter- und Tierverkehr geschlossen. Die Durchführung der Tariferhöhung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Nachträge können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden.
Dresden, am 28. Mai 1923. (753)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Hefte A (Tfv. 2), C I a (Tfv. 3), C I b (Tfv. 4 a), C I c (Tfv. 4 b) und C II (Tfv. 5).
Aus Anlaß der durch unsere Bekanntmachung vom 22. Mai 1923 angekündigten, vom 1. Juni 1923 ab gültigen 50prozentigen Tariferhöhung werden herausgegeben:
zu Heft A der Nachtrag 3, zu den Heften C I a und C II eine Umrechnungstafel, Heft C I b neu, zu Heft C I c der Nachtrag 1.
Tarife, Tarifnachträge und Umrechnungstafeln können nach ihrer Fertigstellung durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden. (743)
Berlin, den 28. Mai 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.
Tarif vom 1. Februar 1923.
Mit Wirkung vom 1. Juni 1923 werden die in den Schnitten I der Abteilungen A (Brenner) und B (Tarvis) enthaltenen deutschen Schnittsätze um 200 % erhöht. Die Frachtsätze dieser Schnitte sind somit mit 3 zu vervielfachen. Die Bekanntmachung vom 12. Februar 1923, wonach die Frachtsätze der Schnitte I zu verdoppeln waren, tritt mit dem 1. Juni 1923 außer Kraft. (748)
München, 28. Mai 1923.
Tarifamt beim RVM. Z.B.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.
Am 1. Juni 1923 werden die Güter- und Tiertarife im Binnen- und Wechselverkehre — gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahnen — um 50 % erhöht.
Unsere Zuschlagsfrachten werden nicht geändert. (749)
Braunschweig, den 25. Mai 1923.
Die Direktion.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.
Am 1. Juni treten zum Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. 4. 1920 der Nachtrag XIX und zu dem ab 19. Juni 1922 eingeführten Gütertarif für den Wechselverkehr zwischen den Schmalspurstationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice und denjenigen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln der Nachtrag V in Kraft.
Die Nachträge enthalten Erhöhungen der Frachtsätze sowie der Sätze des Nebengebührentarifs. Über die Höhe der Frachtsätze gibt bis zum Erscheinen der Nachträge im Druck das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Oppeln Auskunft. Abdrücke der Nachträge sind demnächst bei der Stationskasse Beuthen (Oberschlesien) (Schmalspurbahn) sowie bei dem Verkehrsamt Tarnowitz (Schmalspurbahn) zu haben.
Die Einführung der Nachträge mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörden. (745)
Oppeln, den 24. Mai 1923.
Reichsbahndirektion.
Oberschlesische Eisenbahnen namens der beteiligten Verwaltungen.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.
Vom 1. Juni 1923 ab werden die Frachtsätze im diesseitigen Binnen-, Expreßgut und Güterverkehr um 50 % erhöht.
Finsterwalde, den 25. Mai 1923. (746)
Die Direktion.

Ab 1. Juni 1923 werden die Frachtzuschläge im Güter- und Tierverkehr mit den Stationen der Kreis Oldenburger Nebenbahn um 50 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.
Altona, den 23. Mai 1923. (700)
Reichsbahndirektion
für die Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Polnisch oberschlesisch - Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). D. Dienstkohlenausnahmetarif.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 werden in Deutschland sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge sowie die Neben- und örtlichen Gebühren um rund 50 % erhöht. Die Erhöhungen werden teils durch Neuausgabe von Tarifen oder durch Tarifnachträge, teils durch Umrechnungstafeln durchgeführt. Näheres ergeben die Bekanntmachungen zu den einzelnen Tarifen. Die neuen Tarifdrucksachen können ab Ende Mai 1923 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.
Die gleiche Tariferhöhung tritt vom 1. Juni 1923 ab in den oben unter A bis D genannten Tarifen in Kraft. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der unter A und D genannten Tarife ist erteilt. Die Verschiebegebühr im Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. (Ausnahmetarif 6) beträgt 24 ℳ für 100 kg. (731)
Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

eichsbahn-Gütertarif. Heft C I b — Tfv. 4 a.

lit sofortiger Gültigkeit, sofern im zelnen kein besonderer Zeitpunkt aneben ist, treten im Abschnitt „II. Zulags- und Anstoßfrachten“ in den erabschnitten
Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn,
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn und
Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn
lerungen ein, durch die Erhöhungen vorgerufen werden.
läheres enthält die am 24. 5. 23 erscheide Nummer des Tarifanzeigers. Das baldige Inkrafttreten der Erhöhungen ndet sich auf die vorübergehende Änung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — skunft geben auch die beteiligten erabfertigungen sowie die Auskunftei Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, nhof Alexanderplatz. (693)
erlin, den 23. Mai 1923.
Reichsbahndirektion.

utsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz.

uf Seite 4 ist der zweite Absatz des worts durch folgenden Satz zu erzen:
Erhöhungen der Frachtsätze der tschen Reichsbahn können in drinden Fällen auch durch Bekanntgabe den Stationen veröffentlicht werden frühestens am fünften Tage nach Veröffentlichung in Kraft treten.“
rankfurt (Main), den 24. Mai 1923.
Reichsbahndirektion. (712)

iterverkehr Deutschland und Saargebiet-Ungarn.

lit sofortiger Wirksamkeit sind auf te 5 des Tarifs vom 1. September 1922 auf Seite 7 der zugehörigen Dienstveisung folgende Stationsnamen zu ern:
munt in „České Velenice“,
munt státni hranice in „České Velestátni hranice“,
aa Staatsbahnhof in „Laa Bundesnhof“,
nnersdorf in „Mogersdorf“.
lünchen, den 16. Mai 1923. (707)
rifamt beim Reichsverkehrsministerium Zweigstelle Bayern in München.

Reichsbahngütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

it Gültigkeit vom 25. Mai 1923 tritt er der Bedingung jederzeitigen Wirufes ein neuer Ausnahmetarif für es Steinsalz zur Ausfuhr über See h Belgien und Holland im Versande Jagstfeld, Kochendorf und Neckarn in Kraft.
ähere Auskunft geben die beteiligten erabfertigungen sowie die Ausftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
erlin, den 24. Mai 1923. (705)
Reichsbahndirektion.

eutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I Abt. B.

it Gültigkeit vom 1. Juni 1923 werdie für die deutsche Strecke gelten-Mindestfrachten und Sondergebühren ie die Fracht für Leichen in gleim Umfange wie im deutschen Binnenkehr erhöht. Ferner wird die Tarife „Milch usw.“ geändert.
ähere Auskunft erteilen die Güterrtigungen.
ltona, den 24. Mai 1923. (710)
Reichsbahndirektion,
amens der Verbandsverwaltungen.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 a/b, 1500, 2000).

Am 1. Juni 1923 treten in Kraft:

1. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A vom 1. Februar 1922 der Nachtrag VII;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Januar 1923 der Nachtrag IV;
3. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag VIII;
4. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag VIII.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und des Nebengebührentarifs, ferner der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Auch werden die Vordrucke zu den Frachtbriefmustern (Anlagen D und E zu § 55 Abs. 1) infolge Änderung der Abmessungen von 380 . 300 mm auf 420 . 297 mm in der aus den besonderen Anlagen des Nachtrags VII zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A ersichtlichen Form geändert. Im übrigen treten neben Frachtermäßigungen und sonstigen Tariferleichterungen auch Tariferhöhungen ein, insbesondere die mit unseren Bekanntmachungen vom 22. Mai 1923 bekanntgegebenen Erhöhungen im Güter- und Tierverkehr sowie im Personen- und Gepäckverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (siehe Reichs-Gesetzblatt 1914, S. 455). Die neuen Tarifdrucksachen können ab 30. Mai 1923 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich bezogen werden.
Berlin, den 23. Mai 1923. (697)
Reichbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Reichsbahngütertarif, Heft C 1 b, Binnengütertarif der Westfälischen Landeseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 werden die in den Tarifen für die Überführung von Wagenladungen und Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen zwischen den Bahnhöfen in Münster (Westf.) einerseits und dem Kanalhafen in Münster (Westf.) andererseits vorgesehenen Gebühren
auf 15 000 ℳ bei Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art,
auf 16 050 ℳ bei allen übrigen Gütern für den Wagen erhöht. (726)
Münster (Westf.), den 25. Mai 1923.
Reichsbahndirektion Münster (Westf.) namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-nordische Verbandsgütertarife, Teile II.

Ab 1. Juni 1923 werden die deutschen Schnittfrachtsätze sowie die Schnittfrachtsätze für die deutschen Durchgangsstrecken um 50 % der zurzeit bestehenden Sätze erhöht.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.
Altona, den 22. Mai 1923. (680)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil I und Teil II Heft 1 und 2.

Infolge Erhöhung der deutschen Eisenbahngütertarife werden zum 1. Juni 1923 auch die Frachten für die deutschen Strecken des Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarifs um 50 % erhöht. Bis zur Herausgabe der Nachträge sind die deutschen Frachtsätze und Mindestbeträge anzuwenden.
Köln, den 25. Mai 1923. (740)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahntiertarif. Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden im Abschnitt F. die besonderen Frachtzuschlagsätze der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn um 50 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.
Elmshorn, den 23. Mai 1923. (688)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Reichsbahngütertarif. Heft C 1 b. — Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab werden die Frachtzuschlagssätze der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn (Abschnitt II, Unterabschnitt 22) um 50 % erhöht.
Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.
Elmshorn, den 23. Mai 1923. (689)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 tritt der Nachtrag 10 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um 50 % durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Aenderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (Reichsgesetzblatt 1914, Seite 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 22. Mai 1923. (690)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Februar 1923 und Anhang hierzu vom 1. April 1923.

Mit Geltung vom 1. Juni 1923 sind die Frachtsätze für die außeritalienischen Strecken (Seite 35—87 des Tarifs) zu verdreifachen. (Erhöhung um 200 %.) Vom gleichen Tage an ist die Zuschlagstafel X des Anhanges vom 1. April 1923 anzuwenden.
Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros. (717)
Frankfurt/Main, den 24. Mai 1923.
Reichsbahndirektion.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b.
b) Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. Juni 1923 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.
Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455).
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.
Altona, den 22. Mai 1923. (733)
Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Im Nachtrag I ist folgendes zu ändern:

Auf Seite 3 ist bei „Zu § 75. Lieferfrist“ der Absatz I. und II. zu streichen und dafür zu setzen: Siehe den Reichsba[illegible] Gütertarif Heft A (Tfv. 2). — Auf Seite 5 ist in der Überschrift zu streichen: „nebst Zuschlagsfrachten“. Nach dieser Üb[illegible] schrift ist zu ergänzen: Für alle folgenden Stationen beträgt für Güterwagen der größte zulässige feste Radstand 5,0 m, der grö[illegible] zulässige Raddruck 6250 kg. — An Stelle der Entfernungstafel auf Seite 5/6 ist ab 1. Juni 1923 folgende zu setzen:

Linie	Stationen und Haltestellen	Anzustoßen an die Entfernung der Anschlußstation	km ⊙
VII	Altenau	Murnau [Staatsbf.]	43
I	Altstädten	Sonthofen	10
VI	Au b. Aibling	Bad Aibling [Staatsbf.]	23
III	Bach	Walhallastraße	31
VI	Bad Aibling Elektr. B	Bad Aibling [Staatsbf]	0
V	Bad Heibrunn	Bichl (Staatslokalbahnstat.)	5
VII	Bad Kohlgrub	Murnau [Staatsbf]	35
VIII	Bad Wörishofen	Türkheim (Bay.) Bahnhof	18
V	Baierbrunn	München Süd	24
II	Balteratsried	Markt Oberdorf	20
VI	Berbling	Bad Aibling [Staatsbf.]	8
V	Beuerberg	München Süd	61
V	Bolzwang	München Süd	51
IV	Cadolzburg	Fürth (Bay.) Hbf.	28
V	Degerndorf	München Süd	48
III	Demling-Steinbruch	Walhallastraße	22
VI	Dettendorf	Bad Aibling [Staatsbf.]	15
III	Donaustauf	Walhallastraße	13
V	Ebenhausen-Schäftlarn	München Süd	32
IV	Egersdorf	Fürth (Bay.) Hbf.	24
V	Eurasburg	München Süd	56
VI	Feilnbach	Bad Aibling [Staatsbf.]	30
I	Fischen	Sonthofen	20
V	Fletzen	München Süd Bichl (Staatslokalbahnstat.)	70 13
IV	Fürth-Dambach	Fürth (Bay.) Hbf.	6
IV	Fürth Lokalbf.	Fürth (Bay.) Hbf.	0
IV	Fürth Westvorstadt	Fürth (Bay.) Hbf.	3
II	Füssen	Markt Oberdorf	64
VII	Grafenaschau	Murnau [Staatsbf.]	15
V	Großhesselohe (Isartalb.)	München Süd	11
V	Höhenschäftlarn	München Süd	29
V	Höllriegelskreuth-Grünwald	München Süd	17

Linie	Stationen und Haltestellen	Anzustoßen an die Entfernung der Anschlußstation	km ⊙
II	Hörmatzen	Markt Oberdorf.	[illegible]
VII	Jägerhaus	Murnau [Staatsbf.]	[illegible]
V	Icking	München Süd	[illegible]
VII	Kohlgrub Ort	Murnau [Staatsbf.]	[illegible]
I	Langenwang	Sonthofen	[illegible]
II	Lengenwang	Markt Oberdorf	[illegible]
II	Leuterschach	Markt Oberdorf	[illegible]
VI	Lippertskirchen	Bad Aibling [Staatsbf.]	[illegible]
V	Maria Einsiedel-Zentrallände	München Süd	[illegible]
V	München Isartalbahn	München Süd	[illegible]
V	München-Thalkirchen	München Süd	[illegible]
VII	Murnau Elektrische Bahn	Murnau [Staatsbf.]	[illegible]
VII	Oberammergau	Murnau [Staatsbf.]	[illegible]
I	Oberstdorf	Sonthofen	[illegible]
V	Prinz Ludwigshöhe	München Süd	[illegible]
V	Pullach	München Süd	[illegible]
VII	Saulgrub	Murnau [Staatsbf.]	[illegible]
VII	Scherenau	Murnau [Staatsbf.]	[illegible]
II	Seeg	Markt Oberdorf	[illegible]
VII	Seeleiten-Berggeist	Murnau [Staatsbf.]	[illegible]
III	Stadtamhof	Walhallastraße	[illegible]
III	Stadtamhof-Reinhausen	Walhallastraße	[illegible]
III	Sulzbach (Donau)	Walhallastraße	[illegible]
I	Thalhofen	Sonthofen	[illegible]
VII	Unterammergau	Murnau [Staatsbf.]	[illegible]
IV	Weiherhof	Fürth (Bay.) Hbf.	[illegible]
II	Weizern-Hopferau	Markt Oberdorf	[illegible]
III	Wiesent	Walhallastraße	[illegible]
VI	Willing	Bad Aibling [Staatsbf.]	[illegible]
V	Wolfratshausen	München Süd	[illegible]
III	Wörth (Donau)	Walhallastraße	[illegible]
IV	Zirndorf	Fürth (Bay.) Hbf.	[illegible]

§ Besondere Beschränkungen wegen des elektrischen Betriebes siehe Seite 4 des Nachtrags I.

* Wegen Berechnung der Umlade- bzw. Rollbockgebühren siehe den Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b lfd. Nr.: 96 (Walhallabahn).

** Siehe auch die Verkehrsleitung, Seite 4 dieses Nachtrages.

⊙ Wegen Berechnung der Zuschlagsfrachten siehe den Reichsbahn Gütertarif, Heft C I b.

Im Haupttarif ist folgendes zu ergänzen bzw. zu ändern:

Seite	
9	Altenstadt b. Schongau heißt nun „Altenstadt (Obb.)“.
9	bei Auers ist [„St bed“] zu streichen.
9	ist zu ergänzen: Auers-Riedhirsch [St bed] stoßt mit 3 km an Röthenbach b. Lindau an. Radstand 4,5 m, Raddruck 6250 k[illegible]
9	bei Aufkirch (Schw.) ist der Vortrag [„OK“] zu streichen.
15	bei Leupoldsdorf heißt der Vortrag [OR, W].
16	bei Mimbach heißt der Vortrag [OR, St bed, W].
16	bei Neubiberg heißt der Vortrag [W §§, OR, St bed]. — §§ = Die Abfertigung von Rund- und Stammholzsendungen i[illegible] ausgeschlossen.
19	bei Spardorf heißt der Vortrag [OR, St bed (ohne Gewichtsbeschränkung), W §].
21	bei Zainhammer heißt der Vortrag [W, OR, St].

München, 17. Mai 1923. (68[illegible]

Tarifamt beim RVM, Z. B.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) Nr. 1504a des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 werden die Tierfrachten um 50 % erhöht. Die Erhöhung wird durch eine Umrechnungstafel Nr. 7 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Oktober 1922 durchgeführt. Die Umrechnungstafel Nr. 6 vom 20. Februar 1922 tritt mit Ablauf des 31. Mai 1923 außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Aenderung des § 6 der E. V. O. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Mai 1923. (698)

Reichsbahndirektion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr und der besondere Frachtzuschlag um 50 % erhöht.

Liegnitz, den 25. Mai 1923. (737)

Die Direktion.

Tfv. 86. Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, Teil II.

Am 1. Juni d. J. werden entsprechend dem Vorgehen der Reichseisenbahn die Frachtsätze und besonderen Frachtzuschläge um 50 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Elmshorn, den 23. Mai 1923. (687)

Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.

Die Direktion.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Am 1. Juni d. J. werden die deutsche[illegible] Schnittfrachtsätze um 50 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilt unser Ve[illegible]kehrsbüro.

Altona, den 22. Mai 1923. (691[illegible]

Reichsbahndirektion,

namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Verbandskohlentarif

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 a[illegible] sind die vom 1. Januar d. J. an gültige[illegible] deutschen Schnittfrachtsätze zu ver[illegible]dreifachen.

Nähere Auskunft erteilt unser Ver[illegible]kehrsbüro.

Altona, den 22. Mai 1923. (692[illegible]

Reichsbahndirektion.

namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner, S. Candido, Tarvis, Piedicolle und Postumia. Kundmachung vom 1. Oktober 1921.

1. Die Station Innichen hat die Bezeichnung S. Candido erhalten. Es ist daher in der Kundmachung durchgehends Innichen in S. Candido abzuändern.

2. Auf Seite 6 sind unter γ) die Triester Stationsbezeichnungen wie folgt zu ändern: Trieste Punto franco vecchio in Trieste punto franco Vittorio Emanuele III, Trieste S. Andrea in Trieste S. Andrea Loco und die Ver- und Ausladestellen von Trieste S. Andrea (Riva Grumola, Molo Venezia und Molo Sanità), Riva Ottaviano Augusto und Molo S. Teresa in Trieste S. Andrea rive (riva Grumola, molo Venezia, molo Sanità, riva Ottaviano Augusto, molo Fratelli Bandiera).

München, 17. Mai 1923. (708)
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen.

1. Die Gültigkeitsdauer der Kartoffelausnahmetarife 10 und 13 wird über den 15. Mai 1923 hinaus „bis auf jederzeitigen Widerruf" verlängert und an Stelle des seither gültigen Ausn.-Tar. 11 der in der Nr. 53 des Tarifanzeigers bekanntgegebene neue Ausn.-Tar. 11 für Düngemittel auf den obengenannten Verkehr ausgedehnt.
2. mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 treten für die Stationen Brotterode und Gevelsberg-Haufe neue um einige km erhöhte Entfernungen in Kraft.
3. die direkten Entfernungen mit den Stationen des Memelgebietes werden aufgehoben.

Die abgekürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (Reichsgesetzblatt 1914 S. 455).

Frankfurt (Main), 14. Mai 1923. (701)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tierverkehr (Tfv. 1504).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 ab wird die für die Buttstädt-Rastenberger, Esperstedt-Oldislebener, Greußen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer und Wenigentaft-Öchsener Eisenbahn bestehende Zuschlagsfracht für eingehende entseuchungspflichtige Wagen erhöht. Nähere Auskunft durch die Abfertigungsstellen.

Berlin, den 26. Mai 1923. (721)
Centralverwaltung für Secundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Ab 1. Juni 1923 treten im Güterverkehr die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn.

Köln, den 25. Mai 1923. (739)
Die Direktion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 werden die Entfernungen für Sosnitza durchweg um 2 km erhöht. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist beruht auf der vorübergehenden Änderung des § 6 Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Mai 1923. (729)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 216. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr, Tarif vom 1. August 1922.

I. Der Verkaufspreis wird mit sofortiger Gültigkeit auf 250 ℳ festgesetzt.

II. In der Entfernungstafel II wird die bisherige Stationsbezeichnung Lindenbach geändert in „Ems-Lindenbach".

München, den 19. Mai 1923. (724)
Tarifamt b. RVM., ZB.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 wird die Station Wetzlar in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 21 für Zement zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern als Versandstation einbezogen. (716)

Frankfurt/Main, den 23. Mai 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Saarbahn-Güterverkehr, Heft 3. Verkehr mit Süddeutschland vom 1. Juli 1922.

Der Verkaufspreis wird mit sofortiger Gültigkeit für das Tarifheft auf 100 ℳ festgesetzt; jener für den Nachtrag I bleibt unverändert.

München, den 19. Mai 1923. (725)
Tarifamt b. RVM., ZB.

Für den Verkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen — Tarifverz. Nr. 88 (bisher 312), Abschnitt II — treten am 1. Juni 1923 neue (erhöhte) Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 22. Mai 1923. (722)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 401 (früher 1101). Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw., gültig vom 1. 2. 1922.

Am 1. Juni 1923 tritt zum vorbezeichneten Ausnahmetarif der Nachtrag 13 in Kraft; er enthält neue um etwa 50 % erhöhte Frachtsätze der Frachtsatzzeiger 1 und 2 sowie kleinere Änderungen und Ergänzungen des Tarifs. Die verkürzte Veröffentlichkeitsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung.

Essen, den 23. Mai 1923. (723)
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden, Tarifheft 9 B.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 werden die Anstoßentfernungen der Stationen der Bregtalbahn (Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft) bis Donaueschingen um rund 50 % erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Reichsbahndirektion Berlin zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Dresden, am 25. Mai 1923. (720)
Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kleinbahn Butzbach-Lich.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr und der besondere Frachtzuschlag um 50 % erhöht.

Berlin, den 26. Mai 1923. (738)
Lenz & Co.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr und der besondere Frachtzuschlag um 50 % erhöht.

Neustadt, den 25. Mai 1923. (736)
Die Direktion.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Am 1. Juni d. J. werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr wie bei der Reichsbahn um 50 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen.

Mannheim-Waldhof, den 25. Mai 1923.
Bahngesellschaft Waldhof. (741)

8. Personen- und Güterverkehr.

Mühlhausen-Ebelebener-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 werden die Fahrpreise im Personenverkehr um 100 % und die Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr um 50 % für den Binnen- und direkten Verkehr erhöht.

Mühlhausen/Thür., den 28. Mai 1923.
Der Vorstand. (754)

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Am 1. Juni 1923 treten wie bei der Reichsbahn Erhöhungen für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Güterverkehr ein. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. Gleichzeitig erscheint zum Binnen-, Personen- und Gepäcktarif der Nachtrag XII.

Berlin, den 25. Mai 1923. (706)
Centralverwaltung für Secundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 erscheint eine Neuausgabe des Binnen-Personen-, Gepäck- und Gütertarifes, Teil II. (Tarifverzeichnis Nr. 183.)

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. September 1909 nebst den Nachträgen I—XIII aufgehoben.

Ebenfalls vom 1. Juni 1923 an werden die Tarife im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr in gleichem Maße wie bei der Reichsbahn erhöht.

Die Erhöhungen sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt. (750)

Tegernsee, den 25. Mai 1923.
Die Direktion.

Am 1. Juni 1923 treten die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn. (713)

Gera-R., den 24. Mai 1923.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer
Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Zur Durchführung der von der Reichsbahn bekanntgegebenen allgemeinen Tariferhöhungen tritt am 1. Juni d. J. Nachtrag X zum Binnentarif unserer Thüringischen Linien für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr in Kraft.

Darmstadt, am 24. Mai 1923. (718)
Die Direktion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Hessische Linien.

Am 1. Juni d. J. erscheint Nachtrag XI zum Binnentarif für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, der bereits bekanntgegebene Tariferhöhungen enthält.

Darmstadt, am 25. Mai 1923. (719)
Die Direktion.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. werden im Personen- und Güterverkehr die Fahrpreise und Frachtsätze im gleichen Ausmaße wie bei der Reichsbahn erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Berlin, den 19. Mai 1923. (685)
Die Direktion.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

Ab 1. Juni 1923 werden die Tarifsätze des Personenverkehrs um 100 %, die des Güterverkehrs vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde um 50 % erhöht.

Siegen, den 25. Mai 1923. (728)

Die Direktion.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn am 1. Juni d. J. die Beförderungspreise und sonstigen Gebührensätze im Personenverkehr, die Gepäckfrachtsätze sowie die Güter- und Tier-Tarife erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (Reichs-Gesetzblatt 1914 S. 455). (709)

Dahme (Mark), den 24. Mai 1923.

Die Direktion.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn werden mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. die Beförderungspreise im Personenverkehr um 100 %, die Expreßgut-, Güter- und Tiertarife um 50 % und die besonderen Frachtzuschläge bis zu 50 % erhöht.

Grimmen, den 25. Mai 1923. (735)

Die Direktion.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. werden im Personen- und Güterverkehr die Fahrpreise und Frachtsätze in dem gleichen Ausmaße wie bei der Reichsbahn erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Gütersloh, den 19. Mai 1923. (681)

Die Direktion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Vom 1. Juni ab erhöhen sich im Binnen- und in den direkten Tarifen die Entfernungen der Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn für den Personen- und Gepäckverkehr um 50 % und der Bregtalbahn für den Tier- und Güterverkehr um 50 %. Daneben tritt eine Erhöhung der Umlade- und Rollbockgebühr in Zell (Wiesent.) ein.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist (§ 6 (5) EVO.) ist genehmigt.

Darmstadt, am 24. Mai 1923. (714)

Die Direktion.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Binnen- und direkter Personen-, Gepäck-, Güter und Tierverkehr.

Vom 1. Juni d. J. ab tritt die gleiche Erhöhung ein wie bei der Reichsbahn.

Blankenburg (Harz), den 25. Mai 1923.

Direktion. (704)

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn werden mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. die Beförderungspreise im Personenverkehr um 100 %, die Expreßgut-, Güter- und Tiertarife um 50 % und die besonderen Frachtzuschläge bis zu 50 % erhöht.

Berlin, den 25. Mai 1923. (734)

Der Vorstand.

9. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1923 werden die Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr um ungefähr 100 % erhöht. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B zu § 32 EVO.) beträgt künftig 700 *M*, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO.) 500 *M*. Die bes. Ausf.-Best. A 5 zu § 32 EVO. erhält folgenden Zusatz: „Auf Zeitkarten aller Art wird Reisegepäck nicht angenommen." Die in der bes. Ausf.-Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf Friedhof betragen künftig:

Unter 1 a 1: 1600, 3200, 5200 *M*,
„ 1 a 2: 45 000 *M*,
„ 1 b 1: 2000, 4000, 6400 *M*,
„ 1 b 2: 58 000 *M*.

Die in der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 47 enthaltene Desinfektionsgebühr wird auf 7200 *M* erhöht.

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Berlin, den 26. Mai 1923. (730)

Reichsbahndirektion.

Auf der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn kommt mit Wirkung vom 1. Juni dieses Jahres ab die 2. Wagenklasse in Fortfall. Demzufolge werden ab 1. Juni dieses Jahres im Binnen- und direkten Verkehr mit Stationen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn nur Fahrkarten 3. und 3./4. Klasse verausgabt.

Eschershausen, den 22. Mai 1923. (682)

Vorwohle-Emmenthaler Eisenbahn.

Die Direktion.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. Juni 1923 tritt der Nachtrag 9 in Kraft, der Erhöhung der Beförderungspreise enthält. (747)

Finsterwalde, den 25. Mai 1923.

Die Direktion der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

a) **Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 674).**

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln und den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirks.

b) **Verbandspersonenverkehr** zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) Tfv. 675.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. werden die zurzeit gültigen Fahrpreise des allgemeinen Verkehrs und die Gepäckfrachtsätze um rund 100 % erhöht.

Oppeln, den 22. Mai 1923. (715)

Reichsbahndirektion, Oberschlesische Eisenbahnen.

Ermäßigte Aufbewahrungsgebühren für Fahrräder von Zeitkarteninhabern.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 werden die ermäßigten Aufbewahrungsgebühren für Fahrräder von Zeitkarteninhabern erhöht; und zwar der Preis:

der Monatskarte für Fahrradaufbewahrung von 1680 auf 4000 *M*,

der Wochenkarte für Fahrradaufbewahrung von 420 auf 1000 *M*.

Gleichzeitig wird der Höchstbetrag, bis zu dem die Eisenbahnverwaltung für Verlust oder Beschädigung des Rades den nachgewiesenen Schaden ersetzt, von 500 auf 100 000 *M* erhöht.

Berlin, den 23. Mai 1923. (699)

Reichsbahndirektion für die Verwaltung der deutschen Reichsbahn.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab werden die Beförderungspreise im Personenverkehr in demselben Ausmaße wie bei der Reichsbahn erhöht.

Liegnitz, den 20. Mai 1923. (695)

Die Direktion.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab werden die Beförderungspreise im Personenverkehr in demselben Ausmaße wie bei der Reichsbahn erhöht.

Neustadt, den 20. Mai 1923. (696)

Die Direktion.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab werden die Beförderungspreise im Personenverkehr in demselben Ausmaße wie bei der Reichsbahn erhöht.

Berlin, den 20. Mai 1923. (684)

Der Vorstand.

Fahrpreisermäßigung für Kolonisten und Siedler an den Fernstrecken in der Umgebung Berlins.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1923 wird die durch Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin vom 1. Mai 1920 eingeführte Fahrpreisermäßigung für Kolonisten und Siedler in der Umgebung Berlins, die unter bestimmten Voraussetzungen auf den Fernstrecken für die 4. Wagenklasse gewährt wurde, aufgehoben.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Berlin, den 22. Mai 1923. (686)

Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teile I und II.

Am 1. Juni 1923 werden die Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife erhöht. Die Erhöhung beträgt im Personen- und Gepäckverkehr 100 %, im Expreßgutverkehr ungefähr 50 %. Die Mindestfracht im Gepäck- und Expreßgutverkehr beträgt künftig 800 *M*. Auch die übrigen Gebührensätze des Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehrs werden annähernd im gleichen Maße heraufgesetzt. Die Erhöhungen werden durch Neuausgabe der Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt.

Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Berlin, den 22. Mai 1923. (732)

Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin. Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 23. | Berlin, den 7. Juni 1923. | LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Währungsfragen in den internationalen Eisenbahngüterverkehren.

Von Oberregierungsrat **Dr. Meier**, Köln.

Aufgabe und Endziel des internationalen Eisenbahn-Güterverkehrs ist es, die direkte Beförderung und Abfertigung der Sendungen von der Absendestation bis zur Empfangsstation derart ohne Unterbrechung und ohne Mittelsperson zu ermöglichen, daß die Frachten und sonst aufkommenden Gebühren nach Belieben teils oder ganz vom Absender oder Empfänger bezahlt werden können. Voraussetzung hierfür ist, daß die Eisenbahnen in einer Gemeinschaft und in einem Abrechnungsverhältnis untereinander stehen und daß die Frachten aller an der Beförderung beteiligten Bahnen von der Anfangs- oder Endbahn eingezogen und nachträglich untereinander verteilt werden. Demgemäß stellt auch das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, dem die meisten Staaten Europas beigetreten sind, im Artikel 23 fest, daß jede Eisenbahn verpflichtet ist, die aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen der einzelnen Bahnen für diese einzuziehen und den beteiligten Bahnen den ihr gebührenden Anteil zu bezahlen, und begründet zu diesem Zwecke für jede Bahn das Recht, die nachfolgende Bahn im Kontokorrent sofort mit dem Betrage der Fracht und sonstigen Forderungen zu belasten vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung. Darüber, wie diese Kontokorrentbelastung zu erfolgen hat, insbesondere in welcher Währung, enthält das Internationale Übereinkommen nichts, indem es diese Regelung den Sondervereinbarungen der beteiligten Bahnen überläßt.

Vor dem Kriege war die direkte Beförderung und Abfertigung der internationalen Gütersendungen in den meisten internationalen Verkehren durch besondere, von den beteiligten Eisenbahnen gemeinsam aufgestellte Verbandstarife in der vollkommensten Weise geregelt. Die Erstellung derartiger Tarife bot damals keine besonderen Schwierigkeiten, weil infolge der Stabilität der Währungen der beteiligten Länder die Kontokorrentbelastung der Bahnen untereinander und die hiermit verbundene Abrechnung sich verhältnismäßig einfach gestaltete. Die Einrichtungen der direkten Tarife waren zwar in den einzelnen Verbänden verschieden, jedoch war überall erreicht, daß die Tarife den Frachtinteressenten die Möglichkeit verschafften, den Frachtvertrag in seinen einzelnen Elementen genau zu übersehen, insbesondere derart, daß die Kosten des ganzen Transportes als bekannter, mindestens aber ohne Schwierigkeiten berechenbarer Faktor eingestellt werden konnten. Am vollkommensten war dieses bei denjenigen Tarifen erreicht, die eine gemeinsame Güterklassifikation besaßen und einen einheitlichen Tarifsatz in einer Währung hatten, z. B. im deutsch-belgischen Verkehr. Hier konnte der Frachtinteressent ohne weiteres aus dem Tarif ablesen, welche Fracht für die einzelnen Güter in den verschiedenen Relationen in Frage kam. Weniger vollkommen, aber ebenfalls dem Verkehrsbedürfnis voll genügend, waren die Tarife, die sich aus mehreren Schnittsätzen zusammensetzten, sei es, daß diese Schnittsätze in einer Währung oder in verschiedenen Währungen aufgestellt waren. Denn auch hier konnte der Frachtinteressent ohne weiteres sich die Fracht durch Zusammensetzung dieser beiden Teile leicht errechnen. Für die Eisenbahn bildeten diese Tarife den Vorteil, daß die Versandstation von vornherein die ganze Fracht berechnen konnte, so daß jeder Aufenthalt auf den Grenzstationen

vermieden wurde. Irgendwelche Schwierigkeiten oder finanzielle Bedenken ergaben sich hierbei für die Bahnen nicht, da bei dem stabilen Verhältnis der Währungen untereinander keine Bahn Bedenken haben konnte, ihre Anteile auch in einer anderen Währung als der Landeswährung zur Verfügung zu stellen und sich zuführen zu lassen.

Die durch den Krieg herbeigeführten Verhältnisse haben hierin eine grundlegende Änderung geschaffen. Abgesehen davon, daß fast in allen Ländern die Binnentarife z. Zt. außerordentlich wechselnd und Änderungen unterworfen sind, so daß ihre Verschmelzung zu einem Verbandstarif Schwierigkeiten bietet, ist es vor allen Dingen die Währungsfrage, die eine Aufstellung direkter Tarife verhindert. Denn da die Einstellung der Frachtsätze in einer fremden Währung ein festes Verhältnis der Landeswährung zu der Tarifwährung bedingt, ist es wegen der fast überall schwankenden Verhältnisse der einzelnen Währungen zueinander unmöglich, heute einen solchen Verbandstarif aufzustellen. Zwar ist es an sich nicht unbedingt erforderlich, daß die Sätze der einzelnen Bahnen im internationalen Verkehr genau mit den Sätzen des Binnenverkehrs übereinstimmen, jedoch dürfen diese Abweichungen nicht ein gewisses Maß überschreiten, wenn anders nicht der Wert des direkten Tarifs verlorengehen soll. Denn bei größeren Abweichungen besteht die Gefahr, daß der direkte Tarif durch Umbehandlung der Sendungen und Abfertigung auf Grund der Binnentarife der einzelnen Bahnen unterboten wird. Abgesehen hiervon muß jede Bahn Gewicht darauf legen, auch im internationalen Verkehr im wesentlichen dasselbe Entgelt zu bekommen wie im Binnenverkehr. Diese Abhängigkeit der internationalen Tarife von den Binnentarifen der beteiligten Bahnen ist es, die im Verein mit den schwankenden Währungsverhältnissen eine Bahn, die ihre Sätze in einer anderen Währung als der eigenen zur Verfügung stellen will, zwingt, je nach den schwankenden Kursverhältnissen zu den eingestellten Tarifsätzen Zu- oder Abschläge festzusetzen. Da aber die Veränderlichkeit dieser Zu- oder Abschläge die einzelnen Schnittsätze völlig unübersichtlich machen würde, ist es klar, daß dadurch der Vorteil, der in der Erstellung der Schnittsätze in einer Währung liegt, wiederum illusorisch gemacht würde. Deswegen ist auch der an sich naheliegende und bei den internationalen Verhandlungen vielfach zur Erörterung gestellte Gedanke, eine allgemeine Tarifwährung für alle internationalen Verkehre festzusetzen und diese als Grundlage für die internationalen Tarife zu nehmen, praktisch nicht durchführbar.

Unzweifelhaft hat der Gedanke, daß alle am internationalen Verkehr beteiligten Bahnen ihre Frachtsätze für diese Verkehre in ein und derselben Währung, sei es nun in einer effektiven Währung (Dollarwährung) oder in einer ideellen (Goldfranken, Goldmark) zur Verfügung stellen, auf den ersten Blick etwas Bestechendes. Es würde sich dann ermöglichen lassen, Tarife in der vollkommensten Form herauszugeben, in denen ausgerechnete Frachtsätze in einer Währung erstellt wären. Selbst dort, wo die Ausrechnung der Frachtsätze wegen der Verschiedenheit der Güterklassifikationen der einzelnen Bahnen nicht möglich wäre, wären bei einer einheitlichen Währung in jedem Falle die Tarifsätze der einzelnen Bahnen so klar und leicht übersehbar, daß das Publikum sich mit Sicherheit berechnen könnte, welche Gebührnisse es zu zahlen hat. Ebenso würden für die Bahnen erhebliche Vorteile entstehen. Die Zuführung der den einzelnen Bahnen zukommenden Beträge durch Anteilsausscheidung wäre leicht zu erreichen, die Saldierung würde sich ohne Schwierigkeiten ermöglichen lassen, alle Bahnen hätten zwecks Umrechnung in die Landeswährung nur mit einem einzigen Kurse zu rechnen, kurzum, die jetzt in den internationalen Verkehren zutage tretenden Schwierigkeiten wären mit einem Schlage beseitigt. An sich erscheint es nun nicht nur theoretisch denkbar, sondern auch wohl praktisch durchführbar, den Wert der an sich stets gleichbleibenden Beförderungsleistung in einem Goldwert bzw. einer diesem Goldwert gleichkommenden oder nahestehenden effektiven Währung festzustellen. Dagegen erscheint es praktisch undurchführbar, diese Feststellung und Bewertung der Beförderungsleistung in einer von der Landeswährung verschiedenen Währung nur für den internationalen Verkehr zu treffen und für den Binnenverkehr die Beförderungspreise weiter nach der Landeswährung zu berechnen. Gesetzt, es wären unter Feststellung des Goldwertes der Beförderungsleistung Tarifsätze für den internationalen Verkehr in der Dollarwährung errechnet, die Bahnen würden also die Gebühren für ihre Beförderungsleistung in dieser Währung erhalten und müßten andererseits die für die anderen Bahnen eingezogenen Beträge ebenfalls in dieser Währung bezahlen, so würde sich bei Schwankungen der Landeswährung das Verhältnis der letzteren zu der Dollarwährung stets ändern, was zur Folge hätte, daß die internationalen Transporte bald billiger, bald teurer als die Binnentransporte gefahren würden. Das würde im ersteren Falle zu Verlusten für die Bahnen und zur ungerechtfertigten Begünstigung des internationalen Verkehrs gegenüber dem Binnenverkehr führen, im anderen Falle dagegen eine Unterbietung der direkten internationalen Gütertarife durch Umbehandlung an der Grenze ermöglichen. Die Folge der Erstellung direkter Tarife in einer internationalen Währung wäre also, daß auch die Binnentarife der einzelnen Länder in dieser Währung erstellt werden müßten. Das würde aber unzweifelhaft zu den größten Schwierigkeiten und Unsicherheiten im Verkehr führen, denn, da die Frachten in der Landeswährung bezahlt werden müßten, müßten sämtliche Frachten und Gebühren zu einem jedesmal festzusetzenden Kurse umgerechnet werden, was nicht nur für das Publikum außerordentlich nachteilig wäre, da es nie mit festen, sondern mit je nach den Börsenkursen schwankenden Preisen zu rechnen hätte, sondern auch den Bahnen erhebliche Erschwernisse und Mehrarbeiten bei der Abfertigung bringen würde. Die mit Recht vom Publikum beklagte Unsicherheit und Unmöglichkeit der Kalkulation, die mit häufigen und kurzfristigen Tariferhöhungen verbunden ist, würde im verstärkten Maße und in einer das Wirtschaftsleben außerordentlich schädigenden Weise in die Erscheinung treten und zu den bedenklichsten Spekulationen und wirtschaftlichen Schäden führen. Im übrigen ist kaum anzunehmen, daß sich alle am internationalen Verkehr beteiligten Staaten zu der Maßnahme, ihre Tarife nicht nur im internationalen Verkehr, sondern auch für den Binnenverkehr in einer fremden Währung zu erstellen, entschließen würden. Außerdem wäre es außerordentlich schwierig, gerade für den Binnenverkehr die den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechenden Umrechnungskurse festzustellen. Der Börsenkurs, der nicht nur von den Wirtschafts- und Finanzverhältnissen der einzelnen Länder abhängt, sondern auch von anderen Momenten, wie politischen Verhältnissen, Spekulationsmanövern beeinflußt wird, ist deshalb und wegen seines oft sprunghaften Schwankens für den Binnenverkehr völlig ungeeignet und deckt sich fast nie mit der Kaufkraft der Landeswährung im eigenen Lande. Durch Anwendung von Durchschnittskursen könnte zwar der Übelstand gemildert werden, jedoch würden Durchschnittskurse wenigstens für den internationalen Verkehr ungeeignet und vom Standpunkt der Vermeidung von Kursverlusten bedenklich sein, da die zur Bezahlung der fremden Bahnen erforderlichen Devisen zum Börsenkurse gekauft werden müssen. Die Abhängigkeit der internationalen Tarife von den Binnentarifen der einzelnen Bahnen und das schwankende Verhältnis der einzelnen Landeswährungen zu einer internationalen Währung führen also dazu, daß die Unsicherheit, die jetzt auf dem Geldmarkt infolge der wechselnden Kursverhältnisse besteht, auch auf die einzelnen Transportgeschäfte übertragen wird. Da die einzelnen Bahnen auf die Bezahlung der Fracht, wie sie sich bei Berechnung in der Landeswährung ergibt, nicht verzichten können, könnte dies nur vermieden werden, wenn die in der internationalen Währung ausgedrückten Frachtsätze des internationalen Verkehrs den Schwankungen der Landeswährung jedesmal angepaßt würden, d. h. wenn je nach den Kursschwankungen Zu- oder Ab-

schläge zu den einmal errechneten Frachtsätzen festgesetzt würden. Das würde aber genau dasselbe bedeuten, als wenn die Frachtsätze der einzelnen Bahnen in ihrer Landeswährung erstellt werden, d. h. es würde nichts gewonnen werden. Entweder sind die Währungen stabil, und dann ist die Einführung einer internationalen Tarifwährung überflüssig, oder die Währungen sind schwankend, dann nützt eine solche Tarifwährung auch nichts. Der Vorschlag zur Schaffung einer internationalen Tarifwährung läuft dem Grunde nach auf den Versuch einer teilweisen Stabilisierung der Währungen, beschränkt auf den internationalen Eisenbahntransport, hinaus, was aber ebenso undurchführbar ist, wie die allgemeine Stabilisierung der Währungen, es sei denn, daß sie im natürlichen Werdegang auf Grund der Finanz- und Wirtschaftsverhältnisse der einzelnen Länder eintritt.

Was von der internationalen Tarifwährung gesagt ist, gilt im wesentlichen auch für den Fall, daß eine Bahn ihre Frachtsätze in der Währung eines anderen am Verkehr beteiligten Landes anstatt in der eigenen Landeswährung aufgeben will. Wenn beispielsweise die deutschen Bahnen im französisch-deutschen Verkehr ihre Tarife in Franken oder die niederländischen Bahnen im niederländisch-deutschen Verkehr ihre Tarife in Mark aufstellen würden, so würde dadurch nichts gewonnen werden, da auch hier zur Anpassung dieser Sätze an die Binnenfrachtsätze Zu- und Abschläge entsprechend den Währungsschwankungen erforderlich würden. Solche Zu- und Abschläge sind schon mehrfach in der Nachkriegszeit notwendig gewesen und bestehen auch jetzt beispielsweise im deutsch-italienischen Güterverkehr über den Brenner, wo die österreichischen Bahnen ihre Frachtanteile bisher in Mark zur Verfügung gestellt haben und jetzt dazu übergegangen sind, sie in Lire aufzugeben. Wirklichen Wert hat die Aufstellung der Tarife in einer anderen als der Landeswährung im internationalen Verkehr nur dann, wenn diese Sätze unabhängig von den Währungsverhältnissen in stabiler Höhe zur Verfügung gestellt werden. Da solche Fälle wohl aber meist auf Wettbewerbsmaßnahmen zurückzuführen sein werden und im allgemeinen nur selten vorkommen, können diese ausscheiden. Die Regel wird daher unter den jetzigen Zeitverhältnissen einstweilen noch bleiben, daß die Frachtanteile für den internationalen Verkehr der einzelnen Bahnen in den Landeswährungen und entsprechend den Binnentarifen zur Verfügung gestellt werden.

Bei dieser Frachtberechnung von Bahn zu Bahn auf Grund der Binnentarife hat die Frage, wer die Umrechnung vorzunehmen und wie diese stattzufinden hat, in allen Tarifberatungen die Hauptrolle gespielt. Da, wie schon eingangs erwähnt, das zu erstrebende Endziel in der direkten und vollständigen Frachtzahlung durch den Versender oder Empfänger und der durchgehenden Abfertigung ohne jede Mittelsperson besteht, muß jede Lösung, die einen Frachtzahlungsbruch vorsieht, d. h. zwangsweise vorschreibt, daß die Fracht teilweise vom Versender, teilweise vom Empfänger bezahlt wird sowie jede Einschaltung einer Mittelsperson als unvollständig angesehen werden.

Mit solchen Lösungen begnügte man sich in der ersten Zeit nach dem Kriege bei Wiederaufnahme der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Ländern, und solche Unvollkommenheiten müssen auch jetzt noch in vielen internationalen Verkehren in Kauf genommen werden. So wurde in den bald nach Beendigung des Krieges aufgenommenen Verhandlungen im deutsch-belgisch-französischen Verkehr der Frankaturzwang eingeführt, d. h. die Fracht bis zur Landesgrenze mußte vom Versender, die Fracht ab Landesgrenze vom Empfänger bezahlt werden. Ebenso besteht jetzt noch beispielsweise im deutsch-rumänischen, deutsch-südslavischen, im deutsch-ungarischen Verkehr ein solcher Frachtzahlungsbruch, in dem die Fracht bald bis zur ersten, bald bis zu einer weitergehenden Landesgrenze vom Versender bei Aufgabe des Gutes bezahlt werden muß

Eine solche Lösung ist zwar nicht so unvollständig wie die Einschaltung einer Mittelsperson mit dem Verlangen der Neuaufgabe der Sendung an einer Landesgrenze, denn dieses verletzt das grundlegende Erfordernis der durchgehenden Abfertigung, ist aber doch unbefriedigend und kann jedenfalls für die Verkehrtreibenden bei Abschluß und Abwicklung der Handelsgeschäfte lästig sein.

Ein anderer Versuch, die Schwierigkeiten dadurch aus dem Wege zu räumen, daß die Zahlung der Frachten einer Durchgangsbahn einer Mittelsperson an einer Grenze überlassen wird, ist ebenso untauglich. Tatsächlich ist diese Anregung von einzelnen Interessenten gegeben worden, um die Verteuerung der Frachten zu vermeiden, die durch die von den Bahnen aus Anlaß der Umrechnung zur Vermeidung von Kursverlusten erhobenen Kurszuschläge entsteht. Dieser Weg ist ungangbar, denn wenn hiermit auch nicht eine Neuaufgabe der Sendung verbunden ist, und die Bahn die Sendung nicht aus der Hand zu geben braucht, so würde doch ein solches Verfahren den vom Internationalen Übereinkommen aufgestellten Erfordernissen widersprechen, ganz abgesehen davon, daß es auch aus praktischen Gründen nicht durchführbar ist, für alle Sendungen die Zahlung einer Durchgangsfracht an einer anderen Stelle als auf der Versand- oder Empfangsstation zu verlangen, sicherzustellen und zu verrechnen. Die Beschränkung einer solchen Maßnahme auf einzelne Interessenten ist wegen des Verbots der Begünstigung einzelner vor der Allgemeinheit nicht angängig.

Es bleibt demnach für die Bahnen nichts anderes übrig, als durch Vereinbarungen hinsichtlich der Umrechnung und Verrechnung zu versuchen, die Schwierigkeiten des Problems zu beseitigen. Da, wie oben erwähnt, der Artikel 23 des J. Ü. darüber nichts enthält, durch wen und wie die Umrechnung vorzunehmen ist, haben an sich die Bahnen hierin völlig freie Hand. Das Natürliche wäre es, daß die übergebende Bahn die in Artikel 23 J. Ü. erwähnte Kontokorrentbelastung der folgenden Bahn in der Währung ihres eigenen Landes vornimmt und daß die nachfolgenden Bahnen die Kontokorrentbelastungen in der Weise, wie sie selbst belastet sind, an die folgenden Bahnen weitergeben. Der umgekehrte Fall wäre der, daß jede Bahn von vornherein die zu überweisenden Frachtbeträge in die Währung des Empfangslandes umrechnet. Die dritte Möglichkeit würde darin bestehen, daß die Umrechnung von Bahn zu Bahn vorgenommen wird, wobei es an sich gleichgültig ist, ob die übernehmende Bahn die Währung der Vorbahn umrechnet oder die übergebende Bahn ihre Frachten in der Währung der Nachfolgebahn dieser überweist. Alle diese Vorschläge haben neben gewissen Vorteilen auch erhebliche Nachteile.

Die Überweisung der Frachten ohne Umrechnung durch eine beteiligte Bahn in der Ursprungswährung auf die Empfangsbahn hätte zur Folge, daß die Endbahnen eine mit Beträgen in den verschiedensten Währungen belastete Sendung erhalten und daß es ihre Sache wäre, die so angelasteten Beträge nach ihrem Befinden einzuziehen und die den einzelnen Bahnen zukommenden Beträge diesen auf dem Abrechnungswege zuzuführen. Dieses würde zu einer großen Belastung der Endbahnen führen, denn abgesehen davon, daß die Buchführung dadurch außerordentlich erschwert werden würde, ist es kaum einer Bahn zuzumuten, Frachten in 3 bis 4 und noch mehr verschiedenen Währungen zu verbuchen, in die Landeswährung umzurechnen und mit den Vorbahnen abzurechnen. Zwar würden durch Zahlung der Frachten in der Ursprungswährung auf der Empfangsstation (sogen. Effektivzahlung) die Schwierigkeiten gemildert werden können, doch stehen einer solchen Regelung, ganz abgesehen davon, daß sie in einzelnen Ländern wegen der gesetzlichen Vorschriften nicht zulässig sein wird, erhebliche Bedenken entgegen. Die Beschaffung der verschiedensten Geldsorten würde dem Publikum in vielen Orten so gut wie unmöglich, in jedem Falle aber mit Kosten und Unbequemlichkeiten verbunden sein. Die Abfertigung bei den Dienststellen würde, abgesehen davon, daß ein geschultes, auf solche Verhältnisse eingearbeitetes Personal nicht vorhanden ist, nicht nur verlangsamt und erschwert werden, sondern auch viele Unregelmäßig-

keiten mit sich bringen; die Buch- und Kassenführung müßte zur Anpassung an die neuen Verhältnisse vollständig neu eingerichtet werden. Kurzum eine Erleichterung der oben gekennzeichneten Schwierigkeiten würde durch eine Effektivzahlung nicht herbeigeführt werden.

Der umgekehrte Fall der sofortigen Umrechnung sämtlicher Vorfrachten in die Währung des Empfangslandes würde Schwierigkeiten mit sich bringen, wenn durch nachträgliche Verfügung des Absenders das Empfangsland geändert wird, doch würden diese Schwierigkeiten wohl kaum unüberwindlich sein. Beide Verfahren haben ferner den Nachteil, daß die Bahnen sich mit einer großen Anzahl von Kursen ausrüsten und ihren Dienststellen ständig die Umrechnungskurse für die verschiedensten Währungen mitteilen müßten. Besonders tritt diese Belastung bei dem Verfahren der sofortigen Umrechnung der Frachten in die Währung der Empfangsbahn in Erscheinung, wenn eine Bahn sich lediglich deshalb, weil sie an einem Durchgangsverkehr beteiligt ist, mit Kursen eines Landes ausrüsten muß, mit dem sie sonst keine Beziehungen hat. Auch haben beide Verfahren das eigene, daß bei ihnen die Last der Kursumrechnung sehr verschieden verteilt ist. Bei dem ersteren Verfahren hat die Empfangsbahn die ganze Umrechnungslast und bei dem umgekehrten Verfahren ist sie vollständig von jeder Umrechnungslast befreit, während alle anderen Bahnen Umrechnungen vornehmen müssen. Andererseits haben beide Verfahren den großen Vorzug, daß jede Fracht nur einmal direkt in die Zahlungswährung umgerechnet wird. Den beiden Verfahren augenscheinlich anhaftenden Schwierigkeiten in der Buchführung steht wiederum der nicht zu unterschätzende Vorteil gegenüber, daß die Abrechnung der Saldierungswege außerordentlich vereinfacht werden kann, wodurch Barzahlungen und Devisenbeschaffungen vermieden werden. Denn da bei diesen Verfahren wohl alle Bahnen Guthaben und Schulden in fast allen Währungen haben werden, können diese auch dann, wenn nur innerhalb der einzelnen Währungen saldiert wird, gegeneinander in weitgehendem Maße ausgeglichen werden.

Das dritte Verfahren der Umrechnung von Bahn zu Bahn vermeidet zwar die Notwendigkeit für die einzelnen Bahnen, sich eine große Anzahl von Kursen zu beschaffen, da jede Bahn nur mit den Währungen ihrer Nachbarbahnen zu tun hätte. Auch ist anzuerkennen, daß bei diesem Verfahren Schwierigkeiten in der Buchführung für die Bahnen nicht in die Erscheinung treten werden, da sie die gesamten Vorfrachten nur in einer Währung erhalten und nur mit den Nachbarbahnen abzurechnen brauchen. Andererseits hat aber dieser Weg den großen Nachteil, daß die Frachtbeträge der einzelnen Bahnen unter Umständen vier- bis fünfmal und noch öfter von einer Währung in die andere umgerechnet werden müssen, um endlich in der Währung der Empfangsbahn anzulangen. Eine solche mehrfache Umrechnung desselben Betrages verteuert naturgemäß die Frachtbeträge wegen der mit den Umrechnungen unvermeidlich verbundenen Kurszuschläge, die die Bahnen zur Sicherung gegen Kursverluste erheben müssen, und es kann fraglich erscheinen, ob eine derartige Verteuerung der ursprünglichen Frachtbeträge überhaupt zulässig ist. Ferner tritt auch durch dieses Verfahren eine erhebliche Vergrößerung des mit der Umrechnung verbundenen Kursrisikos für die Bahnen ein, da letztere immer die Vorfrachten der Vorbahnen umrechnen müssen und diese zu immer größer werdenden Beträgen lawinenartig anwachsen; eine Belastung, die dann besonders schwerwiegend wirken kann, wenn es sich um Durchgangsbahnen mit kleinen Durchgangsstrecken und nur geringen Frachteinnahmen handelt. Diese Belastung der Durchgangsbahnen wirkt deshalb noch besonders unbillig, weil bei diesen Verfahren jede der Endbahnen in der einen Richtung von der Umrechnung befreit ist, während die Durchgangsbahnen in jedem Falle mit Umrechnungen belastet sind. Da die Endbahnen offenbar an dem Verkehr mehr interessiert sind als die Durchgangsbahnen, indem sie zugleich den Handel ihres Landes befruchten, erscheint es ungerechtfertigt, die Durchgangsbahnen mit mehr Arbeit und Risiko zu belasten als die Endbahnen.

(Schluß folgt.)

Der Stand der Arbeiten für die Elektrisierung der österreichischen Bundesbahnen zu Beginn des Jahres 1923.

Von Sektionschef Ing. **Paul Dittes**, Direktor des Elektrisierungsamtes der österr. Bundesbahnen*).

Die Arbeiten für die Elektrisierung der österr. Bundesbahnen sind im Baujahr 1922 um ein ansehnliches Stück vorwärts gerückt — trotz mancher Schwierigkeiten, die sich ergaben. Diese Schwierigkeiten waren zum Teil technischer Art, vielfach aber finanzieller Natur, zumal da das Fortschreiten der Arbeiten naturgemäß ein Ansteigen der Gelderfordernisse mit sich brachte.

Es ist in den Verhältnissen des österr. Staates begründet, daß trotz aller Einsicht und aller ernsten Bemühungen der maßgebenden Stellen nicht immer diejenigen Beträge verfügbar sind, die vom Standpunkte einer wirtschaftlichen, alle Möglichkeiten verwertenden Bauführung erforderlich wären. Deshalb konnte — ebenso wie in den früheren Jahren — nicht jener Fortschritt erzielt werden, der beim Vorhandensein ausreichender Mittel möglich gewesen wäre. Gleichwohl waren die Ausgaben für die Elektrisierungsarbeiten im Jahre 1922 zahlenmäßig hoch. Sie beliefen sich auf rund 98 Milliarden Kronen. Die Zahl überrascht angesichts der Tatsache, daß die gesamten Ausgaben vom Baubeginn — etwa Mitte 1919 bis Ende 1921 —, d. h. also für zweieinhalb Jahre, 2 Milliarden nicht ganz erreicht hatten. Es wäre natürlich verfehlt, aus dem Verhältnisse dieser Zahlen irgendwelche Schlüsse auf Umfang und Fortschritt der Arbeiten zu ziehen, denn die 98 Milliarden des Jahres 1922 stehen den 2 Milliarden von früher an Kaufkraft beträchtlich nach.

Es würde den Rahmen einer in erster Linie technischen Berichterstattung überschreiten, die Frage der Aufbringung der für die Elektrisierungsbauten erforderlichen Geldmittel ausführlich zu behandeln. Es soll nur hervorgehoben werden, daß der Festpunkt aller Betrachtungen der schon im Gesetz verankerte Grundsatz bleiben muß, die Kosten durch eine besondere Anleihe zu decken, denn nur dann wäre es möglich, den Bau technisch und wirtschaftlich einwandfrei zu disponieren und fortzusetzen.

Die fast seit Beginn der Bauarbeiten unter dem Zwange der Verhältnisse erfolgte monatliche Zumessung der Geldmittel hat viele Schwierigkeiten in den Baudispositionen mit sich gebracht. Diese Beengungen haben aber bis gegenwärtig keinen solchen Grad erreicht, um die aufgetauchten Gerüchte über eine Gefährdung des Elektrisierungsbaues zu rechtfertigen.

Die bisherigen Elektrisierungsarbeiten erstreckten sich auf folgende Anlagen und Ausrüstungen:

I. Strecken westlich von Innsbruck.
- a) Kraftwerke: Spullerseewerk, Ruetzwerk;
- b) Übertragungsleitungen;
- c) Unterwerke: Zirl, Roppen, Flirsch, Danöfen;
- d) Fahrleitungsanlage;
- e) Umbau der Schwachstromanlagen.

II. Stainach-Irdning—Attnang-Puchheim.
- a) Kraftwerk Steeg;
- b) Streckenausrüstung und Umbau der Schwachstromanlagen.

III. Elektrische Lokomotiven.

IV. Zugförderungs- und Werkstättenanlagen.

V. Strecken Salzburg-Wörgl, Schwarzach-St. Veit-Spittal-Millstättersee.
- a) Kraftwerke: Mallnitzwerk, Stubachwerk.

*) Gekürzte Wiedergabe eines Vortrages, gehalten im Elektrotechnischen Verein in Wien am 21. Februar 1923.

Beim Spullerseewerk hatten die Aufschluß- und Abdeckungsarbeiten bei der südlichen Sperrmauer schon anfangs 1922 zur Feststellung eines durchweg gesunden Felsfundamentes geführt. Nachdem der Aushub der Baugrube in der Sperrenmitte im August vollständig beendet war, wurden die glatten Felsbuckel (Gletscherschliffe) und die steigenden Stellen teils in Stufen angesprengt, teils aufgerauht, abgekehrt und mit Druckwasser gereinigt. Die brüchigen und mürben Schichtköpfe der Felsbarre wurden abgeschlagen. Gleichzeitig wurden alle Schüttungsgerüste für die Betonierung fertiggestellt. Im September wurde die wasserseitige Schalung in der Grube nächst der Bogenmitte aufgestellt und mit der Torkretierung der Felsbarre und der Betonierung in den tiefsten Fundamentgruben seeseitig in der Sperrenmitte begonnen. Bis Eintritt des Frostes — Mitte Oktober — waren 750 cbm fertig gestampfter Beton mit Steineinlagen erzielt, womit eine Höhe der Fundamentplatte von 1793,85 m ü. M.-S. erreicht war. Das Baumaterial wurde durchweg künstlich gewonnen.

Bei der nördlichen Sperrmauer wurde der Südwestflügel vollständig, der Nordostflügel zu einem Fünftel aufgedeckt. Die nördliche Sperre bildet für sich eine geschlossene Baustelle mit eigenen Baustoffgewinnungsanlagen.

Eingehende Erwägungen technischer und wirtschaftlicher Natur führten im April v. J. zu dem Entschlusse, die südliche und die nördliche Sperrmauer in einem Zuge, nur mit den durch die klimatischen Verhältnisse bedingten Unterbrechungen, gleich für die volle Stauhöhe von 1825 m ü. d. M. durchzuführen, d. h. also den Ausbau in zwei Etappen, von denen sich die erste nur bis auf eine Stauhöhe von 1808 m erstreckt hätte, fallen zu lassen.

Die südliche Sperrmauer wird insgesamt 57 000 cbm Mauerwerk erfordern. Wenn die Mauer in drei Bausommern fertiggestellt werden soll, sind jedes Baujahr rund 19 000 cbm Mauerwerk aufzuführen, was bei der Ausgestaltung der Bauhilfsanlagen möglich sein wird.

Die nördliche Sperrmauer erfordert nur eine Kubatur von 17 500 cbm; ihr Baufortschritt kann dem der südlichen Sperre leicht folgen, allfällig etwas voraneilen.

Das bedeutet natürlich nicht, daß bis zur Inbetriebnahme des Spullerseewerkes noch 3 Jahre vergehen werden; das Werk wird vor vollkommener Fertigstellung der Sperrmauer in Betrieb genommen werden.

Vom Spullersee führt ein rund 1900 m langer Stollen zu dem auf der Grafenspitze angeordneten Wasserschloß. Bei dem am seeseitigen Stollenende anzuordnenden Einlaufwerke wurde der Schacht von der Stollensohle bis zur oberen Kammer vor kurzem durchgeschlagen. Die obere Kammer wurde auf die volle Breite ausgebrochen, das Mauerwerk einschließlich des Gewölbes hergestellt.

Was den Stollen selbst anbelangt, so war er bereits Ende Januar 1922 bis auf eine zwischen dem See und dem Stollenfenster 1 gelegene Strecke von 427 m Länge aufgefahren. Der Vortrieb wurde Ende Februar 1922 nach einer durch Lawinen verursachten Arbeitspause sowohl vom See her als auch vom Stollenfenster 1 aus wieder aufgenommen, und am 28. April abends erfolgte der letzte Durchschlag, womit der am 15. Oktober begonnene Vortrieb des rund 1900 m langen Stollens beendet war. Ab 8. Mai 1922 zeigte der Hauptstollen zwischen Einlauf und Fenster 1 bedeutende Wassereinbrüche, die ihn ab 9. Mai unbegehbar machten. Der Abfluß aus Fensterstollen 1 stieg bis 22. Mai auf 320 Sekundenliter an, flaute dann etwas ab, um am 8. Juni den Höchstwert mit 420 Sekundenlitern zu erreichen. Dann nahm der Wasserandrang ab, ging aber erst am 17. November auf ein solches Maß zurück, daß es wieder möglich war, vom Fenster 1 durch den Hauptstollen nach Spullers zu gelangen. Seit Ende November ist der Stollen wieder trocken.

Es ist selbstverständlich, daß der Herkunft der durch den Stollenvortrieb erschroteten Wässer besonderes Augenmerk zugewendet wird und diese Verhältnisse Gegenstand eingehender Untersuchungen sind.

Die Ausweitung des Stollens auf das volle Profil mußte sich im abgelaufenen Jahre zunächst auf den trockenen Stollenteil beschränken und konnte wegen der früher dargestellten Verhältnisse in der seeseits gelegenen Strecke erst in der zweiten Hälfte November aufgenommen werden.

Die Bauarbeiten im Wasserschlosse (Pufferschacht) wurden im letzten Jahre vergleichsweise wenig gefördert, zumal da eine nochmalige Konstruktionsänderung zweckmäßig erschien, die an Stelle der ursprünglich vorgesehenen unteren und oberen kuppelförmigen Erweiterungen des Pufferschachtes die Anordnung von Reservoirstollen vorsieht. Der Vortrieb des oberen Reservoirstollens wurde im November 1922 begonnen.

Bei der von der Apparatekammer ins Krafthaus führenden Druckrohrleitung wurde im Jahre 1922 ein großer Teil der Erd-, Fels- und Mauerungsarbeiten durchgeführt. Von den 7 großen Festpunkten wurden 3 bis zur Rohrkrümmerunterkante fertig betoniert, bei den übrigen wurde der Erdaushub und ein Teil des Mauerwerkes fertiggestellt. Die Montierung der Rohrleitung wurde im September 1922 begonnen.

Nach erfolgter Versetzung der Krümmer in den Festpunkten III, IV und V wurden im November die Montierungsarbeiten im Hinblick auf die außergewöhnlich schlechte Witterung abgebrochen, um im kommenden Frühjahre wieder aufgenommen zu werden.

Der Durchlaß für die Rohrleitung in der Station Danöfen ist nahezu fertiggestellt.

Beim Krafthausbau sind die Kranpfeiler und die Umfassungsmauern bis auf die Höhe der Dachbinder aufgeführt, die Kranbahn (Eisenbetonkonstruktion) ist fertiggestellt, die Betonierung der Fundamente der Generatoren weit vorgeschritten.

Vom Unterwassergraben ist der südlich der Bundesstraße gelegene Teil fertig, der nördlich der Straße liegende Teil auf eine Länge von 10 m betoniert; im übrigen Verlaufe des Unterwassergerinnes sind die Erdarbeiten beendet.

Die Bauhilfsanlage, insbesondere der Schrägaufzug, die Seilbahn, der Bremsberg usw. haben sich auch im abgelaufenen Baujahre bestens bewährt. Der Schrägaufzug förderte im Betriebsjahre 1922 bei insgesamt 4068 Fahrten berg- und talwärts rund 56 000 Personen und rund 9000 t an Materialien. Seit seiner Inbetriebsetzung am 27. April 1921 hat der Schrägaufzug bis 31. Januar 1923 insgesamt 100 000 Personen und 13 000 t an Baumaterialien berg- und talwärts befördert.

Das Baujahr 1922 war noch mehr wie die früheren reich an Beschwernissen aller Art. Die Witterung, insbesondere in der zweiten Hälfte des Jahres, war dem Baufortschritte wenig günstig. Die zweite Julihälfte brachte wiederholte Schneefälle auf Spullers und der Monat Juli überhaupt 11 Niederschlagstage mit einer Niederschlagsmenge von 530 mm. Auch in den folgenden Monaten besserte sich das Wetter kaum, im September gab es schon Schneefälle im Tal. In der Zeit vom 8.—12. Dezember war der Eisenbahnverkehr auf der Arlbergbahn infolge von Lawinengängen gestört, wodurch auch der Baubetrieb in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Während des ganzen Jahres herrschte ein ungemein reger Wechsel der Arbeiter, und zwar gerade bei den arbeitstüchtigsten. Dies war zum Teil dadurch begründet, daß die Löhne im Vorarlberger Unterlande infolge der regen Bautätigkeit vergleichsweise höher waren als beim Spullerseewerksbau.

Trotz alledem ist bei diesem Kraftwerksbau — Bauunternehmung Innerebner & Mayer, Innsbruck — auch im abgelaufenen Jahre ein gewaltiges Stück Arbeit geleistet worden, und wir können damit rechnen, daß das große Werk im Jahre 1924 vollendet werde. Auch der weit vorgeschrittene Stand der Arbeiten für die maschinelle und elektrische Ausrüstung des Werkes spricht dafür.

Das Spullerseewerk wird bekanntlich in Parallelschaltung mit dem ausgebauten Ruetzkraftwerk arbeiten. Die Ausgestaltung dieses Werkes, die im wesentlichen die Erweiterung des Wasserschlosses von 3000 cbm auf 7000 cbm Inhalt, die Legung eines zweiten Rohrstranges, die Aufstellung eines dritten Maschinensatzes von 8000 PS samt Transformator, sowie eine vollständige Ausgestaltung in der Schaltanlage umfaßt, ist in der Hauptsache vollendet, die Inbetriebnahme des ausgestalteten Werkes wird Ende April dieses Jahres erfolgen. Derzeit arbeitet das Ruetzwerk bereits mit dem neuen Wasserschloß.

Es wurde schon, wie in früheren Berichten, darauf hingewiesen, welch große Schwierigkeiten die Beförderung der schweren Maschinenteile in die weit abseits der Bahn, und zum Teil auch abseits guter Straßen gelegenen Kraftwerke bieten wird, und erwähnt, daß das Elektrisierungsamt der österreichischen Bundesbahnen zur Überwindung dieser Schwierigkeiten einen besonderen benzinelektrisch angetriebenen Wagenzug erworben hat, der es ermöglichen sollte, die bis zu 28 t schweren Maschinenteile und Transformatoren von ihrer Erzeugungsstätte bis an den Aufstellungsort ohne Umladung zu befördern. Diese Beförderungsart hat sich beim Ruetzwerkausbau technisch und wirtschaftlich voll bewährt.

Ruetzwerk und Spullerseewerk sind mittels einer 123 km langen Übertragungsleitung für eine Betriebsspanne von 50 bis 55 kV verbunden, an welche die Unterwerke Zirl, Roppen und Flirsch angeschlossen werden.

Der interessanteste Teil dieser Leitungsanlage ist die Strecke zwischen St. Anton und Langen, die über den Arlberg führt, eine Höhe von 2019 m erreicht und große Spannweiten zwischen den einzelnen Masten, bis zu 226 m, aufweist.

Auf der Strecke Ruetzwerk-Zirl ist die Aufstellung der Maste mit Ausnahme einer kurzen Strecke vollendet, und es wurde auch bereits mit dem Spannen der Leitungen begonnen.

Auf der Strecke Zirl-Landeck gelangen in der geraden Strecke teilweise Eisenbetonmaste zur Verwendung, die unmittelbar neben dem Aufstellungsort — also unter Fortfall einer Beförderung der fertigen Maste — erzeugt werden. Es wurde auch bereits mit der Aufstellung begonnen.

Auf der Arlbergpaßleitung sind in der Strecke St. Anton-St. Christoph alle Eisenmaste aufgestellt. Die Isolatoren wurden aber leider so spät geliefert, daß wegen des frühen Wintereinbruches mit ihrem Einbau und mit der Verlegung der Leitungen nicht mehr begonnen werden konnte.

Für den übrigen Teil der Arlbergpaßleitung macht die Herstellung der eisernen Tragwerke in den Bauanstalten gute Fortschritte.

In den längs der Strecke angeordneten Unterwerken wird der Strom von 50 bis 55 000 Volt auf die Fahrleitungsspannung von 15 000 bis 16 500 Volt transformiert.

Die auf den Steilrampen des Arlberg gelegenen „großen“ Unterwerke Flirsch und Danöfen erhalten zunächst je zwei, im vollen Ausbau je vier Transformatoren für eine Dauerleistung von je 2400 kVA und eine kurzzeitige Höchstleistung von je 9600 kVA, während die auf den flacheren Zufahrtslinien angeordneten Unterwerke Zirl und Roppen zunächst je zwei, im vollen Ausbau aber je drei Transformatoren von je 1900 kVA Dauerleistung und 7600 kVA Höchstleistung erhalten.

Der bauliche Teil des Unterwerkes Zirl ist bis auf geringfügige Vollendungsarbeiten fertig. Die umfangreiche elektrische Ausrüstung geht in den Werken der Fertigstellung entgegen; mit der Montage der Schaltanlage wurde schon begonnen.

Das Unterwerk Roppen ist im Rohbau vollendet.

Der Bau der Fahrleitungsanlagen wurde auf der ganzen Strecke von Innsbruck bis Bludenz bedeutend gefördert. Die rund 27 km lange Strecke Innsbruck-Westbahnhof-Telfs-Pfaffenhofen ist fertiggestellt; ihre Unterspannungsetzung steht unmittelbar bevor.

Auf der Strecke Telfs-Landeck dürfte der Bau der Fahrleitungsanlage noch dieses Jahr fertiggestellt werden können. Zwischen Landeck und Bludenz ist die Aufstellung der Fahrleitungsmaste und die Anbringung der Tunnelstützpunkte weit fortgeschritten und damit eine Arbeit wesentlich gefördert worden, die besonders bei Gebirgsstrecken große Schwierigkeiten bietet. Bringen es doch die Geländeverhältnisse, der vielfache Wechsel des Querprofils der Bahn, die vielen Tunnel, Brücken und sonstigen Objekte, sowie die vielen Krümmungen mit sich, daß die Zahl der Masttypen und der Sonderbauarten eine besonders große ist, was im Vergleich mit Bahnen im Flachlande den Bau der elektrischen Streckenausrüstung sehr erschwert und verzögert.

Was den Umbau der Schwachstromanlagen betrifft, so sind die Verlegungsarbeiten so weit vorgeschritten, daß die Umschaltung auf die neuerbauten Trassen in der Strecke Innsbruck-Haiming-Magerbach bereits erfolgen konnte und die Abtragung der längs der Bahn befindlichen Leitungen in dieser Strecke demnächst beendet sein wird.

Die offen geführten Doppelleitungstrassen südlich und nördlich des Inn sind bis Haiming bzw. Magerbach fertiggestellt und dort vorläufig an die bestehenden Einfachleitungstrassen angeschlossen.

Vom ursprünglich beabsichtigten Ausbau einer neuen Fernleitungstrasse durch das Lechtal wurde abgesehen. Anschließend an die für diese Leitungen bereits verlegten Kabel wurden die weiteren Kabel im Inntal verlegt und dort gleichfalls an die bestehenden Fernleitungen angeschlossen.

Was die bahneigenen Schwachstromanlagen anlangt, so wurde der 1921 begonnene Kabelbau in der Strecke Innsbruck-Bludenz vor kurzem bis auf einige unwesentliche Vollendungsarbeiten fertiggestellt.

Es sind nunmehr insgesamt rund 137 km pupinisierte Fernsprechkabel und rund 46 km Block- und Telegraphenkabel verlegt.

Die Anlage steht in der ganzen Strecke von Innsbruck bis Bludenz bereits in Betrieb.

Die Bahntelegraphenleitungen, die größtenteils als offene Leitungen abseits der Bahn auf dem staatlichen Gestänge zugespannt wurden, stehen in der rund 40 km langen Strecke Innsbruck-Silz bereits in Betrieb.

Es sind somit weit über die für den ersten elektrischen Probebetrieb in Aussicht genommene Strecke Innsbruck-Telfs hinausreichende Sicherungsmaßnahmen für die Schwachstromanlagen getroffen worden, so daß gelegentlich der Betriebaufnahme in dieser Teilstrecke keinerlei Störungen zu gewärtigen sind.

Die 107 km lange Salzkammergutlinie Stainach-Irdning-Altnang-Puchheim wird bekanntlich aus dem Kraftwerke Steeg der Elektrizitätswerke Stern & Hafferl A.-G. mit Strom versorgt werden. Diese bisher ausschließlich der Stromerzeugung für allgemeine Licht- und Kraftzwecke dienende Anlage wird für den Bahnbetrieb durch die Verlegung einer zweiten Druckrohrleitung von 1 m Lichtweite und die Aufstellung zweier neuen Maschinensätze von je 4800 PS samt den erforderlichen Nebeneinrichtungen ausgestaltet. Die Arbeiten hierfür sind in vollem Gange.

Die elektrische Ausrüstung der Strecke hat im Mai 1922 begonnen; es wird, wenn keine unvorhergesehenen Hindernisse eintreten, möglich sein, mit dem Betriebe Ende dieses Jahres zu beginnen.

Was die aus Anlaß der Elektrisierung der Strecke Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim erforderlichen Umbauten der Schwachstromanlagen betrifft, so war es im vergangenen Jahre möglich, weitgehende Fortschritte zu erzielen, so daß im laufenden Jahre nur noch ein kleiner Bruchteil der Verlegungsarbeiten zu bewältigen sein wird.

An elektrischen Lokomotiven wurden bisher 7 schwere Gebirgsschnellzugslokomotiven mit der Achsfolge 1 C + C 1, 20 Stück Güterzuglokomotiven mit der Achsanordnung E und 20 Personenzuglokomotiven 1 C 1 bestellt.

Im abgelaufenen Jahre wurde durch die Fertigstellung der ersten 1 C + C 1-Lokomotiven ein wichtiger Markstein in der Elektrisierung der österreichischen Bundesbahnen gesetzt. Diese Lokomotive hat allen an ihrem Entwurf und an ihrem Bau Beteiligten zur Ehre gereicht und den ausgezeichneten Ruf der österreichischen elektrotechnischen und Maschinenindustrie neuerdings bestätigt. Mit Trauer erfüllt es, daß Ministerialrat Dr. Rudolf Sanzin, der sich beim Entwurf und Bau dieser elektrischen Lokomotive hervorragend betätigt hat, die Fertigstellung und Inbetriebsetzung dieser Maschine nicht mehr erleben konnte. Die übrigen 6 Stück 1 C + C 1-Lokomotiven werden bis Ende dieses Jahres zur Ablieferung gelangen. Die Personenzuglokomotiven und die Güterzuglokomotiven sind in den Werken so weit vorgeschritten, daß mit der Ablieferung der ersten dieser Lokomotiven im April bzw. im August d. J. gerechnet werden kann.

Von besonderer Bedeutung für die ordnungsgemäße Abwicklung des künftigen elektrischen Betriebes sind die Zugförderungsanlagen und Werkstätten. Auch der Bau dieser Anlagen ist bereits weit gediehen. Für die Strecken westlich von Innsbruck werden zwei nahezu vollkommen gleiche Zugförderungsanlagen mit angegliederter Betriebswerkstätte in Innsbruck-Westbahnhof und Bludenz errichtet.

Zur Durchführung der Hauptreparaturen an den elektrischen Lokomotiven wird die Hauptwerkstätte Linz derart ausgestaltet werden, daß sie nicht nur die eingestellten Lokomotiven herrichten kann, sondern auch imstande sein wird, Motoren, Transformatoren und alle anderen wichtigen Einzelteile der elektrischen Lokomotiven auf Lager für die Nebenwerkstätten instandzusetzen.

Was die Arbeiten zur Elektrisierung der Strecken Salzburg-Schwarzach-St. Veit-Wörgl, Schwarzach-St. Veit-Spittal-Villach betrifft, so konnte dort auch im abgelaufenen Jahre wegen der Knappheit der für die Elektrisierungsbauten zur Verfügung stehenden Mittel nur der Bau der Kraftwerke, und auch dieser nur in bescheidenem Umfange gefördert werden. Immerhin war es möglich, beim Kraftwerk an der Mallnitz, das bekanntlich eine rund 300 m hohe Gefällstufe zwischen Lassach und Obervellach ausnützt, den Bau des Wehres und die unmittelbar an dasselbe anschließende Einlauf- und Entsandungsanlage soweit zu fördern, daß die Fertigstellung dieser Anlageteile im Laufe dieses Jahres in der Hauptsache möglich sein dürfte. Von dem rund 2,6 km langen Freispiegelstollen für eine Leistung von 5 cbm/sec sind rund 90 % der Gesamtlänge aufgefahren, der Stollendurchschlag zwischen dem Einlauf und dem Stollenfenster 1 ist für Mai zu erwarten. Das im stark drückenden Gebirge gelegene, rund 90 m lange Stollenstück nächst der Wasserfassung wurde fertig ausgemauert. Die Arbeiten beim Wasserschloß mußten mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der steilen Lehne unmittelbar unter dem Gleis der Tauernbahn unter weitgehenden Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Ungünstiger in bezug auf den Arbeitsfortschritt liegen die Verhältnisse bei dem räumlich weit ausgedehnten Kraftwerksbau an der Stubach zwischen dem Tauernmoosboden und dem Enzingerboden. Hier mußte man sich im abgelaufenen Jahre darauf beschränken, die Hilfskraftanlage am Grünsee fortzuführen und die Zufahrtverhältnisse zu den einzelnen Baustellen zu verbessern, sowie die Unterkunftsmöglichkeit für die Arbeiter und Ingenieure auszugestalten.

Solange die gegenwärtigen ungünstigen Verhältnisse anhalten und es nicht möglich ist, für diesen Kraftwerksbau ohne Beeinträchtigung der Arbeiten für die Elektrisierung der Strecken

westlich von Innsbruck und der Strecke Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim größere Geldmittel zur Verfügung zu stellen, muß man sich damit bescheiden, einen Baubetrieb zu führen, der im gegebenen Zeitpunkt die Aufnahme der vollen Tätigkeit ermöglicht.

Das Urteil über den im Jahre 1922 erzielten Baufortschritt wird und kann kein einheitliches sein; es wird auch stark davon abhängen, wie weit der Urteilende die der Bauentwicklung heutzutage entgegenwirkenden Einflüsse kennt und wie er sie bewertet.

Bei einem Rückblick auf das abgelaufene Baujahr kann man, ohne sich einer Selbstzufriedenheit schuldig zu machen, feststellen, daß über viele Schwierigkeiten und manches Ungemach hinweg ein gutes Stück ehrlicher Arbeit geleistet wurde, und man darf sich mit allen unmittelbar oder mittelbar am Elektrisierungsbau Beteiligten der erzielten Fortschritte freuen.

Hebung der Wirtschaftlichkeit durch Änderung der Zugmeldeleitung.

Von Amtmann **Haase**, Essen.

Die mit Wecker und Umschalter versehenen Apparate der Zugmeldeleitung sind nach Abb. 1 geschaltet und werden mit Ruhestrom von 0,04 Amp. betrieben. Der ständig unter Strom stehende Wecker wird bei Leitungsunterbrechung — Anruf oder Drahtbruch — stromlos, sein Anker fällt ab und schaltet hierdurch den Wecker in einen neuen Stromkreis, der für die Dauer der Leitungsunterbrechung — Rufzeichen — den Wecker durch Selbstunterbrechung in Tätigkeit setzt.

An einem Zugmeldeapparat für 2 Richtungen wird innerhalb 24 Stunden im Durchschnitt 1 Stunde gerufen und 2 Stunden gearbeitet (Zugmeldungen). Ruf und Arbeit bestehen in ständiger Stromunterbrechung und erfordern in den 3 Stunden in Wirklichkeit nur $^3/_2$ Stunden Strom. Die Ruhezeit, 21 Stunden, hat ständigen Strom, der nur für Drahtbruchmeldungen in Bereitschaft steht. Drahtbrüche treten nur selten auf, und dann vorwiegend bei starken Witterungsumschlägen — Kälte — zur Nachtzeit. Bei Aufhebung des Ruhestromes würde sich ein etwaiger Drahtbruch bei der nächsten Zugmeldung als Störung bemerkbar machen. Die Beseitigung der Störung würde hierdurch kaum verzögert. Der Vorteil des Ruhestrombetriebes wird hiernach bei dem Betrieb mit Meidinger Elementen sehr teuer erkauft.

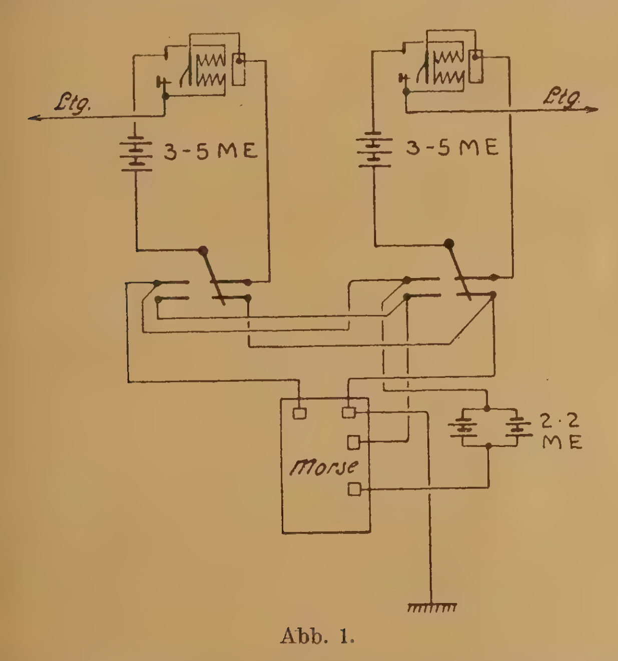


Abb. 1.

Jede Zugmeldestelle hat eine Streckenfernsprechleitung und eine Bezirksleitung, auf denen in Störungsfällen Zugmeldungen gegeben werden können. Ein Zugmeldeapparat für zwei Richtungen erfordert bei geringster Leitungslänge für jede Richtung eine Linienbatterie von 3 Meidingerelementen (M. E.) und ferner 2 mal 2 M. E.-Ortsbatterie, zusammen 10 Meidingerelemente. Diese Elemente sollen nach Vorschrift im Jahre zweimal erneuert werden.

Die Betriebstoffe für 10 Meidingerelemente, bei zweimaliger Erneuerung, kosten nach den Vertragspreisen vom 15. Oktober 1922 im Jahr:

10 . 2 . 0,8 kg Kupfervitriol zu je 170 ℳ	=	2720 ℳ,
10 . 1 Zinkpol zu je 218 ℳ	=	2180 „
10 . ½ Kupferpol zu je 64 ℳ	=	320 „
zus.	=	5200 ℳ.

Kupfervitriol enthält 25 % (Gewichtsteile) Kupfer. Von vorstehender Summe entfallen:

$$2180 + 320 + \frac{2720}{4} = 3180 \text{ ℳ} = \text{rd. } 60\,\%$$

auf den Verbrauch von Zink und Kupfer. Diese Stoffe müssen vom Ausland bezogen werden.

Bei der üblichen Stromstärke von 0,02 Amp. genügen zwei Batterieerneuerungen im Jahr. Zugmeldeleitungen arbeiten mit 0,04 Amp. Die Elemente dieser Leitungen müssen in Wirklichkeit im Jahr etwa dreimal erneuert werden. Bei der großen Zahl der auf vorstehende Weise betriebenen Zugmeldeapparate sind demnach die Kosten für deren Batteriestoffe sehr erheblich.

Unter Beibehaltung des Ruhestrombetriebes können die Betriebskosten vermindert werden: a) durch Anschluß der Zugmeldeleitungen an die für Sicherungszwecke vorhandenen Sammler, b) durch Änderung des Betriebes, dahin, daß die jeweilige Linienbatterie die Arbeit der Ortsbatterie übernimmt. Schaltungen hierfür sind ausgearbeitet.

Bei Anwendung dieser Schaltungen stellen sich die Betriebskosten zu a) auf 10 bis 20 %, zu b) auf 60 % der Kosten des bisherigen Betriebes. Die Schaltungen selbst sollen hier nicht weiter beschrieben werden.

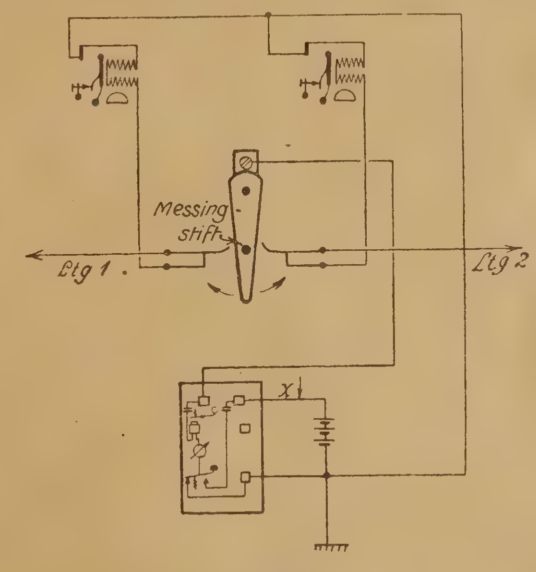


Abb. 2.
Bei Sammlerbetrieb wird Widerstand, nach Spannung, bei X eingebaut.

Eine weitere Verminderung der Betriebskosten ist zu erreichen, wenn die Zugmeldeleitung auf Betrieb mit Arbeitsstrom umgestellt wird. Die Umstellung der Zugmeldeleitung ist auf verschiedene Weise möglich.

1. Unter Beibehaltung des Apparats in seiner bisherigen Form bei Umschaltung; Ruhe ohne Strom, Ruf und Zugmeldung mit Ruhestrom.
2. Apparat in seiner bisherigen Form, Umwechslung der Kontakt- und Anschlagschrauben in Ortstromschließer, Umschaltung: Ruhe ohne Strom, Ruf und Zugmeldung mit Arbeitsstrom.

Beide Anordnungen erfordern aber für den Anruf hohe Stromstärken, die für den Betrieb des Apparates mit Ortstromschließer nicht geeignet sind.

Der Ortstromschließer ist entbehrlich, dann ergibt sich:

3. Apparat ohne Ortstromschließer. Umschaltung: Ruhe ohne Strom, Ruf und Zugmeldung mit Arbeitsstrom.

Die Schaltung hierfür zeigt Abb. 2. Der Wecker arbeitet nach

dieser Schaltung im Takte der Morsezeichen. Die Stromstärke für diese Schaltung wird durch den Widerstand des Schreibers bestimmt; dieser hat 15 Ohm und arbeitet mit 0,08 Amp. Zum Betrieb sind erforderlich:

0,08 Amp. mal (15 + 60 + 20) Ohm = 7,6 Volt
Schreib.-Ltg. Wecker

5 Zink-Kohle-Elemente ergeben 7,5 Volt und werden für den Betrieb genügen.

Mit 7,5 Volt arbeiten bei Anruf $\frac{7,5}{15+60+20} = 0,079$ Amp.

und bei Zugmeldung $\frac{7,5}{2 \cdot 15+60}$ . . . . $= 0,083$ „

Diese Stromstärken passen gut für die vorhandenen Verhältnisse.

Der an Morseapparaten übliche Stromzeiger hat einen Meßbereich von 0,03 Amp. Er würde also für 0,083 Amp. nicht geeignet sein. Er bekommt einen Nebenschluß von ¼ Ohm und zeigt dann nur ¼ der vorhandenen Stromstärke an. Nach dieser Schaltung genügt 1 Schalter — nach kleiner Änderung — für zwei Richtungen. Der bisher — Abb. 1 — bestehende Mißstand, daß eine Zugmeldestelle durch falsche Hebelstellung, beide Hebel links, sich ausschalten kann, fällt weg. Die Schaltung ist für den Betrieb mit Zink-Kohle-Elementen und zum Anschluß an vorhandene Sicherungssammler geeignet. Der Betrieb nach Schaltung 2 und die Umstellung in diese Schaltung erfordert folgende Kosten:

I. Betriebskosten.

a) Die Betriebsstoffe für einen Zugmeldeapparat bisheriger Schaltung kosten im Jahr . . . . 5220 *M.*

b) Schaltung 2 kostet bei Betrieb mit Zink-Kohle-Elementen im Jahr:
 5 . 1 Zinkpol zu je 218 *M* . . . . = 1090 *M*
 5 . 1 Kohlenbeutel zu je 80 *M* . . . . . = 400 „
 zus. = 1490 *M.*

c) desgl. bei Anschluß an vorhandene Sammler:
 (8 Volt . 0,079 Amp. . ½ Std.)
 + (8 Volt . 0,083 Amp. . ²/₃ Std.)
 + 100 % Ladeverlust . 365 Tage = 0,95 Kwstd.,
 also 0,95 Kwstd. . 80 *M* = 75 *M.*

Die Betriebskosten für Schaltung 2 stellen sich hiernach:
 mit Zink-Kohle-Elementen auf . . . . 26,4 %,
 bei Anschluß an Sammler auf . . . . 1,4 %

der Kosten des bisherigen Betriebes. 60 % der Kosten des bisherigen Betriebes entfallen auf den Verbrauch von Zink und Kupfer.

II. Einmalige Kosten.

a) Ausgaben . . . . = 0 *M.*

b) Einnahmen beim Betrieb mit Zink-Kohle-Elementen:
 1. 1 Umschalter, Altwert . . . . = 1000 *M*
 2. 5 Satz Elementgläser je 160 *M* . . . . . = 800 „
 3. 1 Ortstromschließer wie vor . . . . . . = 3000 „
 zus. = 4800 *M.*

c) Einnahmen bei Sammlerbetrieb:
 1. 1 Umschalter wie vor . . . . = 1000 *M*
 2. 10 Satz Elementgläser je 160 *M* . . . . = 1600 „
 3. 1 Ortstromschließer wie vor . . . . . . = 3000 „
 zus. = 5600 *M.*

Mit der Änderung werden viele Batterieschränke entbehrlich, in den Zugmeldestellen wird Platz frei. Die gewonnenen Stoffe können anderweitig wieder verwendet werden.

Die nach dem Preisstand vom 15. Oktober 1922 eingesetzten Preise sind in der Zwischenzeit sehr erheblich gestiegen.

Die Änderung in Schaltung 2 sowie die Änderung der Umschalter kann mit dem Unterhaltungspersonal durchgeführt werden und erfordert keinen besonderen Lohnaufwand.

Die Löhne für die Batterieerneuerung sind nicht angeführt, weil sich diese auf viele Stellen verteilt. Auch bei Wegfall der Batterieerneuerung werden die hierdurch frei werdenden Arbeitsstunden als Lohngewinn schwer zu erfassen sein.

Mit Einführung der Schaltung 2 werden die Zugmeldeapparate und der Betrieb an diesen so vereinfacht, daß Störungen an den Apparaten selten vorkommen werden.

Viele Zugmeldestellen haben Sammler für Sicherungszwecke; bei dem sehr geringen Stromverbrauch der Schaltung 2, für Apparat und Tag 0,12 Ampstd., können die Zugmeldeapparate an jeden vorhandenen Sammler angeschlossen werden.

Ein Beispiel für die bei Anwendung der Schaltung 2 zu erzielenden wirtschaftlichen Vorteile sei angeführt: 20 000 Zugmeldeapparate nach Schaltung 1 erfordern im Jahr an Betriebsstoffen 20 000 . 5220 = 104 400 000 *M.* Wenn diese Apparate in Schaltung 2 geändert, 10 000 mit Zink-Kohle-Elementen betrieben und 10 000 an Sammler angeschlossen werden, so erfordern sie:
 a) mit Zink-Kohle-Elementen 10 000 . 1490 = 14 900 000 *M.*
 b) bei Sammlerbetrieb 10 000 . 75 . . . . . = 750 000 *M.*

Die Änderung verursacht keine besonderen Kosten. Wie schon erwähnt, entfallen 60 % der Kosten des bisherigen Betriebes auf den Verbrauch von Zink und Kupfer, die vom Ausland bezogen werden müssen. Mit Einführung des Arbeitsstrombetriebes gemäß Schaltung 2 sind hiernach sehr wesentliche wirtschaftliche Vorteile zu erzielen.

Das Lochkarten- (Hollerith-) Verfahren im Dienste der Eisenbahnverwaltung.

Das Eisenbahn-Zentralamt hat eine neue Dienstkohlenvorschrift „Überseekohle“ herausgegeben, die in mehr als einer Hinsicht bemerkenswert ist. Schon rein äußerlich unterscheidet sich die Dienstvorschrift vorteilhaft von den sonst vielfach üblichen umfangreichen Anweisungen ähnlicher Art durch die Einfachheit der Form. Die ganze Vorschrift umfaßt nämlich nur vier Druckseiten. Auf der ersten Seite ist die Abfertigung und Behandlung der Dienstkohlensendungen bildlich dargestellt, Seite 2 und 3 enthalten Muster und Seite 4 den kurz gefaßten Text der Vorschrift. Die Abfertigung der über See eintreffenden Dienstkohlensendungen geschieht mit Dienstkohlenfrachtbrief, der vom Lieferer in doppelter Ausfertigung anzufertigen ist. Die ersten Ausfertigungen der Dienstkohlenfrachtbriefe begleiten die Sendungen zur Verbrauchsstelle, welche sie dem Zentralamt einzusenden hat. Die zweiten Ausfertigungen werden bei den Hafengüterabfertigungen gesammelt und gleichfalls an das Zentralamt gesandt. Die Sendungen sind grundsätzlich auf die Bezirksverteilungsstellen der Reichsbahndirektionen abzufertigen, wodurch die Bildung ganzer Züge oder Zugteile ohne Rangierarbeit ermöglicht wird. Das Charakteristische der neuen Vorschrift liegt in der Anwendung des Lochkarten- (Hollerith-) Verfahrens. Auf Grund der von den Versand- und Verbrauchsstellen eingehenden Dienstkohlenfrachtbriefe soll nämlich die gesamte Abrechnung der Dienstkohlensendungen beim Zentralamt unter Benutzung des Lochkartenverfahrens erfolgen. Die Reichsbahndirektionen sind von der Nachprüfung und Abrechnung befreit. Wenn man bedenkt, welch großer Arbeitsaufwand früher bei den Direktionen durch die Abrechnung der Dienstgutfrachtbriefe entstand, so liegt auf der Hand, welche außerordentlichen Vorteile dieses neue Verfahren bringen muß. Soweit bekannt, ist dies der erste größere Versuch allgemeiner Art, der mit dem Lochkartenverfahren bei deutschen Bahnen gemacht wird. Im Ausland wird es bereits vielfach in größerem Umfange angewendet. Über Sinn und Zweck des Lochkartenverfahrens unterrichtet ein Aufsatz in der „Reichsbahn“, Heft 3. Man kann nur wünschen, daß dieser erste größere Versuch mit dem Lochkartenverfahren von Erfolg begleitet sein möge. Die Anwendung dieses Verfahrens in größerem Maßstabe, z. B. bei der Abfertigung und Verrechnung des Güterverkehrs, eröffnet Möglichkeiten der Vereinfachung, die zu einer völligen Umwälzung der heutigen Einrichtungen führen könnte. Im Eisenbahn-Zentralamt sind Vorarbeiten für die weitere Ausdehnung dieses Verfahrens im Gange. Die Dienstvorschrift „Überseekohle“ soll erst in Kürze in Kraft treten; vielleicht werden noch einige Kinderkrankheiten zu überwinden sein. Sobald hinreichende Erfahrungen vorliegen, hoffen wir, unseren Lesern eine eingehendere Darstellung der erzielten Ergebnisse von berufener Feder bringen zu können.

v. S.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 8. v. Mts. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 21 des Reichs-Gesetzblattes, Teil II, hervor.

— **Reichsbetrieb der Eisenbahnen.** Nachdem in der in- und ausländischen Presse die Frage der Verpfändung der Eisenbahnen Gegenstand von verschiedenartigsten Erörterungen geworden ist, hat es der Reichsverkehrsminister für nötig gehalten, auch die Stellungnahme der berufenen Vertretungen der Beamten- und Arbeiterschaft zu den in Frage stehenden Problemen

herbeizuführen, da naturgemäß auch die Belange des Personals dadurch entscheidend berührt werden.

Dementsprechend ist mit dem bei der Reichsbahnverwaltung bestehenden Organisationsausschuß in einer außerordentlichen Sitzung am 31. Mai nachmittags im Reichsverkehrsministerium diese Frage dahin besprochen worden, daß die Eisenbahn grundsätzlich wie bisher als Reichsbetrieb weiter erhalten bleiben soll.

— **Einschränkung der Ausgaben bei der Reichsbahn.** Nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers muß mit Rücksicht auf die ernste Finanzlage mit allen Mitteln darauf hingewirkt werden, daß sich die Ausgaben jeder Art, nicht nur auf dem Personalgebiet, sondern besonders auch für Bauten und Beschaffungen nur in den engsten Grenzen des lebensnotwendigen Bedarfs halten. Es muß daher dafür gesorgt werden, daß 1. auf allen Gebieten der Verwaltung die äußerste Zurückhaltung und Sparsamkeit beobachtet wird und Ausgaben nur für solche Zwecke geleistet werden, die wirklich für die Betriebsbedürfnisse der Reichsbahn unmittelbar notwendig und vordringlich sind, 2. jede durch die Jahresbauvoranschläge, Wirtschaftspläne usw. überwiesene Geldbewilligung nochmals daraufhin geprüft wird, ob und inwieweit die Ausführung oder Beschaffung für die sie bestimmt ist, einfacher und wirtschaftlicher gestaltet werden oder ob sie ohne Gefährdung der Betriebssicherheit vorläufig teilweise oder ganz unterbleiben oder vorläufig zurückgestellt werden kann, 3. namentlich die Vorausbeschaffung von Vorratsstoffen auf das unmittelbare und dringendste Betriebsbedürfnis eingeschränkt wird und zwar auch dann, wenn die Beschaffung nach der jeweiligen Marktlage augenblicklich wirtschaftlicher sein könnte, 4. Anschaffungen aus dem Auslande, zu denen eine Eindeckung von Devisen erforderlich sein würde, nach Möglichkeit ganz unterbleiben.

— **Richtlinien für Auskunfterteilung im Reiseverkehr.** Die nicht verstummenden Klagen über mangelhafte Auskunfterteilung auf den Bahnhöfen und in den Zügen haben dem Reichsverkehrsministerium Anlaß zur Aufstellung von Richtlinien für Auskunfterteilung im Personenverkehr gegeben. Die Richtlinien enthalten Hinweise darauf, welche Grundsätze bei der Auskunfterteilung zu beachten, welche Unterlagen zu benutzen und welche Beamte zur Auskunftserteilung heranzuziehen sind. Die gesamte Auskunfterteilung soll von dem Gedanken getragen werden, daß der Reisende behandelt werden muß wie im kaufmännischen Geschäft der Kunde.

— **Erhöhung der Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife.** Am 1. Juni 1923 sind die Personenfahrpreise um ungefähr 100 % erhöht worden. Die Erhöhung erstreckt sich auf alle einfachen Fahrkarten, Zeitkarten, Arbeiterrückfahrkarten und Militärfahrkarten. Es sind neue Fahrpreise auf Grund neuer Einheitssätze festgesetzt. Die neuen Einheitssätze betragen in der 1. Klasse 200 ℳ, in der 2. Klasse 100 ℳ, in der 3. Klasse 50 ℳ, in der 4. Klasse 33 ℳ und für Militär 15 ℳ für das Kilometer. Als Mindestfahrpreis wird erhoben in der 1. Klasse 1600 ℳ, in der 2. Klasse 800 ℳ, in der 3. Klasse 400 ℳ, in der 4. Klasse und für Militär 300 ℳ. Der Preis der Schnellzugzuschlagkarten beträgt künftig:

	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Zone I	4000 ℳ,	2000 ℳ,	1000 ℳ,
„ II	8000 ℳ,	4000 ℳ,	2000 ℳ,
„ III	12000 ℳ,	6000 ℳ,	3000 ℳ.

Die in den Personen- und Gepäcktarifen, Teilen I und II enthaltenen sonstigen Gebührensätze sind ebenfalls erhöht. Es betragen hiernach jetzt die Preise der Bahnsteigkarten 200 ℳ, der Fahrradkarten 700 ℳ, die Aufbewahrungsgebühr für Gepäck 250 ℳ, das Lagergeld für Gepäck und Expreßgut 500 ℳ, die Platzkartengebühren in der 1. Klasse 1600 ℳ, in der 2. Klasse 800 ℳ und in der 3. Klasse 400 ℳ. Die Gebühr für Erlaubniskarten zum Betreten der Bahnsteige zur Aufgabe oder zum Abholen von Zeitungsbahnhofsbriefen beträgt 2400 ℳ.

Im Gepäckverkehr beträgt die Erhöhung ebenfalls 100 %, der künftige Einheitssatz 8 ℳ für 10 kg und 1 km, die Mindestfracht 800 ℳ. Die Gepäckfracht wird jetzt auf volle 100 ℳ aufgerundet. Die Expreßgutfrachtsätze werden um 50 % erhöht. Die Mindestfracht beträgt 800 ℳ. Die Expreßgutfrachten werden ebenfalls auf volle 100 ℳ abgerundet.

— **Frachtermäßigung für frische Feld- und Gartenfrüchte.** Der Unterausschuß der ständigen Tarifkommission zur Nachprüfung der deutschen Gütereinteilung hat in seiner letzten Sitzung sich dafür ausgesprochen, daß frische Feld- und Gartenfrüchte der Tarifklassen C und D in die Klasse E versetzt werden. Dieser Beschluß unterliegt noch der Bestätigung durch die Vollsitzung der ständigen Tarifkommission, deren nächste Tagung erst Ende Juni stattfindet.

Um die Bevölkerung möglichst schnell des Genusses der mit der Versetzung in die Klasse E verbundenen Frachtermäßigung teilhaftig werden zu lassen, hat die Reichsbahn angeordnet, daß die Maßnahme vom 1. Juni ab zunächst in Form eines Ausnahmetarifs durchgeführt wird.

— **Schülermonatskarten zu ermäßigten Preisen.** Zum Besuche von Unterricht, der nur an einzelnen Wochentagen stattfindet, werden künftig besondere Schülermonatskarten zu ermäßigten Preisen ausgegeben. Lehrlinge bleiben vom Bezuge dieser Karten ausgeschlossen. Die Tarifbestimmungen über die Ausgabe von Schülermonatskarten an die Besucher von Fachschulen werden dahin geändert, daß Schülermonatskarten in der Regel nicht an Personen verabfolgt werden sollen, die einen Beruf haben oder für einen Beruf ausgebildet sind, auch wenn sie ihn nicht ausüben.

— **Befugnis der Länder bei Bahnbauten.** Hierüber entnehmen wir der D. A. Z. folgendes: Auf Grund der Artikel 90 und 94 der Reichsverfassung hat, wie der Handelsminister in einem Erlaß ausführt, die Reichsbahnverwaltung bei dem Bau neuer oder bei der Veränderung bestehender Reichseisenbahnanlagen, sofern hierbei der Geschäftsbereich der Landespolizei berührt wird, vor der Entscheidung die Landesbehörden anzuhören; eine Entscheidungsbefugnis über die Gestaltung der Baupläne und der Bauausführung steht den Landesbehörden jedoch nicht zu. Nur in Fällen, in denen die von den Regierungspräsidenten geäußerten Bedenken von der Reichsbahndirektion unberücksichtigt bleiben und der von ihnen eingenommene Standpunkt nach wiederholter Prüfung und unter Berücksichtigung der Gründe der Reichsbahndirektion beibehalten werden muß, sind die Baupläne nebst Schriftwechsel und Unterlagen an den Handelsminister zu senden, damit sich dieser mit dem Reichsverkehrsminister in Verbindung setzen kann.

— **Der deutsch-litauische Handelsvertrag.** In dem jetzt abgeschlossenen deutsch-litauischen Handelsvertrag sichern sich beide Teile auf dem Gebiet des Handels, der Schiffahrt und des Gewerbes Meistbegünstigung zu und gewähren einander für Handelsartikel freie Durchfuhr durch ihr Gebiet. Die Meistbegünstigung erstreckt sich jedoch nicht auf die Punkte, in denen den alliierten Mächten durch das Friedensdiktat Meistbegünstigung zugesichert ist, und gilt auch nicht für die Fälle, in denen Litauen den baltischen Staaten besondere Begünstigungen einräumen wird. Im Personen- und Güterverkehr auf der Eisenbahn sollen Reisende und Güter des anderen Staates wie die einheimischen behandelt werden.

Besonders geregelt ist in dem Abkommen die Frage der Holzzölle. Der starke Einschlag von Holz hat während des Krieges die litauischen Wälder stark mitgenommen, so daß im Augenblick die verfügbaren Holzvorräte für den litauischen Bedarf an Bauholz verwendet werden müssen. Man glaubt jedoch annehmen zu können, daß Litauen schon bald wieder in der Lage sein werde, als Holzlieferant auf dem Markt aufzutreten. Deshalb sieht man es als besonders wertvoll an, daß man sich dahin geeinigt hat, sich über die Holzzölle jeweils zu verständigen. — Der Vertrag gilt einstweilen auf zwei Jahre.

— **Merkurzüge.** Der direkte Güterverkehr mit internationalen Frachtbriefen zwischen deutschen und südslawischen Stationen wurde am 1. April d. J. aufgenommen. Die reglementarischen Bestimmungen sind in einem Tarifheft zusammengestellt, direkte Frachtsätze konnten wegen der schwierigen Währungsverhältnisse nicht eingeführt werden. Frachten und sonstige Gebühren werden nach den Binnentarifen der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen berechnet. 85 bis 90 % aller Ladungen werden über Salzburg-Jesenice geleitet. Für diese wichtigste Linie sind daher besondere Einrichtungen getroffen worden, um den Warenaustausch durch schnelle und zuverlässige Beförderung zu erleichtern. Seit 8. Mai d. J. verkehren auf der Strecke Freilassing-Salzburg-Rosenbach-Jesenice-Ljubljana (Laibach) in beiden Richtungen direkte Güterzüge für Frachtstückgut und Ladungen unter dem Kennwort „Merkur". Sie werden von Freilassing nach Laibach und umgekehrt geschlossen durchgeführt; auf Unterwegsstationen findet kein Zu- oder Abgang von Frachten statt. Die Züge haben eine verhältnismäßig kurze Fahrzeit; die Grenzaufenthalte sind auf das geringste herabgesetzt. Die Zuleitung der Güter von den Versandstationen nach dem Sammelbahnhof Freilassing ist durch besondere Dienstvorschriften geregelt. Es ist beabsichtigt, die Merkurzüge möglichst täglich abzurichten und sie tunlichst von Verkehrssperren auszuschließen. Für die Verkehrstreibenden ist ein Merkblatt ausgegeben worden, das die wichtigsten tarif-, abfertigungs- und beförderungsdienstlichen Vorschriften für die Benutzung der Merkurzüge enthält. Es kann durch Vermittlung der Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

— **Verlegung der Reichsbahndirektion Ludwigshafen.** Die Reichsbahndirektion Ludwigshafen hat ihren Sitz nach Heidelberg verlegt.

— Betriebsunfall auf dem Lehrter Bahnhof in Berlin. Am 2. d. M. früh 7 Uhr wurde auf dem Lehrter Bahnhof das Stellwerk Lwt. durch einen Leerzug umgefahren. Bei dem Unfall wurden fünf Personen verletzt und eine getötet.

Das Unglück soll nach den bisherigen Feststellungen infolge falscher Weichenstellung entstanden sein; der rangierende Leerzug hat nicht nur den Prellblock, sondern auch das dahinterliegende Stellwerk zerstört. Der Verkehr war bis gegen Mittag unterbunden.

Über das Unglück erfährt die DAZ. folgende Einzelheiten: Morgens kurz vor 7 Uhr war der von Spandau kommende Personenzug in den Lehrter Bahnhof eingefahren und sollte, nachdem die Reisenden die Wagen verlassen hatten, aus dem Bahnhof herausgebracht werden. Der Zug wurde durch seine eigene Lokomotive herausgedrückt. Durch ein Versehen auf dem Stellwerk selbst wurde der Zug jedoch nicht auf das Abstellgleis vor dem Bahnhof geleitet, sondern auf einen toten Strang. Dabei fuhr der aus 41 Achsen bestehende Vorortzug in das große Stellwerk hinein.

Der Lokomotivführer hatte, als der Anprall sich bemerkbar machte, Gegendampf und volle Bremswirkung gegeben, so daß der Zug fast auf der Stelle stand. Dadurch wurde eine Verschlimmerung des Unfalles glücklicherweise vermieden.

— Eisenbahnunfall zwischen Landau und Insheim. Am 29. Mai explodierte der Kessel der Lokomotive eines von Franzosen geführten Personenzuges auf der Fahrt zwischen Landau und Insheim (Pfalz). Die Lokomotive wurde stark beschädigt, vier Personenwagen entgleisten. Die Strecke wurde gesperrt. Ob Personen zu Schaden gekommen sind, konnte nicht festgestellt werden, da die Unfallstelle sofort stark abgesperrt wurde.

— Weitere Massenausweisungen von Eisenbahnern. Wie die Tageszeitungen melden, sind aus Wiesbaden am 25. Mai 70, am 26. Mai 18 und am 29. Mai weitere 64 Eisenbahner ausgewiesen worden, ebenso 25 am 26. Mai aus Biebrich. Die Möbel durften nicht mitgenommen werden. Am 24. Mai sind 30 und am 29. Mai 15 Eisenbahner aus Coblenz mit Familien und am 25. Mai aus Bingen und Bingerbrück 120 Eisenbahner mit Familien ausgewiesen worden, am 29. Mai folgten weitere 28 Eisenbahner mit Familien aus Bingen. Düsseldorf mußten bis 30. Mai insgesamt 67 Eisenbahnbeamte mit ihren Familien verlassen. Außer den Beamten sind 156 Mitglieder ihrer Familien, im ganzen also 223 Personen, ausgewiesen worden. In Ehrenbreitstein wurden am 28. Mai wieder 21 Eisenbahner und am 29. Mai in Mainz 46 Eisenbahner samt Familien unter Beschlagnahme ihrer Möbel ausgewiesen. Nachdem am 30. Mai schon 66 Eisenbahner von den Belgiern ausgewiesen worden waren, sollten am 2. Juni neuerdings 72 Eisenbahner Duisburg verlassen. Ein ganz rücksichtsloser Fall der Ausweisung ereignete sich in Wasserliesch (Bezirk Trier). Dort wurden am 29. Mai zwölf Eisenbahner von der Straße weg verhaftet und mit vorgehaltenen Revolvern gezwungen, zu folgen. Sie kamen, so wie sie waren, ohne Bluse und Rock, in Arbeitskitteln, zum Teil ohne Kragen und Hut, in Gießen an. Am 2. Juni fanden in Essen Massenverhaftungen von Eisenbahnern statt, die ohne vorherige Ankündigung ausgetrieben werden sollten. Die Familien dieser Eisenbahner sollen das besetzte Gebiet sofort verlassen. Es handelt sich um 30 Eisenbahner, die auf dem von den Franzosen besetzten Bahnhofe Essen-West stationiert waren. Ferner sollten sich am 2. Juni in Duisburg 72 Eisenbahnerfamilien zwecks Ausweisung stellen. Die Schlüssel zu den Wohnungen sollten sie abgeben. Unter den ausgewiesenen Familien befindet sich auch ein Familienvater mit 11 Kindern.

— Über die Fahrkunst der Eisenbahnregie wird der DAZ. aus Bonn am 4. d. M. berichtet: Am letzten Freitag explodierte in der Nähe von Troisdorf eine von Franzosen geführte Lokomotive. Von den Bedienungsmannschaften wurde der Führer getötet, der Heizer lebensgefährlich verletzt. Der Bahnkörper ist zerstört. Auch die Fernsprech- und Telegraphenleitungen wurden unbrauchbar gemacht. Infolge des Unfalles wurde von den Franzosen über Troisdorf und Sieglar der Belagerungszustand verhängt.

Die „Fahrkunst" der Regie wird weiter beleuchtet durch folgende Zusammenstellung der bekanntgewordenen Eisenbahnunfälle. Danach sind entgleist im Monat Mai: 17 Kohlenzüge, 15 Personenzüge, darunter 3 Schnellzüge und ein Militärzug, 6 Leerzüge und 2 Lokomotiven; außerdem sind 5 Lokomotiven explodiert. Der Regiebetrieb hat im Monat Mai nach den bei deutschen Stellen vorliegenden Nachrichten wenigstens 62 Unfälle zu verzeichnen gehabt.

— Paßschikanen gegen Reisende. Aus Frankfurt (Main) wird der DAZ. unterm 4. d. M. berichtet: Ein größeres französisches Kommando erwartete heute früh auf der Station Weißkirchen an der Strecke Frankfurt-Bad Homburg, die nicht besetzt ist, aber sonst im besetzten Gebiet liegt, den Frankfurt-Limburger Eilzug und hielt ihn an. Sämtliche Reisenden wurden zur Prüfung ihrer Pässe bzw. Ausweispapiere in den Wartesaal geführt und dort festgehalten. Die Reisenden, die nicht im Besitz vorschriftsmäßiger Ausweise waren, wurden mit Geldstrafen von 50 000 *M* bestraft.

— Neuordnung der Reichsbahnwerkstätten. Das Archiv für Eisenbahnwesen bringt in seinem letzten Heft (Heft 3, Mai und Juni) einen Aufsatz von Ministerialamtmann Hans Haase in Potsdam über die Ergebnisse, die in den drei Musterwerken Grunewald, Leinhausen und Darmstadt mit der Neuordnung des Werkstättenwesens seit dem 1. April 1920 erzielt worden sind. Der Verfasser behandelt die Frage nicht nach der technischen Seite, sondern lediglich vom Standpunkt der Verwaltung und Finanz und kritisiert das eingeschlagene Verfahren zur Ermittelung der Selbstkosten. Er kommt zu folgenden Schlüssen:

1. Die beabsichtigte Neuordnung des Reichsbahnwerkstättenbetriebs ist, soweit sie die subjektive Selbstkostenermittlung und die äußere Form der kaufmännischen doppelten Buchhaltung und Ertragsrechnung vorsieht, nicht empfehlenswert, da sie trotz erheblicher Mehrkosten das nicht leisten kann, was von ihr erwartet wird, und da eine Ertragsrechnung, wenn gewünscht, durch Ausbau der jetzigen Einrichtungen möglich ist.
2. Eine objektive Wertung nach Stoffmengen, Tagewerken und Ausbesserungsstand ist zuverlässiger, einfacher und billiger, als eine Kostenwertung. Daß eine objektive Kostenwertung an sich durchführbar ist, kann nach den Ergebnissen der Untersuchung über den „Anteil der Arbeitsleistung des Menschen an den Leistungen der Verkehrsmittel" nicht bezweifelt werden (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1922, S. 997).
3. Ein abgesonderter Haushalt für die Werkstätten kann nicht empfohlen werden. Er erscheint auch überflüssig, wenn die Anschläge der Werkstätten hinreichend zergliedert in den Haushalt besonders aufgenommen werden und eine Ertragsrechnung, falls gewünscht, auf den Grundlagen der kameralistischen Buchführung aufgestellt wird.
4. Die Befugnisse der Werkleitungen sind allgemein den neuzeitlichen Bedürfnissen entsprechend in großzügiger Weise zu vervollkommnen.

Wie wir hören, ist eine Erwiderung auf diesen Aufsatz demnächst zu erwarten.

— Schnellzugverbindung zwischen Süddeutschland und Holland. Nach einer Mitteilung der Niederländischen Handelskammer in Frankfurt (Main) ist es gelungen, wieder eine direkte Schnellzugverbindung von Süddeutschland, um das besetzte Gebiet herum, mit Holland einzuführen. Es fährt ein schnellfahrendes D-Zugpaar 1. und 2. Klasse von Basel über Freiburg, Pforzheim, Frankfurt, Cassel, Soest nach Amsterdam 10,02 Uhr vorm. ab Amsterdam, an 8,28 Uhr nachm.; 11,20 Uhr nachm. an Frankfurt (Main), ab 7,09 Uhr vorm.; 6,48 Uhr vorm. an Basel, ab 11,35 Uhr nachm.

— Sommerzeit im besetzten Gebiet. Wegen der Einführung der neuen Sommerzeit sind in der Nacht zum 1. Juni im besetzten Gebiet die Bahnuhren um eine Stunde vorgerückt worden, so daß jetzt die Bahnzeiten mit der Ortszeit übereinstimmen. Gleichzeitig ist auch ein neuer Fahrplan herausgegeben worden.

— Richtzahl für Eisenbahntarife. Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Zt.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
Vom 6.5.–12.5.23 das	12 220 fache	3 000 fache	6 680 fache
„ 13.5.–19.5.23 „	13 800 „	3 300 „	7 500 „
„ 20.5.–26.5.23 „	13 800 „	3 500 „	7 620 „
„ 27.5.– 2.6.23 „	16 780 „	3 700 „	8 930 „

— Der Taschenfahrplan für den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr mit Übersicht der Fernzüge und — als besondere Anlagen zum Taschenfahrplan — ein Verzeichnis der von Berlin ab verkehrenden Schlafwagen sowie ein Verzeichnis der auf den einzelnen Bahnhöfen aufliegenden Sonntagsrückfahrkarten ist jetzt verteilt worden und an den Fahrkartenschaltern des Berliner Bezirks käuflich erhältlich.

— Personalnachrichten. Im Bereiche des Reichsverkehrsministeriums sind versetzt: der Oberregierungsbaurat Karl Kaufmann, bisher in Konstanz, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Karlsruhe, die Regierungsbauräte Kretsch-

mer, bisher in Arnsberg (Westf.), als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Gleiwitz, Johannes Hildebrandt, bisher in Coblenz, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Stendal, Culemeyer, bisher in Celle, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin, Poppe, bisher in Schwerte, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Opladen, Echte, bisher in Klingenberg, zum Neubauamt Bad Lausick mit dienstlichem Wohnsitz in Großbothen, Dr.-Ing. Köllmar, bisher in Zwickau, zur Reichsbahndirektion nach Stettin, und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Mühlhausen, bisher in Cassel, zum Eisenbahnwerk nach Brandenburg West. — Überwiesen ist der Oberregierungsbaurat Nordhausen von der Reichsbahndirektion Osten in Berlin zur Reichsbahndirektion Berlin als Mitglied. — Übertragen ist dem Regierungsbaurat Friedrich Fölsing in Frankfurt (Oder) die Stellung eines Mitglieds der Reichsbahndirektion Osten in Berlin. — In den Ruhestand versetzt sind auf ihren Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts die Regierungsbauräte, Geheimen Bauräte Hugo Hammer, Mitglied der Reichsbahndirektion in Königsberg (Pr.), und Glimm, Vorstand des Maschinenamts in Stendal, sowie der Regierungsbaurat Friedrich Müller, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Malchin, und der Eisenbahn-Amtmann, Rechnungsrat Rudolf Fischer in Berlin.

Der Eisenbahndirektor Wilh. Nefflen aus Stuttgart, langjähriger Direktor und Vorstand der württembergischen Nebenbahnen A.-G. zu Stuttgart und der Hohenzollernschen Landesbahn A.-G. zu Sigmaringen sowie der Betriebsabteilung Stuttgart der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft ist am 28. Mai in Ditzenbach verstorben.

Österreich.

— Internationaler Eisenbahnverband. Im Gebäude der Wiener Handels- und Gewerbekammer begann am 28. Mai unter dem Vorsitze des Vorstandes des Zugförderungs- und Werkstättendienstes der französischen Ostbahn Duchatel die zweite Tagung der technischen Kommission des Internationalen Eisenbahnverbandes. Namens der Verwaltung der österreichischen Bundesbahnen begrüßte Sektionschef dipl. Ing. Dr. Ferdinand Trnka in Vertretung des dienstlich verhinderten Bundesministers für Handel und Verkehr die Ausschußmitglieder und gab der besonderen Genugtuung Ausdruck, daß, nachdem die gründende Sitzung des technischen Ausschusses des Internationalen Eisenbahnverbandes in Paris stattgefunden hat, Wien als nächster Sitzungsort gewählt wurde, worin er eine Würdigung der technischen Leistungen der österreichischen Eisenbahnen zu erblicken glaubt. Wenige Plätze der Welt liegen für Handel und Verkehr gleich günstig wie Wien, dessen geschichtliche Entwicklung und geographische Lage es zum Brennpunkt der Wirtschaft Österreichs und des österreichischen Verkehrs, ja zu einem Knotenpunkt von erheblicher Bedeutung für den mitteleuropäischen Verkehr als solchen gemacht haben. Diesen Verkehr nicht nur zu behaupten, sondern ihn zu heben und ihm neue Wege zu weisen, sei Österreichs nächstes Ziel. Dazu müßten aber alle jene Erleichterungen geschaffen werden, deren der zwischenstaatliche Verkehr zu seiner Entwicklung bedarf. An der Tagung nahmen folgende Staaten teil: Deutschland (Ministerialrat Ackermann), Österreich (Hofrat Gerstner, Sektionschef Rihošek, Ministerialrat Cimonetti), Belgien (Chefingenieur Robert und leitender Ingenieur der belgischen Nordbahn Lambert), Frankreich (Chefingenieur Duchatel), Ungarn (Ministerialrat Direktor Samarjay), Italien (Ingenieur Mariani), Rumänien (Verkehrsdirektor Ing. Bals), Schweden (Chefingenieur Nothin), Schweiz (Chefingenieur Combe) und die Tschechoslowakei (Ministerialrat Deyl und Hofrat Kejr). Verhandelt wurden unter anderem Fragen über die Vereinheitlichung der Bremseinrichtungen der Wagen, des Verschlusses der Personenwagentüren, der Verbindung der Wagen untereinander u. a. m.

— Schnellzugverkehr nach Kärnten über Marburg. Vom 1. Juni ab verkehrt zwischen Wien und Meran über Marburg wieder ein Schnellzugpaar mit direkten Schlafwagen, die in Österreich auch Schlafplätze 2. Klasse führen, und mit direkten Personenwagen 1.—3. Klasse. Dieses Zugpaar stellt eine günstige Verbindung zwischen Wien und dem Wörther See sowie den übrigen Kärntner und Südtiroler Stationen her.

— Die Elektrisierung der Tauernbahn. Im Hauptstollen des Mallnitzwerkes wurde am 17. Mai d. J. die die beiden Stollenteile trennende Gebirgswand durchgeschlagen und damit der Stollen in seiner ganzen Länge (2600 m) aufgeschlossen.

Das Mallnitzwerk wird bekanntlich von den Österreichischen Bundesbahnen am Mallnitzbache zwischen Mallnitz und Obervellach errichtet und dient der Elektrisierung der Tauernbahnstrecke Schwarzach-St.-Veit-Spittal-Millstättersee.

— Steiermärkische Landeseisenbahnen. Nach einer Mitteilung des Österreichischen Bundesministeriums für Verkehrswesen in Wien an das Zentralamt in Bern sollen die von dem Steiermärkischen Landeseisenbahnamt betriebenen Linien dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht mehr unterstellt bleiben.

Ungarn.

— Wiederaufnahme des ungarisch-tschechischen Personenverkehrs. Der kürzlich eingestellte Personenverkehr auf tschechoslowakischem Gebiete über Komáron wurde wieder aufgenommen.

— Die Budapester Drahtseilbahn- und Zahnradbahn-Gesellschaft. Die Verkehrskommission verhandelte in ihrer kürzlich abgehaltenen Sitzung über die Frage der Budapester Drahtseilbahn und Zahnradbahn. Der von der Verkehrskommission eingebrachte Antrag, daß die Verkehrs-Aktiengesellschaft die Drahtseilbahn und den Autobusbetrieb noch im Laufe dieses Sommers übernehmen solle, wurde einstimmig angenommen.

— Gebührenfreie Beförderung von Lebensmitteln. Der Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister genehmigt, daß Lebensmittel bis zu 20 kg als Handgepäck gebührenfrei und ohne besondere Bewilligung befördert werden können.

— Ungarischer Außenhandel in den ersten zwei Monaten des Jahres 1923. Aus den soeben erschienenen Statistischen Monatsheften über den Außenhandelsverkehr geht hervor, daß sich Ungarns Außenhandelsbilanz in den ersten zwei Monaten d. J. verschlechtert hat, da der Wert der nach dem Auslande ausgeführten Waren 40 % der Wertsumme der eingeführten Güter beträgt. Der Wert der eingeführten Waren betrug in diesem Zeitabschnitte 47.2 Milliarden, der der ausgeführten Waren 27.4 Milliarden Kronen.

Diese ungünstige Gestaltung der Außenhandelsbilanz ist darauf zurückzuführen, daß die Ausfuhr in den wichtigsten Ausfuhrgütern (Mehl, Schlacht- und Zugtiere, Wein) stark zurückgegangen ist und daß die Menge der aus dem Auslande bezogenen Waren zugenommen hat.

Die wichtigsten Einfuhrgüter der ersten beiden Monate waren: Baumwollstoffe, Kohle, Holz, Papier, Schafwollstoffe, Maschinen, Mineralöle, Eisenwaren, Schuhe, Reis, Roheisen, elektrische Maschinen, Rohtabak, Weizen aus Bulgarien, rumänische Hirse und Melasse. Unter den hauptsächlichsten Ausfuhrgütern sind zu nennen: Schlacht- und Zugvieh, Mehl, Maschinen, Fleisch und Würste, Baumwollstoffe, Rohtabak, Kohle, Rotklee, geschlachtetes Geflügel, Eisenwaren, Kunstseide, Zucker, Schafwolle, Fettöle, Wein, Rohhäute, Spiritus, Eier. Ein erheblicher Rückgang ist in der Wein- und Mehlausfuhr zu verzeichnen. Ferner wurden 174 Eisenbahnlastwagen teils für Rechnung Südslawiens, teils für Bulgarien ausgeführt. Etwa der dritte Teil der Ausfuhrmenge bestand aus Lokomotiven, die für Rechnung Polens in Ungarn ausgebessert wurden.

— Die Lebensmittelausfuhr. Vom 1. August d. J. an wird die Ausfuhr von Schweinen während des ganzen Jahres gestattet. Die Ausfuhrgebühren für Geflügel wurden auf 8000 Kr. je Meterzentner, für Eier auf 3 Kr. je Stück festgesetzt. Die Kartoffelausfuhr wird von der Ausfuhrabgabe befreit. Bei Ausfuhr von Nullermehl sind je Meterzentner 49 kg Weizen, für Roggenmehl 20 kg Weizen abzuliefern. Ferner dürfen nach einer Verordnung des Finanzministers in Zukunft Nüsse, frisches Obst, Mohn und Wild ohne Ausfuhrabgabe ausgeführt werden.

Übrige europäische Länder.

— Die Verstaatlichung der Buschtěhrader Eisenbahn. Das Abgeordnetenhaus in Prag befaßte sich mit der Verstaatlichung der Buschtěhrader Eisenbahn. Dem Berichte des Verkehrsausschusses entnehmen wir: Die Staatsverwaltung ist sich dessen bewußt, daß große Lasten dem staatlichen Budget durch Übernahme einer so stark passiven Bahn auferlegt werden, sowie auch dessen, daß sich durch Vereinigung dieser Bahn mit den Staatsbahnen die Passivität nur erhöht, wenn es zu einer Durchrechnung der Tarife kommen sollte. Gegenüber diesen Lasten muß jedoch auch auf die Aktivwerte, die durch die Verstaatlichung auf den Staat übergehen, hingewiesen werden. Die Aktiven betragen insgesamt rund 316 Mill. Kr., von denen 285 Millionen Eisenbahnmaterial darstellen, das noch in der Vorkriegszeit angeschafft wurde. Dabei ist zuversichtlich zu erwarten, daß sich bei einer Besserung der wirtschaftlichen Lage auch die Betriebsergebnisse der Bahn günstiger gestalten

werden. Aus den Bestimmungen des Gesetzentwurfes ist ersichtlich, daß die nach den Normativvorschriften erworbenen höheren Bezüge der Eisenbahnangestellten der Buschtěhrader Eisenbahn nicht aufgehoben werden, daß demgegenüber die Vorlage alle Angestellten zur Hoffnung berechtigt, daß sie nach und nach in den Status der Staatseisenbahnangestellten eingereiht werden. An 900 Angestellte, die drei bis fünf Jahre bei der Buschtěhrader Eisenbahn beschäftigt waren, wurden im April und März mit Rücksicht auf den finanziellen Stand dieser Bahn entlassen. Da es eingearbeitete und bewährte Angestellte waren, hat der Ausschuß die vom Abg. Taube beantragte Entschließung, die den Wunsch ausdrückt, daß die Staatsverwaltung bei neuerlicher Aufnahme von Eisenbahnangestellten auf die Entlassenen entsprechend Rücksicht nehme, angenommen.

Schließlich beantragt der Budgetausschuß, die Nationalversammlung möge den Gesetzentwurf über den Erwerb der Buschtěhrader Eisenbahn durch den Staat in den vom Ausschuß genehmigten Wortlaut annehmen.

— **Tschechoslowakisch-Schweizerischer Güterverkehr.** Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1923 ist der Eil- und Frachtgutverkehr (einschließlich lebender Tiere) und der Kohlenverkehr zwischen Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Eisenbahnen anderseits im Durchgang a) durch Deutschland allein, b) durch Deutschland und Österreich (Vorarlberger Strecke), c) durch Österreich, d) durch Österreich und Deutschland, e) durch Ungarn und Österreich, f) durch Österreich-Deutschland und Österreich (Vorarlberger Strecke) aufgenommen worden. — Im Verkehr durch Deutschland allein unterliegen die Sendungen keinem Frankaturzwang. Hingegen unterliegen die Sendungen 1. über Österreich, 2. über Deutschland und Österreich, 3. über Österreich und Deutschland, 4. über Österreich-Deutschland-Österreich dem Frankaturzwang.

— **Eröffnung schweizerischer Bergbahnen.** Die Pilatusbahn hat mit Anfang Mai den Betrieb wieder aufgenommen. Es waren schwierige Aufräumungsarbeiten zu bewältigen, bis die Strecke bis Pilatus-Kulm fahrbar gemacht war. Die Schöllenenbahn, die Verbindung zwischen Göschenen und Andermatt, hat bereits am 27. April den Betrieb eröffnet. Im Berner Oberland hat die Mürrenbahn den Sommerbetrieb aufgenommen. Die Wengernalp- und die Jungfraubahn führen nach Bedarf Sonderfahrten aus. Im Glarnerland hat die Braunwaldbahn am 1. Mai den Betrieb aufgenommen und damit eine der schönsten Sommerfrischen des noch unberührten Kantons erschlossen. Die Niesenbahn konnte, dank dem rüstigen Fortschreiten der Schneebrucharbeiten, bereits zu Pfingsten den Betrieb aufnehmen. Damit ist der „Rigi des Berner Oberlandes“ mit seiner herrlichen Aussicht auf die Oberländer Bergriesen wieder allgemein zugänglich.

— **Sturmverwüstungen an der Simplonbahn.** Ein Telegramm des „Temps“ aus Pallanza berichtet, daß das ganze Ossola-Tal durch einen furchtbaren Sturm verwüstet worden ist und der Zugverkehr auf der Simplonlinie eingestellt werden mußte, weil zwei Brücken zerstört sind und an 17 Stellen die Strecke verschüttet ist.

— **Starke Ermäßigung der Triester Platzgebühren.** Dank den Bemühungen des Triester Verkehrskomitees und dem Entgegenkommen der italienischen Regierung ergingen zwei Maßnahmen, welche voraussichtlich den Triester Verkehr günstig beeinflussen werden. Die italienischen Staatsbahnen haben den Triester Gebühren- und Überfuhrtarif stark herabgesetzt, wodurch insbesondere die Bahntransporte von einer Triester Station zur anderen wesentlich verbilligt werden. Wenn man bedenkt, daß die ankommenden Güter in die Magazine und auf die Freiplätze abgeladen werden, bevor noch feststeht, wo der sie abtransportierende Dampfer anlegen wird, so ist klar, daß die bis jetzt ziemlich hohen Überfuhrgebühren, so z. B. von einem Freihafen zum anderen oder vom Holzlagerplatz zum Freihafen den Verkehr stark belasten. Die einschlägigen Gebühren von bisher 104—164 Lire für den Wagen, je nach der Lage der Station, wurden auf 20—40 Lire ermäßigt; die Gebühr für den Rücktransport der nicht rechtzeitig entladenen Wagen von den Kais des Hafens Duca d'Aosta zur Station S. Andrea bisher 100 Lire für den Wagen wurde auf 40 Lire ermäßigt. Für den nachträglichen Verschub der Wagen zu dem in Frage kommenden Kai wurden bisher 64 Lire für den Wagen berechnet, nunmehr wurde die Gebühr auf 15 Lire herabgesetzt. Sehr wichtig ist auch die neue Bestimmung, wonach die von den Lagerhäusern vorgenommene Verladung und Abladung als von der Partei vorgenommen zu gelten hat; infolgedessen wird der sogenannte „Diritto fisso“ um 0,50 Lire für die Tonne Grundgebühr erhöht und rund 300 % ermäßigt, was für jeden ankommenden oder abgehenden Wagen eine Ersparnis von 20 Lire bedeutet. Eine weitere Maßnahme ist durch das soeben bekanntgewordene Zugeständnis des Schatzministeriums getroffen worden, daß die Triester Lagerhäuser, die im staatlichen Betrieb stehen, einen Betriebsausfall von 5 Mill. Lire ausweisen dürfen. Das Lagerhäuserkomitee wird auf Grund dessen eine allgemeine Herabsetzung der Lagerhaustarife durchführen. Die erwähnten Maßnahmen entsprechen einem langgehegten Wunsche der Triester Verkehrsinteressenten und werden dazu beitragen, die Neigung des Hinterlandes, über Triest zu verfrachten, noch stärker zur Geltung zu bringen.

— **Dauerkarten für Bahn und Omnibus.** In London sollen demnächst Dauerkarten ausgegeben werden, die für die Untergrundbahn, den Omnibus und die Straßenbahn gelten. Sie werden als T. O. T.- (Train Omnibus Tramway-) Karten bezeichnet. Es soll zunächst ein Versuch mit der Strecke nach Golders Green gemacht werden, wo die Untergrundstrecke an Straßenbahnen einerseits, an Omnibusstrecken anderseits anschließt, die beide gemeinschaftlich mit der Untergrundbahn betrieben werden.

Fremde Erdteile.

— **Die Besteuerung der amerikanischen Eisenbahnen.** Die Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten von Amerika erheben lebhafte Klagen über die hohe Steuerlast, die sie im Jahre 1922 zu tragen gehabt haben. Diese Last ist im vergangenen Jahr stark gestiegen, während im übrigen der entgegengesetzte Vorgang zu verzeichnen war. Die Tarife sind herabgesetzt, die Löhne sind abgebaut worden. Der Verkehr hat zugenommen, trotzdem und trotz großer Erschwerung des Betriebes durch Ausstände ist es aber gelungen, die meisten Posten der Ausgaben zu vermindern. Der hierdurch erzielte Vorteil, der sowohl den Eisenbahngesellschaften wie auch der Allgemeinheit hätte zugute kommen können, ist aber durch die hohen Steuern wieder zunichte gemacht worden. Im ganzen haben die amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1922 an Steuern nahezu 305 Mill. Dollar bezahlt, das ist der bisher größte Betrag. Die genannte Zahl bedeutet eine Erhöhung um 10,5 % gegen das Vorjahr, von 94 % gegen 1916 und von 128,5 % gegen 1912. Vor sechs Jahren beliefen sich die Steuern auf 13 % der Reineinnahmen; 1922 betrug dieser Anteil 26 %. Der Betrag der Steuern von 1922 war höher als die Dividenden in irgendeinem Jahre seit 1917. Die Eisenbahngesellschaften weisen darauf hin, daß die Steuerpolitik, die in den genannten Zahlen zum Ausdruck kommt, sie verhindert, den Verkehr so billig zu bedienen, wie es der Nutzen der Allgemeinheit an sich erfordert.

— **Leistungen der amerikanischen Eisenbahnen.** Den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten wird von einer Seite, die ihnen augenscheinlich unfreundlich gesinnt ist, vorgeworfen, sie hätten in den letzten 18 Jahren keine Fortschritte in ihren Leistungen gemacht und die einzige Möglichkeit, ihren Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten, werde von ihnen im Abbau der Löhne gesehen. Demgegenüber erhebt der bekannte Eisenbahnfachmann Kruttschnitt, der Vorsitzende der Betriebsverwaltung der Süd-Pazifik-Eisenbahn, seine Stimme zur Verteidigung der amerikanischen Eisenbahnen. Seine Ausführungen sind deshalb besonders beachtenswert, weil sie Maßstäbe angeben oder ausschalten, an denen die Leistungen und die Leistungsfähigkeit einer Eisenbahn gemessen werden kann. Als ein solcher Maßstab wird zunächst die Zahl der Zugkilometer, bezogen auf die Zugkraft der Lokomotiven, zurückgewiesen. Ein richtiger Maßstab sei dagegen die Menge der Güter, die ein Zug im Durchschnitt befördert hat, und diese Menge ist — ungerechnet des frachtfrei beförderten Dienstgutes — von 310 t auf 625 t, also um 110 % in dem hier in Frage kommenden Zeitraum erhöht worden. Infolge dieser Vermehrung ist eine Steigerung von 100 % der Tonnenkilometer mit einer Vermehrung des Lokomotivparks um nur 20 % erreicht worden. Eine andere Art der Entwicklung dieses Ergebnisses kommt darauf hinaus, daß in den letzten 18 Jahren die Zugkraft der Lokomotiven insgesamt um 97 % gestiegen ist, wenn man einerseits die Zugkraft der einzelnen Lokomotiven und andererseits die Vermehrung der Zahl der Lokomotiven berücksichtigt. Diese Lokomotiven haben aber 139 % mehr Tonnenkilometer für bezahltes Frachtgut geleistet, sind also besser als vor 18 Jahren ausgenutzt worden.

Auch der Vorwurf, die Verminderung der Ausgaben beruhe in der Hauptsache auf der Herabsetzung der Löhne, weist Kruttschnitt zurück. Es sei zwar nahezu eine Milliarde an Arbeitslöhnen gespart, aber nur der Betrag von 350 Millionen sei darauf zurückzuführen, daß die Löhne ermäßigt worden sind; der übrige Teil der Verminderung beruhe auf Sparmaßnahmen, verbunden mit höheren Leistungen des einzelnen. Im Jahre 1922 hätten die amerikanischen Eisenbahnen ungefähr denselben Verkehr zu bewältigen gehabt wie im Jahre 1920; während sie aber damals ein Heer von 2 012 600 Köpfen beschäftigten, sei diese Zahl mittlerweile auf 1 645 237 zurückgegangen.

— **Überschüsse der amerikanischen Eisenbahnen.** Nach einer kürzlich erlassenen Verordnung des Bundesverkehrsamts sollten die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten bis zum 1. Mai ihre Einnahmen des Jahres 1922 anzeigen und, soweit der Reinertrag 6 % des Wertes ihrer Anlagen übertraf, die Hälfte dieses Überschusses an den Staat abliefern. Bis jetzt sind auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnverkehrsgesetzes, das eine solche Beteiligung des Staates an den Erträgnissen des Eisenbahnbetriebs vorsieht, noch keine Zahlungen geleistet worden, doch hat ein Sonder-Bundesgericht bereits dahin entschieden, daß die Eisenbahnen verpflichtet sind, diese Zahlungen zu leisten. Das Bundesverkehrsamt hat Vordrucke herausgegeben, auf denen die Eisenbahnen ihre Anzeigen zu erstatten haben. Wo bis jetzt höhere Erträge als 6 % erzielt worden sind, ohne daß aus dem Überschuß Zahlungen an den Staat geleistet worden wären, sind die Gesellschaften angehalten worden, anzuzeigen, wie sie über ihre Überschüsse verfügt haben.

— **Gould †.** Der amerikanische Eisenbahnkönig, der Milliardär Gould, ist im Alter von 57 Jahren in seiner Villa bei Mentone in Südfrankreich gestorben, wo er vergeblich Heilung von seinem Herzleiden suchte.

— **Gliederung der Kanadischen Staatsbahnen.** Die neugegründeten Staatsbahnen von Kanada sollen von einer Stelle aus verwaltet, dabei aber in drei Bezirke eingeteilt werden. Für die Hauptleitung ist Toronto als Sitz ausersehen, die Bezirksleitungen sollen in Moncton, Toronto und Winnipeg eingerichtet werden. Der Ostbezirk reicht vom Atlantischen Ozean bis Rivière du Loup und Monk in der Provinz Quebec; in ihm liegt die alte Intercolonial-Eisenbahn, die Prince Edward-Island-Eisenbahn und ein Teil der Transcontinental-Eisenbahn. Der Westbezirk reicht von Port Arthur und Fort William an den Großen Seen bis an die Küste des Stillen Ozeans; in ihm liegt die alte Grand Trunk Pacific-Eisenbahn, ein Teil der Transcontinental-Eisenbahn und die westliche Hälfte der Kanadischen Nordbahn. Zwischen beide schiebt sich der Mittelbezirk ein, der neben Teilen der schon genannten Eisenbahnen das Netz der alten Grand-Trunk-Eisenbahn umfaßt; sein Gebiet, das sich in Kanada auf die Provinzen Quebec und Ontario erstreckt, greift auch auf die Vereinigten Staaten über. Dieser Umstand macht den Mittelbezirk zu einem besonders wichtigen. Er hat überdies den dichtesten Verkehr, und seine Eisenbahnen übertreffen auch an Länge die des Ost- und Westbezirks. Der größte Teil der Bevölkerung von Kanada wohnt im Mittelbezirk, und der größte Teil der Industrie hat dort seinen Sitz. Der Westbezirk hat zwar mehr Eisenbahnen auf kanadischem Boden als jeder der beiden anderen, aber der Verkehr im Westen ist sehr dünn. Zurzeit wird auf westlichen Strecken im wesentlichen die Getreideernte abgefertigt, deren Menge die aller anderen Güterklassen auf den kanadischen Eisenbahnen übertrifft. Man erwartet bei zunehmender Verbreitung der Landwirtschaft, daß in Zukunft auch andere Güter in erheblichen Mengen zu befördern sein werden, und auch die Hebung der reichen mineralischen Bodenschätze wird den Eisenbahnen vermehrten Verkehr zuführen.

Jeder der drei Bezirke soll von einem Generaldirektor und einem Verkehrs- und Betriebsdirektor geleitet werden, denen die nötigen Beamten für die einzelnen Dienstzweige beigegeben werden sollen. Auf sparsame Verwaltung soll besonderer Wert gelegt werden. Die einzelnen Bezirke sollen selbständige, in sich abgeschlossene Netze bilden. Den einzelnen Beamten sollen weitgehende Befugnisse zur selbständigen Erledigung der Geschäfte ihres Dienstzweiges übertragen werden, soweit das mit Rücksicht auf das Zusammenarbeiten der Abteilungen möglich ist.

Allgemeines.

— **Vergleichszahlen über Leistungen von Eisenbahnen.** Von einem Mitglied des englischen Verkehrsministeriums sind kürzlich Vergleichszahlen über die Leistungen der Eisenbahnen in den hauptsächlichsten Eisenbahnländern mitgeteilt worden, die wir nach Mod. Transp. v. 11. 11. 22 in runden Werten wiedergeben: Auf 1 Meile (1,6 km) Streckenlänge bezogen betrug im Jahresdurchschnitt 1921 die Betriebsleistung im Güterverkehr in Tonnen: in England 900 000 t, in Österreich 750 000 t, in Canada 750 000 t, in Frankreich 670 000 t, in Deutschland 1 000 000 t, in Indien 600 000 t, in Japan 800 000 t, in den Vereinigten Staaten von Amerika 1 650 000 t. Im Personenverkehr stellen sich die Werte in Zugmeilen für eine Streckenmeile für Großbritannien auf 11 000, Frankreich 5500, Deutschland 8000, Amerika 2600, wobei noch zu berücksichtigen wäre, daß das Verhältnis der doppelgleisigen Bahnen zum Gesamtnetz ist wie bez. ½, ⅓, ⅖, weniger als $^1/_{10}$. Die mittleren Zuglasten schwanken in den einzelnen Ländern ebenfalls sehr beträchtlich und werden wie folgt angegeben: Großbritannien 130 t, Österreich 200 t, Canada 400 t, China 250 t, Frankreich 150 t, Deutschland 225 t, Indien 200 t, Japan (Schmalspur) 140 t, Amerika 650 t.

Rechtspflege.

— **Haftung der Eisenbahnverwaltung für in offene Wagen verladene Güter.** Von einer Sendung Maschinen, die auf einem offenen Wagen in Verbindung mit einem Laufkran von Rheine i. W. nach Werder (Havel) zur Versendung gelangt waren, sind Drehstrommotoren und eine Werkzeugkiste abhanden gekommen, obwohl die Motoren an das Krangerüst und die Laufkatze durch Leitungsdrähte festgebunden waren.

Das Landgericht Berlin erkannte auf Ersatz der Werkzeugkiste, wies dagegen die Klage insoweit ab, als auch Ersatzleistung für die Drehstrommotoren verlangt war. Dagegen hat das Kammergericht zu Berlin den Schadensersatzanspruch der Klägerin auch in bezug auf die Motoren dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Unter Berichtigung eines prozessualen Mangels hat das Reichsgericht das Urteil des Kammergerichts bestätigt. In den Entscheidungsgründen führt der erkennende erste Senat des höchsten Gerichtshofs hierzu unter anderem folgendes aus: Das Berufungsgericht sieht den Beklagten gemäß §§ 84, 88 EVO. als haftbar an. Die Anwendbarkeit der Befreiungsvorschrift des § 86 Abs. 1 Nr. 1 EVO., die der Eisenbahn bei vorschriftsmäßiger Beförderung des Guts in offenen Wagen die Haftung für die mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahren erläßt, schließt der Senat aus, bei der Werkzeugkiste schon deshalb, weil sie im Sinne der Ausnahmebestimmung des letzten Halbsatzes des § 86 Abs. 1 Nr. 1 ein ganzes Stück der Sendung darstelle und darum nicht unter die Befreiung falle, ferner bei sämtlichen in Betracht kommenden Gegenständen deshalb, weil ihre Entfernung nur bei Überwindung großer Schwierigkeiten möglich gewesen sei und ein so erschwerter Diebstahl nicht zu den der Beförderung in offenen Wagen anhaftenden Gefahren gerechnet werden könne. Die gegen diese Ausführungen gerichteten Angriffe der Revision können keinen Erfolg haben. Jedenfalls kann der Beklagte sich auf die Befreiungsvorschrift des § 86 EVO. deshalb nicht mit Erfolg berufen, weil durch die Wegnahme der Gegenstände ein auffallender Gewichtsabgang an der Sendung herbeigeführt worden ist (§ 86 Abs. 1 Nr. 1 EVO.). Auffallender Gewichtsabgang bedeutet einen solchen Verlust, der im regelmäßigen Verlauf des Betriebes und in seinen Begleiterscheinungen, besonders auch wegen der Erheblichkeit der Gewichtsverringerung, keine Erklärung findet.

Bücherschau.

— **Baedekers London** *). 1878 erschien der erste Baedeker von London und 1923 die 18. Auflage. In 55 Jahren 18 Auflagen, also ein Verbrauch jeder Auflage in durchschnittlich drei Jahren ist buchhändlerisch eine hübsche Leistung, die allein schon zugunsten eines Buches spricht. Baedekers Reiseführer sind zu bekannt, als daß sie einer Empfehlung zu ihrer Einführung bedürften, der vorliegende Führer durch London ist aber von besonderem Wert. Er schildert uns zum ersten Male nach dem Kriege die Hauptstadt von England und läßt manche Veränderungen erkennen, die der Krieg und die Zeit seit seiner Beendigung, wenn von einer solchen die Rede sein kann, mit sich gebracht haben.

Daß der Baedeker von London auf Englisch geschrieben ist — übrigens in einem geradezu glänzenden Englisch —, ist für den deutschen Benutzer kein Nachteil, sondern eher ein Vorzug; soviel Englisch, um fließend lesen zu können, wird jeder Deutsche, der England besucht, gelernt haben, denn er macht es nicht wie der Engländer, der fremde Länder bereist, ohne ein Wort von deren Sprachen zu verstehen, und dann erwartet, daß jedermann dort Englisch kann. Das Studium des Baedekers kann den, der im Englischen noch nicht ganz fest ist, in seiner Sprachkenntnis wesentlich fördern, und sein englischer Text gibt ihm gleich die nötigen Worte und Redensarten an die Hand, wenn er etwa Erkundigungen über Dinge einziehen will, die nicht im Baedeker stehen. Das wird aber nur selten nötig sein. Der Inhalt des Buches, der auf seinen engen Raum, rd. 500 Seiten in der bekannten Größe, zusammengedrängt ist, ist nämlich geradezu erstaunlich reichhaltig. Es wimmelt von Hinweisen aus dem Gebiete der Kunst und Literatur, der Geschichte und sonstiger Wissenschaften, und man kann aus dem Baedeker

*) London and its Environs; mit 45 Plänen und Karten. 18. Auflage 1923.

nicht nur Ortskenntnis von London erwerben, sondern auch ein gut Teil englische Geschichte lernen und sich über englisches Leben und die Gewohnheiten seiner Bewohner unterrichten.

Eine ganze Anzahl Karten und Pläne ergänzen den Text und erleichtern in ihrer bekannten klaren Ausführung, wie wir sie vom Baedekerschen Verlag gewöhnt sind, das Zurechtfinden im Häusermeer und Straßengewirr von London, in seinen Parkanlagen, Museen und sonstigen sehenswürdigen Gebäuden. Für die Leser dieser Zeitung ist von besonderer Bedeutung eine Karte der Untergrund- und Vorortbahnen von London. Wer die einschlägigen englischen Zeitschriften verfolgt, wird zwar über die auf diesem Gebiet des Londoner Großstadtverkehrs sich abspielenden Vorgänge im einzelnen gut unterrichtet sein; es fehlt ihm aber eine Übersicht über das gesamte in Frage kommende Gebiet; die englischen Fachzeitschriften haben es nicht nötig, auf die Stellung der einzelnen Bahnen und sonstigen Verkehrsunternehmungen im Gesamtbild des Londoner Verkehrs hinzuweisen, ihre englischen Leser, für die die Berichte an erster Stelle bestimmt sind, sind darüber ja hinreichend unterrichtet. Der deutsche Verkehrstechniker, der die Vorgänge in London verfolgt, um von ihnen zu lernen und die dort auftauchenden Gedanken für den deutschen Großstadtverkehr nutzbar zu machen, kann sich unter den heutigen Verhältnissen nicht oder nur schwer an Ort und Stelle über den Londoner Verkehr unterrichten und muß sich daher begnügen, die dortigen Vorgänge aus der Ferne zu verfolgen. Da bildet der Baedeker von London ein wertvolles Hilfsmittel für ihn, um die Schilderungen von Einzelheiten, die er im Fachschrifttum findet, in den Rahmen des Ganzen einzuordnen. Ein Abschnitt über die Eisenbahnen im Text macht uns mit einigen Eigenheiten des englischen Personenverkehrs bekannt, und auch zu der erwähnten Sonderkarte der Untergrund- und Vorortbahnen gehört ein ausgiebiger Textteil, in dem die einzelnen Strecken beschrieben und namentlich auch die Anschlüsse und Möglichkeiten zum Umsteigen aufgeführt werden. Natürlich lassen auch die übrigen Pläne, sowohl die der Stadt oder vielmehr der Städte selbst, aus denen sich London zusammensetzt, als auch die der weiteren Umgebung, die Eisenbahnen deutlich erkennen. An die Aufzählung der Stadtschnellbahnen schließt sich ein Verzeichnis der Omnibusstrecken und der Straßenbahnen an. Bezeichnend für Londoner Verhältnisse ist es, daß die Omnibusse vor den Straßenbahnen stehen und ihre Strecken zahlreicher und umfangreicher als jene sind. Dem deutschen Leser werden auch die Preise für Fahrten im Londoner Stadt- und Vorortverkehr, die bei den meisten Verkehrsbezeichnungen angegeben sind, zunächst angenehm auffallen; wenn er sie aber nach dem Stande des Pfundes im Verhältnis zur Mark umrechnet, so wird er finden, daß er in Deutschland noch sehr billig reist. Die Fahrt mit dem elektrischen Zug der London und Südwestbahn von Waterloo nach Hampton Court dauert z. B. 34 Minuten, also ungefähr ebenso lang wie in Berlin vom Wannseebahnhof bis Nikolassee; der Fahrpreis beträgt dort in der 3. Klasse 1 Shilling 7 Pence, also bei dem augenblicklichen Stand des Pfunds von rund 300 000 ℳ nahezu 24 000 ℳ, während man für eine Fahrkarte Berlin-Nikolassee 400 ℳ zu bezahlen hat.

Wernekke.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Teilstrecke Wiesenburg-Jeber-Bergfrieden der Hauptbahn Wiesenburg-Roßlau ist gemäß § 5[3] der Vereinssatzungen vom 1. Juni 1923 ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Halle (Saale) und die Nebenbahn Lottengrün-Plauen (Vogtl.)-Chrieschwitz gemäß § 5[3] der Vereinssatzungen vom 1. Juni 1923 ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Dresden zugerechnet worden.

Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Juni 1923 wird der zwischen den Bahnhöfen Rövershagen und Schwarzenpfost links der Bahnstrecke Rostock-Stralsund gelegene Haltepunkt „Rövershagen Krug“, der bisher dem Personenverkehr diente, geschlossen.

Mit demselben Tage ist Haltepunkt Rövershagen Krug in den Personentarifen zu streichen.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Die an den Bahnhof Züllchow der Strecke Stettin-Jasenitz anschließende Güterladestelle Vulkan-Bredow wird am 20. Juni d. J. abends für den Stückgutverkehr geschlossen. Die Dienstbeschränkung in den Stationstarifen usw. lautet hinfort „E. O. W.“.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Der an der Bahnlinie Elsterwerda-Berlin gelegene Bahnhof 3. Klasse Golßen erhält vom 1. Juli 1923 ab die Bezeichnung Golßen (Niederlaus.).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind ergangen:

Nr. I 99 vom 30. Mai 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Bezugspreis für das technische Vereinsorgan für April 1923.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Bahnlinie Elsterwerda-Berlin gelegene Bahnhof 3. Klasse Golßen erhält vom 1. Juli 1923 ab die Bezeichnung Golßen (Niederlaus.).

Halle (Saale), im Mai 1923. (777)

Reichsbahndirektion.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die an den Bahnhof Züllchow der Strecke Stettin-Jasenitz anschließende Güterladestelle Vulkan-Bredow wird am 20. Juni d. J. abends für den Stückgutverkehr geschlossen. Die Dienstbeschränkung in den Stationstarifen usw. lautet hinfort „O. R. W.“.

Stettin, im Juni 1923. (779)

Reichsbahndirektion.

3. Verkehrsstörung.

Zu § 101 a VWÜ/RIV.

Die Strecke Bodenwöhr Bahnhof-Nittenau war am 27. und 28. Mai 1923 infolge Entgleisung gesperrt.

München, den 30. Mai 1923. (780)

Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten in der Entfernungstafel I für sämtliche Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München erhöhte Anstoßentfernungen in Kraft. Näheres durch die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 31. Mai 1923. (776)

Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen - Württemberg.

Am 5. Juni 1923 werden die zum Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart gehörenden Stationen Haidgau und Offenhausen in das Tarifheft 11 B aufgenommen. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger und dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Reichsbahndirektion Berlin zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 30. Mai 1923. (766)

Reichsbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Tarifentfernungen zur Berechnung der Fracht und des Begleiterfahrgeldes der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München auf Seite 104 des Tarifs erhöht. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (786)

Berlin, den 5. Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 wird in dem Ausnahmetarif 12 für Wagen mit Schaustellungen usw. am Schlusse des Warenverzeichnisses nachgetragen:

„Den hier genannten Gegenständen beigeladenes Marktgut wird in Mengen bis 1000 kg zu gleichen Frachtsätzen befördert.“

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Mai 1923. (768)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 tritt im Bereich der Deutschen Reichsbahn ein neuer Ausnahmetarif 16 für frische Feld- und Gartenfrüchte der Klassen C und D in Kraft, nach dem die Frachtberechnung für diese Güter nach den Bestimmungen und Frachtsätzen der Klasse E einschl. der Nebenklassen berechnet wird. Das Nähere enthält die Nummer 63 des Tarifanzeigers.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Mai 1923. (759)

Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Vom 15. Juni 1923 an treten folgende Änderungen und Ergänzungen in der Entfernungstafel I im Nachtrag I ein:

Stationen des preußischen Netzes der Reichsbahn und der anschließenden Privatbahnen	Eisenbahndirektionsbezirk bzw. Verwaltung	Anstoßpunkte					
		2	4	6	9	10	11
		Stargard (Pom.)	Cüstrin Altstadt	Guben	Sorau	Kohlfurt	Görlitz
		Kilometer					
Bomst Landesgrenze*)	Osten			94			
Dyhernfürth	Bsl				†	128	156
Firchau Landesgrenze*)	Osten		239				
Fraustadt Landesgrenze*)	Osten				105		
Freyhan Landesgrenze*)	Bsl					219	247
Groß Boschpol Landesgrenze*)	Stn	273					
Karf	Op					301	329
Klein Bresa	Bsl				†	138	166
Klein Kreidel	Bsl				†	109	137
Kniegnitz	Bsl				†	132	160
Koitz	Bsl					99	127
Korsenz	Bsl				†	174	202
Korsenz Landesgrenze	Bsl				†	178	206
Kreuz Landesgrenze*)	Osten		109				
Leubus	Bsl				†	103	131
Loßwitz	Bsl				†	123	151
Mondschütz	Bsl				†	113	141
Oppeln Silesiaweiche	Op					223	252
Poremba	Op					302	331
Rathau	Bsl				†	106	134
Rogau (Kreis Liegnitz)	Bsl					100	128
Sosnitza	Op					298	326
Trachenberg	Bsl				†	166	194
Tschechnitz	Bsl					149	178
Wohlau	Bsl				†	118	146
Zaborze	Op					301	330

*) Nur Tarifpunkt für Umbehandlung.
†) Die hier im Nachtrag I oder II stehende Zahl ist zu streichen.

München, 4. Juni 1923. (787)
Tarifamt beim RVM, Z. B.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. Juni 1923 tritt der Nachtrag I in Kraft, der neue, um rund 50 v. H. erhöhte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 5 und 5c enthält. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahnverkehrsordnung.

Dresden, am 29. Mai 1923. (760)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 42. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Auf Seite 21 des Tarifs werden im Abschnitt II unter „C. Leichen" die Gebührensätze mit sofortiger Gültigkeit wie folgt erhöht:

a) im Absatz 1
in der 3. Zeile auf 640 ℳ
„ „ 4. „ „ 960 „
„ „ 5. „ „ 9600 „
„ „ 9. „ „ 320 „

b) im Absatz 3
in der 3. Zeile auf 6000 „

c) im Absatz 4
in der 4. Zeile auf 6000 „
„ „ 5. „ „ 9000 „
12000 „

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (s. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt worden. (784)

Charlottenburg, den 1. Juni 1923.
Reichsbahndirektion Osten,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif, Teil I B und Teil II.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. wird unter bestimmten Bedingungen die Fracht für leere Privatgüterwagen ermäßigt.

Nähere Auskunft erteilen unsere Güterabfertigungen. (782)

Altona, den 2. Juni 1923.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.
Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Vom 15. Juni 1923 an werden die Zuschläge im Verkehr mit der Station Elmshorn der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 29. Mai 1923. (762)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren preußisch-hessischen usw. Staatsbahnen und Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. Juni 1923 wird für Eilgüter im Verkehr zwischen Schwaan einerseits und Leipzig M.Th.Bf. sowie den Stationen der Reichsbahndirektion Dresden anderseits bei Vorschrift des Bahnweges über Bad Kleinen-Ludwigslust-Wittenberge die direkte Abfertigung zugelassen. Über die Höhe der Entfernungen geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 2. Juni 1923. (781)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 4. Juni 1923 tritt ein neuer Ausnahmetarif 14 für frisches Stein- und Kernobst und frische Beeren wie in der Klasse B der Tarifstelle Feld- und Gartenfrüchte genannt im Bereich der Deutschen Reichsbahn in Kraft. Anderes Obst und Südfrüchte fallen nicht hierunter. Die Frachtberechnung erfolgt nach den Bestimmungen und Frachtsätzen der Klasse C einschl. der Nebenklassen. Näheres enthält der Tarifanzeiger Nr. 64.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. Mai 1923. (767)
Reichsbahndirektion.

Ungarisch-Schweizerischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland.

Am 15. Juni 1923 wird der direkte Güter- und Kohlenverkehr zwischen Stationen der ungarischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Eisenbahnen anderseits im Durchgang durch Deutschland aufgenommen.

Für diesen Verkehr werden ausgegeben:

a) ein Eisenbahngütertarif (Tfv. 399), der in der Hauptsache reglementarische Bestimmungen sowie als Anlage das Verzeichnis der Grenzübergangsstationen enthält,
b) eine Dienstanweisung für die Abfertigung.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Der Tarif ist zum Preise von 600 ℳ bei der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München erhältlich.

München, den 4. Juni 1923. (783)
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 4. Juni 1923 treten
a) den Ausnahmetarifen 10, 11 und 13 die Filderbahn,
b) dem Ausnahmetarif 12 die Neustadt-Gogoliner Eisenbahn
bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. Mai 1923. (774)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft C I b.

Am 10. 6. 1923 treten erhöhte Frachtsätze im Güterverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (785)

Altona, den 1. Jui 1923.
Reichsbahndirektion.

a) Reichsbahngütertarif Heft C I b.
b) Reichsbahntiertarif, Teil II.

Am 10. Juni 1923 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit der Güternebenstelle Westerland (Sylt) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (778)

Altona, den 31. Mai 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Juni 1923 tritt ein neuer Ausnahmetarif 9 für Bier auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn und einzelner Privatbahnen in Wagenladungen von 5, 10 t und unter Ausnutzung des Ladegewichts in Kraft. Näheres enthält der Tarifanzeiger Nr. 65.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. Juni 1923. (773)

Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 15. März 1923.

1. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 treten an Stelle der auf den Seiten 3—27 (Entfernungstafel I) enthaltenen Kilometer für die Stationen der Lok. A. G. die folgenden:

Station	km
Altenau	105 km
Altstädten	
Anstoß an Nr. 39	42 „
oder an Nr. 41	66 „
Au b. Aibling	87 „
Bach	36 „
Bad Heilbrunn	
Anstoß an Nr. 51	90 „
oder an Nr. 52	68 „
Bad Kohlgrub	97 „
Bad Wörishofen	
Anstoß an Nr. 37	56 „
oder an Nr. 38	27 „
Baierbrunn	29 „
Balteratsried	
Anstoß an Nr. 38	54 „
oder an Nr. 39	66 „
Berbling	72 „
Beuerberg	66 „
Bolzwang	56 „
Cadolzburg	28 „
Degerndorf	53 „
Demling-Steinbruch	27 „
Dettendorf	79 „
Donaustauf	18 „
Ebenhausen-Schäftlarn	37 „
Egersdorf	24 „
Eurasburg	61 „
Feilnbach	94 „
Fischen	
Anstoß an Nr. 39	52 „
oder an Nr. 41	76 „
Fletzen	
Anstoß an Nr. 25	75 „
oder an Nr. 51	98 „
Fürth-Dambach	6 „
Füssen	
Anstoß an Nr. 38	98 „
oder an Nr. 39	110 „
Grafenaschau	77 „
Großhesselohe (Isartalb.)	16 „
Hohenschäftlarn	34 „
Höllriegelskreuth-Grünwald	22 „
Hörmatzen	
Anstoß an Nr. 38	69 „
oder an Nr. 39	81 „
Jägerhaus	87 „
Icking	42 „
Kohlgrub Ort	92 „
Langenwang (Schw.)	
Anstoß an Nr. 39	57 „
oder an Nr. 41	81 „
Langenwang	
Anstoß an Nr. 38	64 „
oder an Nr. 39	76 „
Leuterschach	
Anstoß an Nr. 38	47 „
oder an Nr. 39	59 „
Lippertskirchen	92 „
Maria-Einsiedel Zentrallände	13 „
München-Thalkirchen	11 „
Oberammergau	120 „
Oberstdorf	
Anstoß an Nr. 39	67 km
oder an Nr. 41	91 „
Prinz-Ludwigshöhe	14 „
Pullach	19 „
Saulgrub	100 „
Scherenau	110 „
Seeg	
Anstoß an Nr. 38	77 „
oder an Nr. 39	89 „
Seeleiten-Berggeist	72 „
Stadtamhof	12 „
Stadtamhof-Reinhausen	12 „
Sulzbach (Donau)	25 „
Thalhofen	
Anstoß an Nr. 39	47 „
oder an Nr. 41	71 „
Unterammergau	115 „
Weiherhof	17 „
Weizern-Hopferau	
Anstoß an Nr. 38	89 „
oder an Nr. 39	101 „
Wiesent	47 „
Willing	69 „
Wolfratshausen	50 „
Wörth (Donau)	51 „
Zirndorf	10 „

2. Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die in der Entfernungstafel II (Seite 28—57) enthaltenen Kilometer für die Stationen der Bregtalbahn wie folgt erhöht:

Station	km
Furtwangen	17 km
Hammereisenbach	10 „
Schönenbach	15 „
Vöhrenbach um	13 „
Wolderdingen (Baden)	6 „
Zindelstein um	8 „

3. Auf Seite 39 ist mit sofortiger Wirksamkeit die Entfernung Kempten (Allgäu)-Donaueschingen von 234 auf 225 km zu berichtigen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

München, den 30. Mai 1923. (775)

Tarifamt beim RVM, ZB.

Cechoslov. Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II. Einführung eines Nachtrages III.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1923 tritt zum vorbezeichneten Tarif ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen. Preis č. K. 3.— für das Stück.

Wien, am 30. Mai 1923. (764)

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

Cechoslov. Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II. Frachtermäßigungen im Schiffsdurchlaufe nach Stationen unterhalb Orsova.

Im Talverkehre nach Stationen unterhalb Orsova werden bis auf weiteres, längstens jedoch bis 20. Juli 1923 einschl.

a) für Güter der Klassen I, II, A und B die in der Tabelle unter 2, c, I (Seite 15—18 des Nachtrages III) enthaltenen Tarifziffern mit einem 40proz. Nachlasse angewendet;

b) für Güter der Klasse C die laut Vorstehendem ermäßigten Tarifziffern der Klasse B angewendet.

Zu a) und b). Sich hiernach in den Tarifziffern ergebende Bruchteile werden in den Einern auf Ganze aufgerundet.

c) Im Talverkehre nach rumänischen Stationen der Strecke Báziás-Orsova werden, insoweit sich die tarifmäßigen Frachtsätze höher als die nach a) und b) für den Verkehr nach Turn-Severin gültigen Frachtsätze stellen, letztere berechnet. (765)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Güterverkehr.

Freien Grunder Eisenbahn.

Ab 1. Juni d. J. wird der Personen- und Gepäcktarif sowie der Güter- und Tiertarif im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Frankfurt a. M., den 28. Mai 1923. (771)

Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Die Direktion.

Ruppiner Eisenbahn.

Die Tarifsätze unseres Binnen-Personen- und Binnen-Gütertarifs werden vom 1. Juni d. J. in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, den 30. Mai 1923. (770)

Direktion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 werden die Personenfahrpreise und die Beförderungspreise für Gepäck pp. nach den für die Reichsbahnen geltenden Grundsätzen erhöht.

Lippstadt, den 29. Mai 1923. (758)

Die Direktion der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Deutsch-tschechoslowakischer Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge Erhöhung der deutschen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze wird das Heft 2 zum Tarif mit Gültigkeit vom 15. Juni 1923 neu herausgegeben. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden-A., Strehlener Str. 1.

Dresden, am 29. Mai 1923. (757)

Reichsbahndirektion.

Brandenburgische Städtebahn Akt.-Ges.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1923 werden die Beförderungspreise im Personenverkehr in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Berlin, im Mai 1923. (763)

Die Direktion.

Deutscher Eisenbahn-Personen- u. Gepäcktarif, Teil I und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. Juni 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßgutes in Berlin auf 930 *M* für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Berlin, den 30. Mai 1923. (769)

Reichsbahndirektion.

Tfv. 1005 Bentheimer Kreisbahn.

Zum 1. Juni d. J. erscheint der Nachtrag VI des Personentarifs, durch den die Beförderungspreise um rund 100 % erhöht werden.

Bentheim, den 31. Mai 1923. (772)

Der Betriebsdirektor

Oppermann.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 24. Berlin, den 14. Juni 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Seil und Eisenbahn.

Von Regierungsbaurat Dr. Ing. **W. Bäseler**, München.

Die ersten Eisenbahnen in England waren Förderbahnen. Sie dienten meistens dem Kohlentransport. Von dem Transportwesen der Kohlengruben übernahmen sie auch ihre Triebmittel, Menschen, Pferde und Seil. Auf geneigten Strecken herrschte das letztere ziemlich unbeschränkt.

Die ersten größeren Eisenbahnen lehnten sich hieran an. Auf Rampen sah man grundsätzlich Seilbetrieb vor; noch 1840 ging man mit Lokomotiven nur bis zu 1 : 300. Im folgenden Jahrzehnt hat die immer mehr entwickelte Lokomotive das Seil praktisch verdrängt.

Die Gründe, die das Seil verschwinden ließen, sind einleuchtend. Es handelte sich damals um Hauptbahnen, mindestens durchgehende Linien. Die Nachteile des Seils, seine Langsamkeit, die Notwendigkeit, vor dem Ankuppeln zu halten, die schlechte Ausnutzung der stehenden, stundenlang unbenutzten Dampfmaschinen überwogen meist den oft einzigen Vorteil, daß die Hebung des Lokomotivgewichtes auf der Rampe entfiel.

Was damals richtig war, braucht es nicht ohne weiteres heute zu sein. Die Sachlage ist in mehrfacher Hinsicht anders. Die großen Linien sind in der Hauptsache gebaut; was hier an Aufgaben zuwächst, betrifft mehr den Ausbau. Was an neuen Linien in den nächsten Jahrzehnten bei uns noch kommen kann, sind zum großen Teil recht eigentlich Förderbahnen, verhältnismäßig kurze Zubringerstrecken mit erheblichem Güterverkehr; der Personenverkehr wird in der nächsten Zeit nur in besonderen Fällen etwas einbringen; überdies ist auch ihm der Seilbetrieb auf solchen Strecken günstig.

Bei Seilbetrieb braucht das Lokomotivgewicht nicht gehoben zu werden. Bekanntlich nimmt auf stärkeren Neigungen das Lokomotivgewicht unverhältnismäßig zu, so daß der Zug schließlich zum größeren Teile aus Totlast besteht und bei etwa 1 : 10 überhaupt nur noch Fahrzeuge mit lauter angetriebenen Achsen verkehren können. Wo die wirtschaftliche Grenze liegt, ist Sache der Einzelprüfung. Gläsel*) hat berechnet, daß auf dem Schleppgleis des Verschiebebahnhofs Dresden-Friedrichstadt mit 1 : 80 Neigung, 800 m Länge und 10 m Höhenunterschied der Seilbetrieb bei einem Preis von etwa 3 Friedenspfennigen für die Kilowattstunde dem Betrieb mit Tenderlokomotiven ebenbürtig war. Wahrscheinlich liegt hier die Wettbewerbsfähigkeit wesentlich in der Wirtschaftlichkeit der elektrischen Betriebsweise, so daß man annehmen kann, daß elektrische Lokomotiven sowohl Seil wie Dampflokomotiven überlegen sein würden.

Das Bild verschiebt sich bei größeren Steigungen sehr schnell zugunsten des Seils. Jedenfalls gibt die Seilrampe Erkrath-Hochdahl auf der Linie Düsseldorf-Elberfeld mit 1 : 30 auf 2,8 km Länge zu denken, wo der Seilbetrieb für Züge des großen Verkehrs noch heute wirtschaftlich ist. Eine Hilfsmaschine zieht, statt als weiterer Vorspann oder Nachschub, an einem dem Zug vorgespannten und oben umgelenkten Seil abwärts. Ihr Eigengewicht e n t lastet dadurch das System anstatt es zu b e lasten. Die Maschine ist im allgemeinen die Druckmaschine des vorhergehenden Zuges und in der dadurch erreichten Ausnutzung an Stelle einer Leerfahrt liegt wohl der Hauptvorteil. Augenscheinlich kommt die Erhaltung eines besonderen dritten Gleises für die Seillokomotive, des Seiles und der Rollen dabei heraus.

*) Das Seil als Triebkraftmittel im Eisenbahnwesen, Robert Noske, Borna. — Leipzig 1916.

Die Zugkräfte, die ein Seil aufbringen kann, können sich mit denen der Lokomotiven durchaus messen. 10 bis 12 t sind noch bei handlichen Seilen und 8—10facher Sicherheit zu erreichen; das entspricht der Zugkraft unserer schwersten Maschinen. Im reinen Förderbetrieb, wo man geringere Sicherheiten zulassen könnte, dürften 20 bis 30 t wohl zu erreichen sein. Die Grenze wird durch die Stoß- und Zugvorrichtungen unserer Fahrzeuge, nicht durch das Seil bestimmt.

Die Überlegenheit des Seiles steigert sich bedeutend, wenn die Tallasten zur Hebung der Berglasten ausgenutzt werden können. In solchen Fällen ist es schlechterdings unersetzlich, es leistet einen unmittelbaren Energierückgewinn, der im Zeitalter höchster Energiewirtschaft oft ausschlaggebend sein wird. Wie weit die starke Bindung des Fahrplans, die darin liegt, möglich ist, ist wieder Einzelfrage; sicher geht es bei Bahnen, die den Charakter von Förderbetrieben haben. Diese Betriebsfrage ist es, die letzten Endes über die Anwendbarkeit des Seiles entscheidet.

Daß das Seil, wenigstens bei stärkeren Steigungen, kleinere Einheiten bei häufigerem Fahren befördert — sein größter Nachteil auf großen Linien —, wird auf Nebenstrecken nur lebhaft begrüßt werden; denn hier ist der Wunsch nach öfterer Fahrgelegenheit meist ebenso dringend wie schwer zu befriedigen.

Günstig ist dem Seilbetrieb die Entwicklung der neuzeitlichen Kraftmaschinen. Die bedeutende, oft ganz außerordentliche Verringerung der Triebleistung, die das Seil herbeiführt, und die Verkürzung der Linie erleichtert die Elektrisierung der Strecke und den mittelbaren oder unmittelbaren Betrieb mit Ölmotoren. Als Beispiel sei erwähnt, daß die Oberweißbacher Bergbahn*) mit einem 60pferdigen, stets betriebsbereiten und wirtschaftlich arbeitenden Explosionsmotor das leistet, wozu eine Reibungsstrecke unter gleichen Umständen eine etwa 1000pferdige Lokomotive in Betrieb halten würde, wobei sie bei nur bescheidenen Ansprüchen an Wirtschaftlichkeit noch nicht die Hälfte der Fahrgelegenheiten bieten könnte.

Entscheidend werden häufig neben den Betriebs- die Baukosten sein. Die historischen Seilrampen waren in dieser Hinsicht keineswegs günstig. Man verlangte sie gradlinig und ohne schienengleiche Übergänge. Daß da das Anlagekapital gelegentlich höher wurde als bei einer Reibungsstrecke, ist begreiflich. Heute stehen auch schärferen Krümmungen auf Seilrampen keine Bedenken entgegen, und Übergänge sind zwar nicht erwünscht, aber jedenfalls nicht ausgeschlossen.

Wenn man diese erschwerenden Bedingungen nicht stellt, ist die steile Seilbahn einer Reibungslinie meist sehr überlegen; sie wird häufig viel kürzer und sogar auf die Längeneinheit billiger sein, weil sie sich natürlicher ins Gelände legt. Sie wird auch häufig besser zu den berührten Ortschaften liegen. Linien, wie wir sie im Auge haben, mit ausgesprochen örtlichem Charakter, verlangen auch eine entsprechende Führung. Eine künstliche Längenentwicklung drängt sie häufig sowohl seitlich wie in der Höhenlage von den Verkehrsschwerpunkten ab; die Bahnhöfe werden schlecht erreichbar, der Wettbewerb mit dem Landfuhrwerk erschwert. Es gibt in unserem Hügelland so manche Verkehrsbeziehung mit großem Höhenunterschied, den der alte Landweg nicht scheute; will die Bahn nützen und selber leben, muß sie ebenso herauf; die Höhenüberwindung auf möglichst unmittelbarem Wege bleibt ihr nicht erspart. Das kann nur die Steilbahn.

Daß vollspurige Fahrzeuge übergehen sollen, wird im folgenden stets vorausgesetzt. Nicht als ob eine Schmalspurbahn, wenn sie an sich am Platze ist, nicht ebensogut oder noch besser vom Seil Gebrauch machen könnte; denn da sie einen eigenen Park hat, kann sie an jedem Fahrzeug Seilgreifer und Fangvorrichtungen vorsehen; dadurch werden Formen des Seilbetriebes möglich, die unter Umständen noch günstiger und Förderbetrieben ähnlicher sind. Aber im allgemeinen wird der Übergang der Reichsbahnwagen verlangt werden.

Hierbei erhält jeder Gedankengang Ausgangspunkt und Richtung von der Tatsache, daß die Normalwagen weder Seilgreifer noch Fangvorrichtungen haben und auch nicht erhalten können. Freilich kann man das Seil an den Zughaken hängen, da es aber dabei auf große Länge frei hängt, wird seine Führung in Bögen unsicher, wenigstens darf man das bis zum Beweise des Gegenteiles annehmen. Infolgedessen wird gerade Strecke erforderlich, bei Pendelbetrieb außerdem zweigleisiger Ausbau, da eine Ausweiche auch Bögen enthält; das belastet aber das Anlagekonto so, daß diese Form nur selten wettbewerbsfähig ist. Geht es in besonderen Fällen doch zu machen, so ist das eine sehr einfache Form des Seilbetriebes.

Im allgemeinen wird aber das Seil wegen der Führung tief liegen müssen, etwas über S.O.; daraus folgt, daß das Seil an einem stets mitfahrenden Sonderfahrzeug angreifen muß, das mit einem entsprechend tiefgehenden Seilgreifer ausgerüstet ist und zugleich die Fangvorrichtungen enthalten kann und wird. Es liegt nahe, die Lokomotive (oder auch den Triebwagen), die den Zug anbringt, hierzu zu verwenden, um ein besonderes Fahrzeug zu sparen; denn mit dem Übergang fremder Lokomotiven, übrigens auch Personenwagen, brauchen solche Strecken im allgemeinen nicht zu rechnen.

Die Lokomotive wird den Zug in der Steilrampe, wie bei Zahnbahnen, schieben; sie muß also umfahren, wenn sie ziehend ankommt.

Um ein Bild der möglichen Größenverhältnisse zu erhalten, sei ein Beispiel gewählt. Die zulässige Schubkraft am Puffer der Lokomotive sei wie bei Zahnbahnen 10 t, die Steigung sei 1 : 10, dann ist das größte Zuggewicht, da Eigenwiderstand und Krümmung gegenüber solchen Steigungen ziemlich verschwinden, rund 10 . 10 = 100 t. Die Lokomotive wiege 20 t und bringe 3,5 t Schub am Radumfange auf. Das Gesamtgewicht des Zuges ist 100 + 20 = 120 t, die Bahnkomponente 120 : 10 = 12 t. Hiervon nimmt die Lokomotive selbst 3,5 t, so daß auf das Seil 12 minus 3,5 = 8,5 t entfallen.

Sollen im vorliegenden Falle noch schwerere Züge gefahren werden, ohne den Pufferdruck der schiebenden Lokomotive zu erhöhen, so erscheint es möglich, eine Spitzenlokomotive vorzusetzen und beispielsweise den vorgenannten Zug zu verdoppeln, in folgender Zusammenstellung: Spitzenlokomotive (20 t) Zug (2 . 100 = 200 t), Drucklokomotive (20 t). Beide Lokomotiven greifen am Seil an. Die richtige Verteilung der Schubkraft auf beide Lokomotiven, die nicht wie beim gewöhnlichen Betrieb durch die begrenzte Zugkraft einer jeden gesichert ist, läßt sich durch entsprechendes Kuppeln des Zuges erreichen. Der Aufenthalt beim Ankuppeln ans Seil ist, weil die Spitzenmaschine nicht umzufahren braucht, kaum größer als beim Ansetzen einer gewöhnlichen Drucklokomotive.

Die Anordnung des Seiles, ob offen oder geschlossen, die Ausbildung der Fangvorrichtungen und anderes sind Einzelfragen, die je nach der Lage verschieden gelöst werden können. Ebenso die Frage, wo die Triebkraft im System anzusetzen ist. Das Seil kann, auch bei Pendelverkehr, über Scheiben laufen, die zusätzlich getrieben oder gebremst werden. Im allgemeinen wird es das einfachste sein, nur die Zugkraft der Lokomotiven zu verwenden. Man wird auch beim Fehlen von Tallast noch ausreichendes mit ihnen leisten können. Im obengenannten Beispiel bringen die beiden Lokomotiven zusammen 3,5 + 3,5 = 7 t Schub auf, können also, wenn die talwärtsgehende auch keinen Zug hinter sich hat, bei 1 : 10 noch 10 . 7 = 70 t heraufbringen.

Bei stärkeren Neigungen, etwa über 1 : 7, wird beim Laufen auf eigenen Rädern die Ausbildung von Fangvorrichtungen schwierig. Man wünscht Bremszangen und diese können nicht durch gewöhnliche Weichen laufen. Deshalb empfiehlt es sich, die Wagen auf ein Untergestell zu setzen, wie es bei der Oberweißbacher Bergbahn geschehen ist, die mit einer stärksten Neigung 1 : 4 = 320,5 m Höhenunterschied erklimmt. Anlagen dieser Art bilden schon den Übergang zu Aufzügen.

Nach den trüben Erfahrungen, die der Verkehrsmann in der Vergangenheit so oft mit unzureichenden Anlagen gemacht hat,

*) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1920 Nr. 15.

rd man heute nur mit Vorsicht zu Betriebsformen mit be-
ränkter Leistung greifen. Dieser Punkt wird bei der Anlage
n Seilstrecken auf das ernstlichste zu erwägen sein. Immer-
n ist ihre Leistungsfähigkeit nicht so gering. Die Strecke
isseldorf-Elberfeld ist eine der stärkstbelasteten Hauptbahnen.
i stärkeren Steigungen nimmt auch bei Seilbetrieb die Leistung
. Die oben erwähnte Steilrampe mit Zügen von 100 t brutto
nnte maximal bei 4 Fahrten in der Stunde und 20stündiger
triebsdauer bei 300 Arbeitstagen 2 400 000 t brutto gleich etwa
00 000 t netto in einer Richtung befördern. Die wirkliche
istung dürfte, da mit 20stündigem Betriebe dauernd nicht zu
hnen ist, etwa 800 000 bis 1 000 000 t betragen. Die Oberweiß-
cher Bergbahn kann etwa 60 000 t leisten; mit stärkeren Ma-
inen und sonst entsprechendem Ausbau könnte sie auf meh-
re 100 000 t gebracht werden. Das sind Zahlen, die weit über
n Verkehr unserer meisten Anschlußstrecken hinausgehen.

Es wird selten die absolute Leistungsfähigkeit sein, die zu
denken Anlaß geben kann, sondern die durch den Seilbetrieb
dingten Besonderheiten des Fahrplans und der Betriebsführung.

Manchmal wird man ins Auge zu fassen haben, die Seilstrecke
äter durch eine Umgehungslinie zu ersetzen, und die Anlage
nach einrichten. Unsere Kapitalarmut und die Unsicherheit
r Lage gestatten uns nicht mehr, auf so lange Sicht zu planen
ie früher, und wenn eine Anlage für 20 Jahre reicht, in welcher
eit sie abgeschrieben sein kann, und eine leistungsfähigere,
r die sich dann das Kapital leicht findet, nicht unmöglich
acht, so ist der erforderlichen Voraussicht wohl Genüge ge-
hehen.

Auf Veranlassung der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrs-
inisteriums wurden zurzeit für zwei Bahnen mit Seilebenen im
ayerischen Jura Vorarbeiten gemacht, um bei gegebener Ge-
genheit an die Ausführung zu gehen. Es gibt manche Bahn,
e bisher nicht gebaut werden konnte, weil die Höhenverhält-
sse bei Reibungsbetrieb kostspielige Entwicklungen und hohe
etriebskosten verursachten, die aber mit Seilebenen auch unter
n heutigen Verhältnissen wirtschaftlich möglich und vielleicht
ogar gewinnbringend sind. Es scheint, als ob das Seil, eines
der ältesten Hilfsmittel der Fördertechnik, hier auch eine recht
nützliche Rolle spielen könnte.

Noch ein Wort über die Gefährlichkeit. Mit dem Begriff des Seilbruchs verbindet sich die Vorstellung von schweren Unfällen. Tatsächlich sind Seilbrüche bei guter Unterhaltung äußerst selten, und es ist eine große Frage, ob der Zahnrad- oder Reibungsbetrieb auf starken Steigungen sicherer ist. Viele werden die größere Sicherheit des Zahnradbetriebes verneinen. Der Ausbildung der Sicherheitsvorrichtungen ist natürlich alles Augenmerk zu schenken. Aber selbst wenn der Seilbetrieb etwas gefährlicher sein sollte, wir sind nicht mehr reich genug, um die Sicherheit einzelner Menschenleben zur obersten Richtschnur zu nehmen. Schließlich befinden wir uns noch immer im Kriege, der, wenn auch versteckt, noch viele Jahre dauern kann, und im Kriege kann man keine Friedensmaßstäbe anlegen. Wenn größere Siedlungen durch einen Seilbetrieb wirtschaftlich angeschlossen werden können und dadurch Tausende vor Verarmung und vielleicht Siechtum bewahrt bleiben, so ist das wichtiger, als wenn einmal ein Unfall vorkommt. Wir sind wieder auf dem Standpunkt des kapitalarmen jungen Amerika, in dem die ersten Bahnen, aufs notdürftigste hergestellt, manches Opfer kosteten. Als man den Präsidenten um ein Gesetz zum Schutze der Reisenden ersuchte, entgegnete er: „Wenn wir den Eisenbahnen zu viele Fesseln anlegen, werden weniger gebaut, und das ist für unser Land ein größerer Nachteil, als wenn einmal einige Reisende Schaden leiden.“ Auto und Flugzeug kosten noch mehr Opfer. Damit soll keiner Sorglosigkeit und Abweichung von bewährten Regeln das Wort geredet werden. Aber viele Eisenbahner sind sich z. B. auch darüber klar, daß die übertriebenen Sicherungsanlagen unserer Bahnhöfe abgebaut werden müssen, um sie beweglicher zu machen, daß die Eisenbahn von einer unbilligen Haftpflicht, mit der sie historisch belastet ist, befreit werden muß. Diese Ausführungen sind grundsätzlich zu verstehen; tatsächlich lassen sich Seilbetriebe schaffen, die allen Ansprüchen an Sicherheit genügen. Aber es ist gut, wenn man an die nächsten Zukunftsaufgaben unserer Eisenbahnen mit der entschlossenen Grundstimmung der Seefahrer herantritt; Navigare necesse est, vivere non necesse.

Währungsfragen in den internationalen Eisenbahngüterverkehren.

Von Oberregierungsrat **Dr. Meier**, Köln.

(Schluß.)

Nach alledem ist es schwer zu sagen, bei welcher Regelung die
achteile größer sind und wo die Vorteile und Nachteile über-
iegen. Bei der einen Regelung: Verteuerung der Frachten
urch vielfache Umrechnung desselben Frachtbetrages und Ver-
rößerung des Kursrisikos, bei der anderen Regelung die Not-
endigkeit für wohl alle Bahnen die Umrechnungskurse für
ämtliche Währungen der dem Internationalen Übereinkommen
ngehörenden Bahnen zu beschaffen und den Dienststellen be-
anntzugeben, und die damit verbundene Erschwerung des
ienstes besonders in den Grenzstationen, sowie allgemein die
chwierigkeiten in der Buchführung. Zwar können die Nach-
eile der einzelnen Lösungen dadurch gemildert werden, daß bei
en über mehrere Durchgangsländer sich bewegenden Verkehren
icht einheitlich nach einem System, sondern auf einem nach
mehreren Systemen kombinierten Wege verfahren wird, indem
ie ganze Beförderungsstrecke in mehrere Kartierungsstrecken
eteilt wird und innerhalb dieser einzelnen Kartierungsstrecken
ach verschiedenen Systemen vorgegangen wird. Tatsächlich ist
uch in den bisherigen Verhandlungen fast überall in dieser
Veise vorgegangen, und schon der Umstand, daß hierbei nie ein
ystem einheitlich zur Durchführung gelangt ist, zeigt, daß es
aum empfehlenswert erscheint, eine grundsätzliche Regelung
n dem einen oder anderen Sinne zu wählen.

Der mit dieser Frage befaßte Unterausschuß des Internationalen Transportkomitees hat zwar in seiner Sitzung zu Baden-Baden vom 4. und 5. Juli 1922 die Umwandlung der Vorfrachten von Bahn zu Bahn von einer Währung in die andere derart, daß die übernehmende Bahn die Vorfrachten der übergebenden Bahn umzurechnen hat, als subsidäre Lösung vorgeschlagen, doch erscheint es fraglich, ob dieser nur subsidäre Vorschlag als zweckmäßig angesehen werden kann. Danach müßte, wenn eine auf allgemeinem Einverständnis beruhende Lösung nicht gefunden werden könnte, diese eventuale Zwangsregelung in Wirksamkeit treten. Wenn beispielsweise in dem Verkehr Frankreich-Rumänien durch Deutschland, Tschechoslowakei, Österreich, Ungarn eine Verständigung nicht zu erzielen ist, würde dieses mit fünf Umrechnungen und dadurch fünf Verteuerungen der Frachten verbundene und die Durchgangsbahnen mit außerordentlichem Kursrisiko belastende Verfahren Platz greifen.

Zu berücksichtigen ist, daß bei dem Verfahren der Umrechnung der Vorfrachten von Bahn zu Bahn durch die übernehmende Bahn die bisher in einzelnen Verkehren bestehende Saldierungsmöglichkeit ausgeschaltet würde. Gerade die Übernahme des Kursrisikos ist es, die bei allen internationalen Verhandlungen die Schwierigkeiten verursacht, und deswegen ist es durchaus notwendig, möglichst diejenigen Abrechnungsarten zu wählen, die die Möglichkeit der Ausschaltung oder wenigstens Verminderung des Kursrisikos bieten. Aus diesem Gesichtspunkte

kann es sehr fraglich sein, ob der vom Ausschuß des Internationalen Transportkomitees als subsidiäre Zwangsregelung gewählte Weg die günstigste Lösung darstellt. Zwar ist es möglich, durch das Grenzabrechnungsverfahren und die damit verbundene Möglichkeit der kurzfristigen Abrechnung den Zeitraum zwischen Umrechnung und Ausgleich zu verkürzen und dadurch die Gefahr des Verlustes durch Kursschwankungen zu verringern. Auch besteht an sich die Möglichkeit, durch rechtzeitige Deviseneindeckung die voraussichtlich erforderlichen Summen der beim Ausgleich zu zahlenden Währungen zu beschaffen, ein Weg, der allerdings unter Umständen beim Steigen der eigenen Währung sehr zweischneidig werden kann. Andererseits sind aber mit diesem Verfahren auch erhebliche Nachteile verbunden. Zur Feststellung der voraussichtlich zu beschaffenden Devisen müssen umfangreiche mit Kosten und Arbeit verbundene tägliche Meldungen aller Grenzstationen erfolgen. Eine Saldierung (Ausgleich der Schuld- und Guthabenbeträge) findet nicht statt. Jede Bahn hat ihre in fremder Währung entstandenen Schulden in voller Höhe zu begleichen. Hierdurch tritt eine vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus unerwünschte Vermehrung der Devisenbeschaffung ein, es entstehen bedeutende Bankspesen und eine erhebliche Vermehrung des Geldumlaufs, kurz, es sind so schwere Nachteile mit diesem Verfahren verbunden, daß es bedenklich erscheint, dieses zwangsweise in den Verkehren durchzuführen, in denen eine Einigung nicht zu erzielen ist — und das werden nicht wenige sein —. Dagegen wäre es vielleicht möglich, durch andere Zwangsmaßnahmen eine günstigere Lösung zu finden.

Als Richtlinien dafür, wie solche eventuelle Zwangsvorschriften zu treffen sein werden, können die Erfahrungen aus den Verhandlungen in den einzelnen Verkehren dienen. Die bei den Beratungen zutage getretenen Schwierigkeiten, die oft eine direkte Frachtzahlung durch den Versender oder Empfänger verhinderten und nicht selten zu der Einführung des Frankaturzwanges mit den daraus sich ergebenden Folgen des Nachnahmeverbotes und der Einschränkung der nachträglichen Verfügungen führten, hatten in der Regel darin ihren Grund, daß einzelne Bahnen sich weigerten, überhaupt eine Umrechnung vorzunehmen, und die Fragen nicht gelöst werden konnten, ob eine Bahn gezwungen werden kann,

a) die aufgelaufenen Frachten und Gebühren in mehr als einer Währung zu übernehmen,

b) die Umrechnung in beiden Richtungen vorzunehmen.

Wenn in diesen Hauptgesichtspunkten bindende Vorschriften erlassen würden, würde wohl in allen Verkehren das zu erstrebende Ziel erreicht werden können, ohne den vom Ausschuß des Internationalen Transportkomitees vorgeschlagenen Weg der Zwangsumrechnung von Bahn zu Bahn durch die übernehmende Bahn zu beschreiten. Andererseits erscheint es auch durchaus nicht ungerechtfertigt, solche bindende Zwangsvorschriften zu erlassen, da die Bahnen durch ihren Beitritt zu dem Internationalen Übereinkommen schon allein wegen der in Artikel 23 ausgedrückten Zwangsgemeinschaft verpflichtet sind, gewisse Erschwerungen im internationalen Verkehr in Kauf zu nehmen und nicht durch einseitige Ablehnung jedes Kursrisikos eine durchgehende den internationalen Erfordernissen entsprechende Abfertigung und Frachtzahlung zu verhindern.

In erster Linie erscheint es hierbei wesentlich, für jede Bahn, auch wenn sie nur Durchgangsbahn ist, die Verpflichtung festzulegen, wenigstens e i n e Umrechnung zu übernehmen. Beispielsweise würde bei einer Sendung von Belgien nach Ungarn durch Deutschland, Österreich, Tschechoslowakei die Regelung außerordentlich erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht werden, wenn sich etwa die österreichischen Bahnen weigern würden, eine Umrechnung vorzunehmen. Entweder müßten die deutschen Bahnen, die schon die Umrechnung der Frankenvorfrachten in Mark zu übernehmen haben, auch noch die weitere Umrechnung der Markbeträge in österreichische Kronen vornehmen, oder es müßten die tschechoslowakischen Bahnen die Vorfrachten in zwei Währungen, Mark und österreichische Kronen übernehm[en]. Eine solche Mehrbelastung der Nachbarbahnen, lediglich um ei[ne] Durchgangsbahn von der Umrechnung zu befreien, kann al[s] wohl kaum als gerechtfertigt angesehen werden und es ersche[int] deshalb der Grundsatz angebracht:

„K e i n e B a h n d a r f , a u c h w e n n s i e n u r a[ls] D u r c h g a n g s b a h n b e t e i l i g t i s t , s i c h w e[i]g e r n , w e n i g s t e n s e i n e U m r e c h n u n g v o r z[u]n e h m e n."

Die weitere Frage, ob jede Bahn verlangen kann, daß ihr säm[t]liche Vorfrachten von der Nachbarbahn nur in einer Währu[ng] überwiesen werden, hat ebenfalls bei den internationalen V[er]handlungen mit mehreren Durchgangsländern eine große Ro[lle] gespielt. Der bisher von fast allen Verwaltungen betonte Gru[nd]satz, nicht mehr als eine Währung zu übernehmen, hat hier der Notwendigkeit beigetragen, den Frankaturzwang bis zu g[e]wissen Landesgrenzen einzuführen. Wenn man berücksichti[gt], daß die Aufrechterhaltung des Grundsatzes, die Frachten v[on] Bahn zu Bahn nur in e i n e r Währung zu überweisen, die Za[hl] der Umrechnungen vermehrt und dadurch Frachtverteuerung hervorruft und, wenn man den Gedanken verwerten will, [die] Frachten von vornherein in die Währung des Empfangsland[es] umzurechnen, und schließlich, wenn man diesen Gedanken a[uf] Kartierungsstrecken überträgt in dem Sinne, daß eine Ka[r]tierungsendstation als Empfangsstation zu betrachten ist, wird man anerkennen müssen, daß der Grundsatz, die V[or]frachten nie in mehr als einer Währung zu übernehmen, ni[cht] bedenkenfrei und ungeeignet zur Lösung der bestehend[en] Schwierigkeiten erscheint. In dem obigen Beispiel, Verkehr v[on] Belgien-Ungarn durch Deutschland, Österreich, Tschechoslowak[ei] kann es sehr wohl verstanden werden, wenn beispielsweise [die] tschechoslowakischen Eisenbahnen, die nur mit einer kurz[en] Beförderungsstrecke beteiligt sind, sich weigern würden, [die] hohen Vorfrachten, die ihr in österreichischen Kronen angebra[cht] werden, in tschechoslowakische Kronen umzurechnen, nur um d[er] Empfangsbahn die gesamten Vorfrachten in einer Währung an[zu]bringen. Viel eher könnte es gerechtfertigt sein, der Empfang[s]bahn zuzumuten, zwei Währungen zu übernehmen, die sie da[nn] zwecks Erhebung auf der Empfangsstation in ihre Währu[ng] umzurechnen hätte, falls nicht Effektivzahlung zugelassen i[st]. Falls die ungarischen Bahnen sich weigern sollten, zwei frem[de] Währungen — österreichische und tschechoslowakische Kron[en] — zu übernehmen unter Hinweis darauf, daß keine Bahn si[ch] weigern darf, eine Umrechnung vorzunehmen, so würde [es] immer noch mehr der Billigkeit entsprechen, wenn die tschech[o]slowakischen Bahnen nur ihre eigenen Frachten in ungarisc[he] Kronen umrechnen würden, so daß die ungarischen Bahn[en] ungarische und österreichische Kronen zu übernehmen hätte[n]. Diese Überweisung von zwei Währungen auf eine Bahn wi[rd] aber nur dann von entscheidendem Vorteil sein, wenn man dies[en] Grundsatz nicht nur auf die Empfangsbahnen, sondern auch a[uf] die Durchgangsbahnen anwendet. Gerade die Verwertung d[es] Gedankens, zur Vermeidung mehrfacher Umrechnungen ein u[nd] desselben Frachtbetrages die Vorfrachten in der Ursprung[s]währung oder in der Währung des Empfangslandes weiterz[u]leiten, wird im Verein mit dem Grundsatz, daß jede Bahn weni[g]stens eine Umrechnung vornehmen muß, Lösungen ergeben, d[ie] mehr der Billigkeit entsprechen, als sich bei strikter Anwendu[ng] eines starren Systems wird erzielen lassen. Wohl kann es jed[er] Bahn zugemutet werden, wenigstens die eigenen Frachten in ei[ne] fremde Währung umzurechnen, nicht aber wird die Belastu[ng] einer Bahn mit der Umrechnung hoher Vorfrachten immer d[er] Billigkeit entsprechen. Um aber durch Kombination der ve[r]schiedenen Systeme eine gerechtere Lösung zu finden, wird [es] nicht zu vermeiden sein, daß auch die Durchgangsbahn[en] eventuell mehr als eine, wenigstens zwei Währungen übe[r]nehmen. Zu verkennen ist zwar hierbei nicht, daß durch ei[ne] solche Übernahme mehrerer Währungen das Buchungs- u[nd] Abrechnungswesen bei den einzelnen Bahnen erschwert werd[en] würde, doch erscheinen diese Schwierigkeiten nicht unüberwin[dlich]

…h, besonders wenn man berücksichtigt, daß durch die Eintei-
…g der ganzen Beförderungsstrecke in mehrere geeignete Kar-
…rungsabschnitte das Abrechnungsverfahren erheblich erleich-
…t werden kann. Es erscheint daher angebracht, ohne Be-
…ränkung auf die Endbahnen, allgemein den Grundsatz festzu-
…en:

„Keine Bahn kann gezwungen werden, neben der eigenen Währung mehr als eine fremde Währung zu übernehmen."

…durch wäre zum Ausdruck gebracht, daß jede Bahn wenigstens …ei Währungen übernehmen muß. Einer besonderen Hervor-…bung, daß die Durchgangsbahnen von diesen zwei Währungen …i der Weiterleitung nur eine umzurechnen brauchen, oder daß …, falls diese beiden Währungen weitergeleitet werden sollen, …re Frachten in eine dieser Währungen umrechnen müssen, da-…it nicht mehr als zwei Währungen an die Nachfolgebahn über-…iesen werden, bedarf es nicht, da nach dem oben erwähnten …rundsatz schon bestimmt ist, daß die Durchgangsbahnen nur …rpflichtet sind, eine Umrechnung vorzunehmen.

Zugleich würde durch diesen Grundsatz auch die Frage ge-…gelt sein, ob eine Bahn gezwungen werden kann, die Vor-…achten in einer anderen Währung, als in der des Nachbarlandes …ı übernehmen, denn in der Verpflichtung der Übernahme zweier …ährungen liegt zugleich die Verpflichtung, Vorfrachten auch …ı einer anderen Währung als der der Nachbarbahn zu über-…ehmen. Es würde sich daher erübrigen, besonders noch festzu-…gen, daß keine Bahn die Überweisung von Vorfrachten in der …ährung eines anderen Landes als der des Nachbarlandes ver-…eigern kann. Daß eine solche Weigerung unter Umständen, …esonders bei weiterem Fortschreiten der Tarifentwicklung, be-…enklich werden könnte, liegt auf der Hand, denn wenn beispiels-…eise ein direkter deutsch-belgischer Tarif in Franken erstellt …erden sollte, so wäre es das natürliche, beispielsweise im Ver-…ehr Belgien mit Österreich durch Deutschland die Überweisung …er Vorfrachten von Belgien an Österreich in Franken vorzu-…ehmen, damit nicht eine unnötige Umrechnung der Franken erst …n Mark vorgenommen zu werden braucht.

Durch den obigen Grundsatz, daß keine Bahn sich weigern …arf, wenigstens eine Umrechnung vorzunehmen, ist zugleich die …rage geregelt, ob eine Bahn gezwungen werden kann, in beiden …ichtungen Umrechnungen vorzunehmen; denn da nach obigem …rundsatz keine Bahn gezwungen werden kann, in einer Rich-…ung mehr als eine Umrechnung vorzunehmen, wird sich im …llgemeinen daraus ergeben, daß eine Bahn, die schon die Vor-…rachten in fremder Währung übernehmen muß, nicht zu gleicher Zeit gezwungen werden kann, die Belastung der Nachfolgebahn …n der Währung der letzteren vorzunehmen. Nur wenn die Vor-…rachten der Durchgangsbahn schon in der eigenen Währung übergeben werden, kann sie verpflichtet werden, die nachfol-…gende Bahn in deren Währung zu belasten. Daraus ergibt sich, daß bei einer etwaigen Vereinbarung, daß eine Bahn im Verkehr mit einer Nachbarbahn in beiden Richtungen umrechnet, zu glei-cher Zeit auch bei der anderen Nachbarbahn dieser Durchgangs-bahn ein gleiches Verfahren Platz greifen müßte. Beispielsweise ist im belgisch-deutschen Verkehr vereinbart, daß die Deutsche Reichsbahn in beiden Richtungen umrechnet, woraus folgt, daß dann, wenn diese nicht gezwungen werden soll, mehr als eine Umrechnung vorzunehmen, in dem Durchgangsverkehr nach den östlichen Ländern an der tschechoslowakischen und österreichi-schen Grenze in beiden Richtungen die Belastung in Mark zu erfolgen hat. Schon wegen dieser Folgen für die Durchgangs-verkehre erscheint es notwendig festzulegen, daß keine Bahn gezwungen werden kann, in beiden Richtungen im Verkehr mit einer Nachbarbahn umzurechnen, ganz abgesehen davon, daß eine solche Maßnahme für die umrechnende Bahn eine Mehrbelastung mit sich bringt zugunsten der anderen Bahn, die von jeder Umrechnung befreit ist. Andererseits kann es durchaus zweck-mäßig sein, daß solche Vereinbarungen getroffen werden und unter Umständen auch im Interesse beider Bahnen liegen, so daß es sich nicht empfiehlt, diese Umrechnung in beiden Richtungen durch eine Bahn direkt zu verbieten. Da es ferner nicht zu übersehen ist, ob nicht vielleicht später eine Bahn an der Umrechnung wenigstens in einer Richtung ein Interesse haben kann, erscheint es weiterhin angezeigt, auch keiner Bahn ein Recht zuzubilligen, die Umrechnung in beiden Richtungen zu verlangen. Daher erscheint es angebracht, als weiteren Grund-satz festzulegen:

„Keine Bahn kann gezwungen werden oder verlangen, die Umrechnungen in beiden Richtungen vorzunehmen."

Daß es unter Umständen durchaus im Interesse beider Bahnen und auch im Interesse der Weiterentwicklung des Verkehrs und der Tarife liegen kann, daß eine Bahn in beiden Richtungen umrechnet, ergibt sich auch aus dem Gesichtspunkte der Ab-rechnung. Während bei dem Grundsatz, daß jede Bahn nur in einer Richtung umrechnet, sei es die übernehmende, sei es die übergebende Bahn, eine gegenseitige Aufrechnung der Forde-rungs- und Schuldenbeträge ohne Umrechnung in eine Währung nicht möglich ist, da jede Bahn immer in der einen Währung zu zahlen, in der anderen Währung zu erhalten hat, ist mit der Umrechnung in beiden Richtungen durch eine Bahn der große Vorteil verbunden, daß die Forderungen und Schulden, da sie beide in derselben Währung erscheinen, gegeneinander aufge-rechnet (saldiert) werden können. Welche Vorteile diese Saldie-rung im einzelnen bietet, ist bereits eingangs näher dargelegt. Trotz der Verteilung der Umrechnungslast bei dem Verfahren der Umrechnung von Bahn zu Bahn durch die übernehmende Bahn kann daher unter Umständen doch der Umrechnung durch eine Bahn in beiden Richtungen von den beteiligten Bahnen der Vorzug gegeben werden, zumal da eine gewisse Wahrscheinlich-keit besteht, daß etwaige Kursverluste in der einen Richtung durch Kursgewinne in der anderen Richtung ausgeglichen werden.

Es ist nicht zu verkennen, daß eine Regelung in dem Sinne, nur negative Verbotsklauseln für die internationalen Verhand-lungen aufzustellen, im übrigen aber kein einheitliches Ver-fahren vorzuschreiben, nie so klar und auf den ersten Blick be-stechend erscheinen kann, wie etwa der vom Ausschuß des Inter-nationalen Transportkomitees vorgeschlagene Weg der Umrech-nung von Bahn zu Bahn durch die übernehmende Bahn. Sie bietet aber gegenüber letzterem Weg den unzweifelhaften Vorteil der größeren Freiheit bei den Verhandlungen und verhindert die Festlegung auf ein Verfahren, das vielleicht sonst auf die internationalen Vereinbarungen in den Nachbarverkehren nicht paßt. Gerade die Möglichkeit der Kombination der oben erwähn-ten überhaupt möglichen Wege kann zu besseren Lösungen führen, als die starre Durchführung eines bestimmten Systems. Es liegt weiter ohne weiteres auf der Hand, daß durch Vorschrift solcher Zwangsmaßnahmen auch nie eine endgültige und in allen Teilen befriedigende Lösung gefunden werden kann, da durch diese nicht das Übel an der Wurzel gefaßt wird. Das Übel liegt nicht in der großen Zahl der Währungen, sondern in deren Unbeständigkeit und in ihrem schwankenden Verhältnis zuein-ander. Diesem Übel aber abzuhelfen, sind die Eisenbahnverwal-tungen außerstande, denn die Stetigkeit der Währungen hängt von der Finanz- und Wirtschaftslage der einzelnen Länder ab, und solange die Wirtschaftsverhältnisse ungeklärt und schwan-kend sind, wird den Bahnen nichts anderes übrig bleiben, als zu versuchen, durch Verhandlungen und gegenseitiges Entgegen-kommen das Endziel zu erreichen, die vom Internationalen Über-einkommen für den internationalen Verkehr vorgeschriebenen Bedingungen in uneingeschränkter Form durchzuführen.

Der Gesetzentwurf über die Neuorganisation der österreichischen Bundesbahnen.

Nunmehr sind zu dem bereits veröffentlichten Entwurf des Bundesgesetzes über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (vgl. Nr. 22, S. 359 der Ztg.) erläuternde Bemerkungen im Nationalrate vorgelegt worden, denen zu entnehmen ist:

Bei den Bundesbahnen, deren Reorganisation als die nächste und dringlichste Aufgabe im Zuge der Sanierung betrachtet werden muß, hat die Umgestaltung im Sinne des Wiederaufbaugesetzes eine doppelte Aufgabe zu erfüllen: Sie soll einerseits die Bahnen durch Loslösung aus der behördlichen Eingliederung und Beseitigung ihrer bureaukratischen Geschäftsformen zu schmiegsamerer Anpassung an die gesteigerten Anforderungen des modernen Wirtschaftslebens befähigen, anderseits das zu schaffende Unternehmen durch die gesetzliche Zuerkennung voller kaufmännischer Handlungsfähigkeit und insbesondere eigener Kreditfähigkeit instand setzen, unabhängig von der staatlichen Finanzpolitik durch unmittelbare Ausnutzung des Geldmarktes die Mittel für betriebsverbessernde Investitionen aufzubringen.

Das österreichische Eisenbahnproblem liegt nicht so einfach, daß es mit der Änderung des aus irgendwelchen Gründen unzulänglichen Verwaltungssystems oder mit dem Abbau überschüssigen Personals allein gelöst werden könnte. Die ausschlaggebenden Ursachen der ungünstigen Betriebsergebnisse liegen tiefer. Dem österreichischen Staatswesen ist von dem ehemaligen großen Staatsbahnnetz nur ein zum größten Teile im Gebirge liegendes Bahnnetz übrig geblieben. Der Betrieb auf solchen Strecken mit steilen Rampen und scharfen Kurven steigert außerordentlich den Kohlenverbrauch, der sich noch weiter durch lange Wartezeiten beim Ausweichen auf den zahlreichen eingleisigen Linien und durch mindere Leistungsfähigkeit der zum Teile lange dienenden und veralteten Lokomotiven verschärft. Da der Preis der Kohlen das Vierfache der Goldparität übersteigt, während anderseits die verarmte Volkswirtschaft kaum Tarife in der Höhe des einfachen Friedensgoldwertes verträgt, liegt es auf der Hand, daß Investitionen zur Verbilligung der Zugförderung den Schwerpunkt der Vorkehrungen für die Sanierung der Bundesbahnen bilden müssen.

Dieser Aufgabe kann aber die in kaufmännischem Geist umgestaltete Bundesbahnverwaltung nur gerecht werden, wenn sie in ihrer Kredit- und Finanzpolitik möglichst selbständig gestellt ist. Die Ausgestaltung des Unternehmens mit weitgehenden finanziellen Befugnissen bildet somit einen der leitenden Gedanken des Gesetzentwurfes. In welchem Umfang und wie lange die finanzielle Selbständigkeit Beschränkungen unterworfen werden muß, wird von dem Ausmaß und der Dauer der Betriebszuschüsse aus Bundesmitteln abhängen, die dem Unternehmen gesetzlich zugesichert werden, solange es noch nicht imstande ist, die laufenden Betriebsausgaben durch die Einnahmen zu decken. Die Einflußnahme der Bundesregierung soll sich aber auch während der Dauer der Zuschußerteilung nur auf die Überwachung der widmungsgemäßen Verwendung und nicht auch auf die Gebarung innerhalb der im Finanzgesetze bestimmten Zuschußgrenzen erstrecken.

Die Kreditfähigkeit des Unternehmens unterliegt nur der Beschränkung, daß die Aufnahme von Anleihen, deren Laufzeit fünf Jahre überschreitet, der Genehmigung des Bundesministeriums für Finanzen vorbehalten wird und die Höhe der zulässigen eisenbahnbücherlichen Belastung des Bundeseigentums an den unbeweglichen Bahnbeständen im Finanzgesetze bestimmt wird. Jede weitergehende Einflußnahme der Bundesregierung auf den Bahnbetrieb hält der Gesetzentwurf im Interesse einer ungehinderten Auswirkung der kaufmännischen Handlungsfreiheit von dem Unternehmen ebenso fern wie das Eindringen der politischen Einflüsse des Tages. Den letzteren Forderungen trägt er in der Weise Rechnung, daß er die Zugehörigkeit zur Leitung des Unternehmens oder die Mitgliedschaft in der Verwaltungskommission unvereinbar erklärt mit politischen Mandaten oder mit einer Funktion in der Bundes- oder einer Landesregierung.

Dagegen gibt das Gesetz dem Anspruch der Kreise des tätigen Wirtschaftslebens auf Einsichtnahme in die Geschäftsführung und bestimmenden Einfluß auf die Gebarung Ausdruck durch Schaffung einer Verwaltungskommission. Der Präsident der Verwaltungskommission schließt die Dienstverträge mit den Mitgliedern des Vorstandes und kann die Vorstandsmitglieder unter bestimmten Voraussetzungen auch vom Posten abberufen. Die Kommission macht die Haftung des Mitgliedes des Vorstandes für die Außerachtlassung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes geltend.

Rücksichtlich der Tarifgebarung wird der neuen Verwaltung die gleiche Selbständigkeit eingeräumt wie privaten Eisenbahnunternehmungen. Die Bundesregierung wird daher auf die Befugnisse beschränkt sein, die aus ihrem bundesbehördlichen Hoheits- und Aufsichtsrechte entspringen. Wenn der Bundesregierung das Recht vorbehalten wird, die Mitglieder des Verwaltungsausschusses zu ihrer Funktion zu berufen, dem Präsidenten zu bestimmen, die beabsichtigte Abberufung von Vorstandsmitgliedern zu genehmigen oder ihre Abberufung zu verlangen, soll damit nicht die Unabhängigkeit des Betriebes vom übrigen Regierungsapparat illusorisch gemacht, sondern nur die besondere Stellung der Regierung gegenüber einem Unternehmen gekennzeichnet werden, das den wichtigsten Bestandteil des Bundesvermögens verwaltet und mit Aufgaben betraut ist, die für die Entwicklung der Volkswirtschaft und für die gesamte Wirtschaftspolitik der Regierung von ausschlaggebender Bedeutung sind.

Die grundsätzliche Änderung des Charakters der Bundesbahnverwaltung bedingt auch eine entsprechende Abänderung der dienstrechtlichen Stellung des Bundesbahnpersonals. Die gesetzliche Grundlage für diese Abänderung ist in der Form einer Rahmenbestimmung vorgesehen, innerhalb deren die besondere Regelung des Dienstverhältnisses durch die neue Verwaltung unter Mitwirkung der berufenen Personalvertretung vorgenommen werden soll. Die Vorschriften über den Personalabbau, der von der neuen Verwaltung bis zur Grenze der unbedingt notwendigen Bedienstetenzahl weitergeführt werden soll, gelten auch für die umgebildete Verwaltung unverändert weiter. Die dienstrechtliche Stellung der bisher im Bundesbahndienste verwendeten Bundesangestellten wird schon im Entwurf grundsätzlich geregelt.

Über Nachkriegsaufgaben im Verkehrswesen.

Von **John A. F. Aspinall**, ehemaliger Vorsitzender des englischen Instituts der Zivilingenieure.

Aspinall ist ein sehr bekannter englischer Eisenbahnfachmann, der auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens als Autorität gilt. Er hat in dem vorigen Jahre vor dem Institut der Zivilingenieure, einer hochangesehenen englischen Vereinigung, eine Vorlesung über eine Anzahl der die englischen Fachleute beschäftigenden Tagesfragen gehalten, die auch äußerlich dadurch als bedeutungsvoll gekennzeichnet ist, daß sie mit dem Namen des früheren Sekretärs der Gesellschaft in Verbindung gebracht ist, dessen liebenswürdiger Hilfsbereitschaft sich zahlreiche deutsche Ingenieure noch wohl erinnern, denn er hat ausländischen Fachleuten bei Reisen in England jede gewünschte Unterstützung zuteil werden lassen. Aspinalls Vorlesung verdient vollinhaltlich wiedergegeben zu werden. Sie hat folgenden Inhalt:

Als mir der Verwaltungsrat die Ehre erwies, die „James Forrest Abhandlung“ für 1922 über Verkehrswesen zu schreiben, empfand ich die Schwierigkeit, über den Verkehr Neues mitzuteilen.

Durch den Krieg ist vielen Mitbürgern besonders klar geworden, wie wichtig für die Allgemeinheit die Beförderung von Menschen und Gütern ist. Für die Städter ist es von Belang weitere Verkehrsmöglichkeiten zu erhalten, um schnell und billig aus den großen Städten in die gesunderen Vororte zu gelangen. Diese neuen Verkehrswege müssen großzügig angelegt werden, und zwar unter Bedingungen, die dem Unternehmer ein angemessenes Erträgnis lassen.

L o n d o n s P e r s o n e n v e r k e h r. Das weitere Wachsen Londons nötigt, nach neuen Verkehrsmöglichkeiten auszuschauen, um die immer mehr anwachsende Bevölkerung nach und von ihren Arbeitsstätten zu befördern. Die älteren Eisenbahnen waren nur für den Fernverkehr eingerichtet, aber nicht für den Ortsverkehr gedacht. Nur allmählich haben auch die Hauptbahnen sich in anerkennenswerter Weise auf den Vorortverkehr eingestellt. Andere Verkehrsmittel sind dann für den Ortsverkehr hinzugekommen, namentlich die leistungsfähigen Untergrundbahnen.

B a u d e r W a g e n u n d d e r B a h n h ö f e. Wo es sich um Millionen von Fahrgästen handelt, erhalten selbst die kleinsten Dinge Bedeutung für die Schnelligkeit und Wirtschaftlichkeit der Beförderung. Wichtig ist bei einem Bahnhofe der

Zugang zu den Bahnsteigen. Bei den neueren Bahnhöfen bringt ein Aufzug den Fahrgast von der Straße unmittelbar bis zu den Bahnsteigen, ohne ihm — wie bei den älteren Anlagen — zuzumuten, erst noch treppauf-treppab durch längere und gewundene Gänge die Züge zu erreichen. Viel Zeit ersparen auch die Wegweiser für die Fahrgäste. Diese Führungsschilder müssen an den richtigen Stellen angebracht und gut beleuchtet sein. Beim Bau der Wagen ist zu berücksichtigen, daß sie schnelles Ein- und Aussteigen ermöglichen. Auch muß eine rasche Übersicht über das Innere des Wagens möglich sein, um freie Plätze sofort entdecken zu können. Hohe Lehnen und Zwischenwände hindern dies. Für die stehenden Fahrgäste sind Riemen in genügender Zahl und an geeigneten Stellen anzubringen. Säulen zum Festhalten haben sich nicht bewährt; Ledergurte sind vorzuziehen*). Besondere Aufmerksamkeit ist der Türanordnung zuzuwenden. Die Türen müssen möglichst breit sein, ohne aber dadurch den Bau der Wagen zu schwächen. Das Gedränge beim Ein- und Aussteigen könnte vermieden werden, wenn bei dem Bau neuer Bahnhöfe, sei es auch mit erhöhten Kosten, drei Bahnsteige statt zweier oder gar nur eines Bahnsteiges angelegt würden. Das Einsteigen würde nur auf den beiden Außenbahnsteigen stattfinden, während das Aussteigen auf einem gemeinsamen Bahnsteige zwischen den beiden Geleisen erfolgte. Dadurch würden zwei getrennte Ströme von Fahrgästen gebildet. Die Aussteigenden und Einsteigenden können sich nicht mehr drängen und behindern.

Über die Ausgestaltung des Londoner Verkehrs liegen zahlreiche voneinander abweichende Entwürfe vor. Es bedarf eines Mannes mit fast uneingeschränkter Machtvollkommenheit, um gewisse Grundsätze für die weitere Entwicklung festzulegen. Die große Mühe der Ausarbeitung und des Zusammenstellens der Erfahrungen würde umsonst geleistet sein, wenn nicht eine Stelle geschaffen würde, die die vielen Wünsche und widersprechenden Belange entscheidend ausgleichen könnte.

Sorgfältig ausgearbeitete Entwürfe für Erweiterungen nach Süden und Norden sind von den Untergrundbahnen vorgelegt. Auch wird beabsichtigt, Verlängerungen und Ergänzungen der alten Strecken vorzunehmen. Erwogen wird ferner der Bau von Untergrundbahnen mit wenigen Haltestellen, die noch tiefer liegen als die jetzigen. Auf diesen soll ein Schnelldienst für weitere Entfernungen eingerichtet werden.

Durch den Krieg sind leider die vorzüglichen Berichte über den Londoner Verkehr unterbrochen worden, so daß genaue Zahlen für die letzten Jahre nicht vorhanden sind. Jedoch sind verschiedene lehrreiche Berichte erstattet worden. Eine dieser Darstellungen gibt Aufschluß darüber, wie die Verkehrsströme sich auf den einzelnen Eisenbahnen (ausgenommen sind die Untergrundbahnen) nach London ergießen, und zwar der Fahrgäste mit gewöhnlichen Fahrkarten und solcher mit Arbeiterfahrkarten. Daraus kann auch ersehen werden, welche Gesellschaften den unwirtschaftlichen Arbeiterverkehr bewältigen müssen. Die Richtungen Nordwest und Südwest weisen weniger Verkehr auf. Dies ist ein Fingerzeig für den weiteren Ausbau der Stadt. Auch im allgemeinen sollten die Verkehrszahlen den Städtebauern als Unterlagen dafür dienen, in welcher Richtung eine Stadt zweckmäßig ausgebaut werden kann. Morgens verteilt sich der Verkehr etwas mehr als abends, wo er sich auf eine kurze Zeitspanne zusammendrängt. Bei den Ortsstrecken spielen heute schon Sekunden eine Rolle. So bewunderungswürdig auch der Betrieb entwickelt ist, so werden die Gesellschaften doch gezwungen werden, die Vorortstrecken zu elektrisieren, um die Zugfolge verkürzen und auf diese Weise mehr Plätze anbieten zu können**).

Eine zweite Darstellung zeigt den Wagenverkehr, und zwar getrennt für Personen- und Lastwagen. Der Wagenverkehr hat sich in denselben Richtungen wie der Eisenbahnverkehr entwickelt. Die Eisenbahnen haben in den letzten Jahren eine große Unterstützung durch den beweglichen Kraftomnibus erhalten. Welch große Bedeutung der Kraftomnibus für den Londoner Verkehr bereits besitzt, beweisen die Zahlen der London General Omnibus Co. Im Jahre 1921 wurden 761 Mill. Fahrgäste durch ihre Kraftomnibusse befördert, ungefähr halb so viele wie auf sämtlichen Eisenbahnen Großbritanniens zusammengenommen. Die Eisenbahnen verkauften nämlich im Jahre 1919 (im letzten Jahr, für das ein Ergebnis vorliegt) 1577 Mill. Fahrkarten. An Meilen (engl.) wurden auf den Eisenbahnen 227 Mill., in den Kraftomnibussen 87 Mill. zurückgelegt. Die Kraftomnibusse haben also bei einer Leistung von etwa einem Drittel der Eisenbahnmeilen die Beförderung fast der Hälfte der Eisenbahnfahrgäste erreicht. Die Eisenbahnen sind bekanntlich viel teurer in der Anlage, Ausrüstung und im Betriebe als die Kraftomnibusse.

*) Die gleiche Erfahrung ist in Berlin nicht gemacht worden.

**) Dies ist bereits in London in sehr erheblichem Umfange geschehen. Schriftleitung.

Im Bau des Kraftomnibusses sind erhebliche Fortschritte gemacht worden. Seine Fähigkeit, große Verkehrsmengen zu bewältigen, ist neuerdings erwiesen. Die Ausdehnung der teueren Straßenbahnen wird unter diesen Umständen wohl nicht viel mehr in Frage kommen, da die Vorzüge des Kraftomnibusses gegenüber der Straßenbahn augenfällig sind.

Trotz der Leistungsfähigkeit des Kraftomnibusses muß der Eisenbahnverkehr in London erweitert werden. Züge für 500 Fahrgäste, gut beleuchtet, in Abständen von 1½ Minuten, sind notwendig, um den Anforderungen des Verkehrs morgens und abends zu genügen.

Eine große Anzahl Verkehrsentwürfe sind seit 1855 ausgearbeitet. Sie sind nicht ausgeführt, und die darauf verwendeten Mühen und Kosten sind umsonst gewesen. Sie sind vielfach nicht ausgeführt, nicht weil sie unzweckmäßig waren, sondern weil die Behörden sie aus Gründen ablehnten, die sich später nicht als stichhaltig herausgestellt haben.

Große Nachteile sind bisher auch dadurch entstanden, daß der Londoner Verkehr stückweise behandelt wurde, anstatt als Ganzes und unter Berücksichtigung des Ganzen. Neue Strecken müssen den alten angepaßt sein. Wert ist darauf zu legen, daß das Umsteigen möglichst vermieden wird. Führen zwei verschiedene Strecken von einem Orte nach London, so würden durch einen Ring- oder Schleifenverkehr die Strecken besser ausgenutzt und neue Verkehrsverbindungen gewonnen. Ein großzügiger, langsichtiger Plan muß für den gesamten Londoner Verkehr von Fachleuten aufgestellt werden, der dann in Abschnitten ausgeführt wird. Veränderte Umstände können immer noch berücksichtigt werden.

Eine dritte Darstellung gibt eine Übersicht über die Dichtigkeit des Wagenverkehrs an den Verkehrshauptpunkten, getrennt für Personen- und Geschäftswagen. Die Towerbrücke wird fast nur von Geschäftswagen, die Westminsterbrücke mehr von Personenwagen benutzt. Der geringe Verkehr über die Southwark-Brücke erklärt sich durch ihre alte Bauart (erhebliche Steigung). Der riesige Verkehr über die Blackfriars-Brücke zeigt die Notwendigkeit des Baues der St. Paul-Brücke, der schon mehrere Male zurückgestellt ist. Wiederholt ist Einspruch erhoben gegen gewisse Eisenbahnbrücken über der Themse, weil sie das Stadtbild stören. Sie dienen aber einem großen Verkehr und führen mehr Menschen über den Fluß, als bei den gewöhnlichen Brücken möglich wäre. Sie sind nützlich und notwendig. Daher dürfen Schönheitsgründe nicht ausschlaggebend sein. London ist so groß und wächst so schnell, daß kein bestehender Verkehrsweg aufgegeben werden darf. Der Polizeibezirk London umfaßt 692 Quadratmeilen (engl.) mit einer Bevölkerung von rund 7,5 Mill. Für diese müssen noch mehr Verkehrsgelegenheiten über die Themse geschaffen werden. Es gibt auch bereits Entwürfe, die bei neuen Eisenbahnbrücken dem Schönheitssinn gerecht werden. Ein nicht amtlicher Plan sieht vor, daß der Charing-Cross-Bahnhof künftig mehr dem Ortsverkehr, der Waterloo-Bahnhof (Londons schönster Bahnhof) hauptsächlich dem Fernverkehr (auch nach dem Kontinent) dienen soll.

Der Ortsverkehr sollte in Schleifen endigen, um das Kreuzen der ankommenden und abgehenden Züge zu vermeiden und auch sonst eine schnellere Abwicklung des Verkehrs zu gestatten. Diese Einrichtungen würden große Umbaukosten verursachen. Diese sind aber durch das dauernde Wachsen des Verkehrs zu rechtfertigen. Nach den bisherigen Erfahrungen sind in neuerer Zeit die Verkehrsmittel im Ortsverkehr stets hinter den Anforderungen zurückgeblieben.

Eisenbahn-Hauptstrecken. Seit dem Kriege haben sich im Eisenbahnwesen wichtige Änderungen vorbereitet. Ende 1922 werden durch Gesetz alle Eisenbahnen des Landes in vier Gruppen vereinigt sein. Ein Hauptgedanke dabei ist, die Betriebskosten zu verringern, und die Erwartungen in dieser Hinsicht sind sehr groß. Verständige Vereinigungen führen zu besseren Ergebnissen als scharfer Wettbewerb.

Die Arbeitslöhne haben eine Höhe erreicht, wie sie früher nicht bekannt war. Vor dem Kriege betrugen die Arbeitslöhne bei den Eisenbahnen 47 Mill. Pfund Sterling im Jahre. Durch Herabsetzung der Arbeitszeit und die Erhöhung der Löhne sind sie in 1921, wenn die Januar-Zahlen des Jahres 1921 einem ganzen Jahre zugrunde gelegt werden, auf 165 Mill. Pfund gestiegen. Durch die gleitende Lohnstaffel, die sich nach den Lebensunterhaltungskosten richtet, ist allerdings schon eine Herabsetzung um 25 Mill. Pfund möglich gemacht worden. Trotzdem sind die Unkosten noch so ungeheuerlich, daß an ein Erträgnis bei den Eisenbahnen noch lange nicht gedacht werden kann. Auch die Kosten der Betriebsstoffe (Kohlen usw.) sind seit 1913 um 60 Mill. Pfund gestiegen.

Zwei Diagramme von Sir George Beharrell veranschaulichen die Kosten und Erträgnisse der Eisenbahnen vor und nach dem Kriege. Wir geben sie hier zahlenmäßig wieder:

	1913	Unter Zugrundelegung der Oktober-Zahlen des Jahres 1921 (Schätzung) trotz größter Sparsamkeit.
Arbeitslohn	47 000 000 £	164 000 000 £
Kohlen und sonstige Betriebsstoffe	33 000 000 „	92 000 000 „
Allgemeine Unkosten	8 000 000 „	14 000 000 „
Zusammen	88 000 000 £	270 000 000 £
Zinsen	47 000 000 „	48 000 000 „
Insgesamt	135 000 000 £	318 000 000 £

Alle Ersparnisse werden durch das Wachsen der Betriebskosten, insbesondere der Löhne verschlungen, so daß Wünschen nach Herabsetzung der Fahrpreise für absehbare Zeit nicht stattgegeben werden kann.

Für die Ingenieure bieten sich dankbare Aufgaben. Werden sie im Betriebe so große Ersparnisse erzielen, daß sie ins Gewicht fallen?

Die Durchschnittsleistung eines Zuges beträgt (November 1921) 55,6 Meilen (engl.) für sämtliche Güterzüge (einschließlich Erze und Kohlen), für allgemeine Güter allein jedoch 88,69. Diese Zahlen lassen erkennen, wie kurze Entfernungen die englischen Züge zurücklegen.

Die Güterzüge beförderten im Durchschnitt 126 t. Diese Zahl erscheint sehr niedrig, zumal es zahlreiche Güterzüge von 1000 bis 1200 t gibt. Diese Angaben erweisen auch, daß Durchschnittszahlen nicht immer den Fortschritt nach allen Seiten hin klar ausdrücken. Stärkere Güterzuglokomotiven und leistungsfähigere Güterwagen würden die Durchschnittszahlen verbessern.

Jede Güterzuglokomotive verbrauchte 63,15 lb. Kohlen für die Frachtmeile. Für die Personenzuglokomotive beträgt der Kohlenverbrauch nur 49.64. Es waren 24 373 Dampflokomotiven in Betrieb bei einer Streckenlänge von 51 315 Meilen einschließlich der Weichen, also eine Lokomotive auf zwei Meilen Strecke. Die Betriebslokomotiven leisteten bei einer Gesellschaft im Durchschnitt 117,76 Meilen den Tag; bei fünf anderen Gesellschaften betrug der Durchschnitt über 100, bei den übrigen Eisenbahnen jedoch nur etwas über 90 Meilen.

Die Gesellschaft, die mit ihren Dampflokomotiven die höchste Durchschnittsleistung von 117,76 Meilen aufwies, erreichte auch die tägliche Höchstdurchschnittsleistung (Werktags) für ihre elektrischen Triebwagen, nämlich 211.57 Meilen. Andere Gesellschaften kommen nur auf 198,56; 177,61; 167,66; 167,34 Meilen täglicher Durchschnittsleistungen. Diese Zahlen zeugen auch für die Überlegenheit der elektrischen Zugmaschinen über die Dampflokomotiven. Bei elektrischer Zugkraft fällt jeder Zeitverlust und die Arbeit für Auswechslung, für Kohlen- und Wassernehmen, für Aufräumen der Feuer weg. Wird nur für sachgemäße Ölung gesorgt, so fahren sie ununterbrochen über große Entfernungen. Auf der Chicago-Milwaukee und St. Paul-Eisenbahn liefen elektrische Lokomotiven bereits 1915 Strecken von 440 Meilen und erreichten eine monatliche Durchschnittsleistung von 10 000 Meilen.

Die Vorteile der Elektrisierung sind schon so oft öffentlich behandelt, daß es sich erübrigt, darauf nochmals ausführlich einzugehen, aber einige Vorzüge mögen noch einmal hervorgehoben werden. Die Leistungsfähigkeit der Züge und Bahnhöfe wird wesentlich erhöht. Dadurch werden die ungeheuren Kosten der Erweiterungsbauten gespart oder mindestens für viele Jahre hinausgeschoben. Die Geschwindigkeit der Züge ist gleichmäßiger und die Durchschnittsgeschwindigkeit höher, da die elektrischen Lokomotiven schneller in Fahrt kommen, besonders dann, wenn bei der Anfahrt größere Steigungen zu überwinden sind, während es in Gefällen vermieden wird, mit Vollkraft zu fahren. Schon die Tatsache, daß die Züge schneller aus dem Bereiche der Bahnhöfe gelangen, trägt dazu bei, die Geleise schnell da frei zu bekommen, wo im allgemeinen die Ansammlung am größten ist. In den meisten Fällen wird die Elektrisierung billiger sein als Erweiterungsanlagen. In anderen Ländern ist die Elektrisierung schon weiter vorgeschritten (Südafrika, Chile, Frankreich, Schweden, Schweiz, Italien, Australien, Neuseeland, Brasilien, Kanada und insbesondere Vereinigte Staaten von Amerika). Der Elektrische-Eisenbahnen-Beratungsausschuß schlägt vor, die Elektrisierung mit Gleichstrom von 1500 Volt durchzuführen. Auf drei Tafeln sind vom Verfasser die Hauptabmessungen und Stärken der elektrischen Lokomotiven, die in den verschiedenen Ländern im Betrebe sind, übersichtlich dargestellt.

Durch das Trade-Facilities-Gesetz (Gesetz zur Erleichterung und Förderung des Handels) ist die Kapitalbeschaffung erleichtert. Von diesem Gesetze machen viele Geschäftsleute im Außenhandel Gebrauch. Bei deren Geschäft geht aber z. B. eine Maschine, einmal nach fremdem Lande ausgeführt, für die heimische Volkswirtschaft verloren. Dagegen werden Maschinen die im Lande bleiben (also der Bedarf für die Verkehrsunternehmen im Lande), dauernd neue Werte schaffen und zur Wohlfahrt des Landes und der Volkswirtschaft beitragen. Die Elektrisierung wird der Industrie große Aufträge mit angemessenen Gewinnen zuweisen und vielen Arbeitern lohnende Beschäftigung geben.

Über die Elektrisierung der Vorortstrecken sind sich die Sachverständigen einig. Bei den Hauptstrecken gibt es Zweifler. Ich zögere nicht, zu sagen, daß nach den neuesten Erfahrungen viele Hauptstrecken, selbstverständlich mit Auswahl, mit großem Nutzen in elektrische Strecken umgewandelt werden könnten, besonders für den Güterverkehr. Es ist bedauerlich, daß so langsam vorgegangen wird. Andere Fälle können ohne Schaden für einige Jahre zurückgestellt werden. An die jetzt reifen Strecken sollte ohne weitere Verzögerung herangegangen werden, um Arbeit für die Arbeitslosen, Verdienst für die Industrie, Erträgnisse für die Eisenbahnen und bessere Bedienung für den Verkehr zu schaffen.

(Schluß folgt.)

Merkbuch für Gleisunterhaltung.

Für die Praxis der Oberbaupflege fehlt es an einem Hilfsmittel, das die zahlreichen Bestrebungen, eine gute Gleislage dauerhaft zu erhalten und erkannte Mängel zu beseitigen der Fachwelt so überliefert, daß dieselben oder ähnliche Versuche in Unkenntnis dessen, daß sie schon einmal angestellt wurden, nicht immer wieder von neuem unternommen werden. Durch diese Tatsache wird außerordentlich viel Doppelarbeit geleistet.

Es fehlen knappgefaßte Grundsätze der Wirksamkeit der Elementegruppen des Oberbaues, die, weder lehrbuchartig noch als „Vorschriften“ erscheinend, dem Suchenden die Wechselwirkung zwischen den tätigen Kräften einerseits und unwillkommenen Erscheinungen am Gleise andererseits klar vor Augen führen. Jeder die Gleisunterhaltung ausübende Amtsvorstand, Bahnmeister usw. macht eigene Beobachtungen am Gleise und erklärt sich auffällige Erscheinungen auf seine Weise gemäß seinen Erfahrungen. Die Veröffentlichungen über solche Erscheinungen, deren Erklärungen, Versuche zu Verbesserungen und über gemachte Erfahrungen, die verstreut in der großen Zahl der technischen Fachschriften zutage treten, können dem einzelnen unmöglich so zeitig bekannt werden, daß sie auf beabsichtigte Anregungen Einfluß ausüben.

Zwecks Beschaffung eines besonderen literarischen Hilfsmittels, das diesen Tatsachen Rechnung trägt, hat sich Verfasser an eine Reihe in Oberbaufragen führender Fachgenossen mit der Bitte um Beurteilung bzw. Mitbearbeitung des folgenden Vorschlages gewendet:

1. Es ist ein Merkbuch für Gleisunterhaltung in knappster Schreibweise abzufassen, das grundsätzlich die während der Gleisbefahrung sichtbar werdenden Erscheinungen mit den wirksamen Kräften erklärt und die Erfolge der vorgenommenen Verbesserungsversuche nebst einem bezüglichen Literaturnachweise wiedergibt.
2. Das Merkbuch ist mit Schreibpapier zu durchschießen, damit jeder Beobachter eigene Wahrnehmungen festlegen, mit den fremden vergleichen und damit zur Lösung der Aufgabe an seinem Teile beitragen kann.
3. Die Gliederung des Merkbuches ist so zu bewirken, daß die Gleiselemente getrennt nach ihrer Wesensart, z. B. Gleiskrümmungen, Gleis als Ganzes, Schienenstöße, Bettung usw. gesondert behandelt werden.
4. In etwa 10 jährigen Abständen sind durch Umfragen erlangte Ergänzungen des Merkbuches durch Veröffentlichung bekannt zu machen.

Solchergestalt weitergepflegt kann das Merkbuch mit der Zeit ein zuverlässiger Ratgeber für die Gleisunterhaltungsorgane werden. — Eine Zahl von Fachgenossen hat der Idee des Merkbuches zugestimmt; der Verfasser, der das Werk angefangen hat, ist wegen Alters nicht mehr in der Lage es fort- bzw. zu

Ende zu führen. Er sucht daher einen Ersatzmann. Einige Abschnitte sind fertig bearbeitet und im übrigen ist viel Material zusammengetragen. Alles soll dem künftigen Verfasser kostenlos zur Verfügung gestellt sein! Arbeitsfreudige Kollegen finden hier eine dankbare Aufgabe. Es handelt sich zunächst um eine reine Privatarbeit. Erst, wenn durch die Benutzung des Merkbuches der Beweis geliefert sein wird, daß sich dienstliche Vorteile insofern aus ihr erzielen lassen, daß das persönliche Interesse an der Gleisunterhaltung infolge der Mitwirkung des Einzelnen wächst, kann dem Gedanken „dieses offizielle Notizbuch als dienstliches Rüstzeug mitzubetrachten" näher getreten werden.

Klotzsche bei Dresden, Mai 1923.

R. Scheibe, Finanz- und Baurat a. D.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Elektrischer Betrieb Leipzig—Magdeburg. Am 9. Juni ist die erste elektrische Lokomotive in den Hauptpersonenbahnhof Magdeburg eingefahren. Es handelte sich um eine Probefahrt auf der Strecke Güterglück—Magdeburg. Für Ende Juni ist in Aussicht genommen, den elektrischen Betrieb, der bisher nur bis Güterglück durchgeführt war, bis Magdeburg, und zwar zunächst mit Personenzügen, aufzunehmen.

— Keine Frachtenzahlung an die „Eisenbahnregie". W.T.B. meldet: Die Interalliierte Rheinlandkommission hat durch eine am 9. Mai erlassene Verordnung Nr. 171 bestimmt, daß die auf den von der Regie betriebenen Eisenbahnnetzen unbestellt gebliebenen Wagenladungen vom 10. Juni 1923 ab ausgeladen werden und hat für die sowohl im Wagen als auch im Magazin befindlichen Waren genauere Verkaufsbedingungen festgesetzt. Diese Ordonnanz 171 ist ungültig und nicht zu befolgen. Ihr Zweck ist, durch Anerbieten scheinbarer Vorteile die Wirtschaftskreise für die Eisenbahnregie zu gewinnen und dadurch den deutschen Widerstand zu erschüttern. Wer Frachten an die Regie zahlt, begeht Landesverrat, wer die geraubten Güter kauft oder bei ihrem Abtransport mitwirkt, begeht Hehlerei.

— Erdrosselung des Verkehrs. Der D.A.Z. wird aus Hamm unterm 6. d. M. berichtet: Nachdem die Franzosen gestern eine Reihe von wichtigen Bahnhöfen besetzt haben, ist die Einreise in das besetzte Gebiet bedeutend erschwert worden. Seit heute nacht ist der Verkehr nach dem Einbruchsgebiet so geregelt worden, daß alle Züge von Hamm aus nur noch bis Dortmund fahren. Von dort aus ist ein Pendelverkehr über Langendreer—Bochum nach Kray-Süd eingerichtet worden. Die einzige noch bestehende Ost-West-Verbindung ist stark in Mitleidenschaft gezogen, da anzunehmen ist, daß die Franzosen die neubesetzte Eisenbahnlinie militarisieren werden. Für den Personenverkehr bleiben nur noch die Straßenbahnlinien, deren Benutzung mit großen Kosten und erheblichem Zeitverlust verbunden ist, übrig.

— Die Hunsrückbahn stillgelegt. Aus Simmern wird dem WTB. unterm 6. Juni berichtet: Gestern abend wurde die Eisenbahnwerkstätte des hiesigen Bahnhofs von den Franzosen besetzt. Der Betrieb der Hunsrückbahn, der bisher mittels Holzfeuerung noch aufrechterhalten werden konnte, liegt seit heute still. Die Franzosen haben zahlreiche Verhaftungen vorgenommen.

— Der mittlere Teil des Industriegebiets seiner Eisenbahnen beraubt. Aus Gelsenkirchen wird der D.A.Z. unterm 5. d. M. berichtet: Der große Zugriff der Franzosen auf den mittleren Teil des Industriegebietes hat heute morgen begonnen. Schon kurz nach Mitternacht rückten Abteilungen von französischen Alpenjägern auf die Eisenbahnlinie Herne—Wanne—Gelsenkirchen Hauptbahnhof—Katernberg—Altenessen und besetzten die gesamte Linie. Gleichzeitig wurden sämtliche Eisenbahner, die sich im Dienst befanden, festgenommen und im Laufe des Vormittags vor die Frage gestellt, ob sie im Dienst der Franzosen ihre Arbeit weiter ausüben wollen oder nicht. Gleichzeitig haben die Franzosen auf den Bahnhöfen Befehle angeklebt, aus denen hervorgeht, daß die Eisenbahner sich innerhalb 48 Stunden den Franzosen zwecks Arbeitsleistung zur Verfügung stellen sollen. Es war natürlich ausgeschlossen, daß auch nur ein Eisenbahner gegenüber den französischen Lockungen seine Ehre aufgeben und in französische Dienste eintreten würde. Alle haben klar erklärt, daß sie unter diesen Umständen nicht mehr zum Dienst erscheinen würden. Gegen 4 Uhr nachmittags ist die militärische Begleittruppe der Besatzung wieder abgerückt. Zurückgeblieben sind die Militäreisenbahner, die französischen Zivileisenbahner und starke Kommandos zur Bewachung der Strecke, der Übergänge usw. Zu irgendwelchen Zwischenfällen ist es nicht gekommen. Unserer Quelle nach soll es den Franzosen gelungen sein, durch die Plötzlichkeit und Überraschung der Besetzung rollendes und Oberbaumaterial in ihre Hände zu bringen. Dagegen ist das, was sie in den Stationskassen und in den Kasen der Güterabfertigungen erbeuteten, denkbar gering. So betrug diese Summe in dem großen Bahnhof Gelsenkirchen noch nicht 4½ Millionen Mark. Nur dem umsichtigen Verhalten der Verwaltung ist es zuzuschreiben, daß in letzter Stunde noch gewaltige Beträge vor dem Zugriff der Franzosen geschützt werden konnten. Weiter wird aus Gelsenkirchen gemeldet, daß am Morgen des 7. Juni die Franzosen auch den Bahnhof Gelsenkirchen-Wattenscheid besetzt haben. Gleichzeitig haben sie die Anschlußgleise nach den Zechen „Zentrum" und „Holland" unterbunden und die Kohlenhalden der Zeche Holland „beschlagnahmt". Mit der Besetzung des Bahnhofs Wattenscheid ist die letzte Möglichkeit, über Bochum aus dem besetzten Gebiet zu fahren, genommen.

— Drei Rheinlandkämpfer zu 35 Jahren Kerker verurteilt. Die Kölnische Zeitung berichtet aus Mainz: Die Eisenbahner Eckard, Hegt, Boot und Herrmann waren wegen Verlassen des Eisenbahndienstes ohne Erlaubnis der Franzosen und wegen Spionage angeklagt worden. Sie sollen außerdem Nachrichten über die Zahl und die Namen der Deutschen aus Kreuznach und Umgegend gegeben haben, die die französischen Züge benutzen. Das französische Gericht verurteilt deshalb Hegt wegen Spionage in vier Fällen und wegen Verlassen des Eisenbahndienstes zu fünf Jahren Gefängnis, Boot wurde zu zehn Jahren Zuchthaus und Hermann zu 20 Jahren Zuchthaus, die beiden Letzten in Abwesenheit, verurteilt.

— Zur Streiklage in Oberschlesien. Am Sonntag, dem 10. d. M., ist gegen den Willen der Gewerkschaftsführer in Oberschlesien ein Streik der Arbeiter der Privatindustrie ausgebrochen, von dem auch die Eisenbahn in Mitleidenschaft gezogen worden ist. Nach einer Meldung des W.T.B. aus Oppeln vom 11. d. M. macht die dortige Reichsbahndirektion dieserhalb folgendes bekannt: Werkfremde Elemente haben die Belegschaft der Eisenbahnwerkstätte gezwungen, in einen Sympathiestreik für die streikenden Arbeiter der Privatindustrie einzutreten. Die Belegschaft wird aufgefordert, die Arbeit unverzüglich wieder aufzunehmen. Arbeitswillige werden mit allen Mitteln geschützt werden. Wer bis spätestens Mittwoch, den 13. Juni, die Arbeit nicht wieder aufgenommen hat, gilt als entlassen.

— Merkurzüge. Die für die Bedienung des direkten deutsch-südslawischen Güterverkehrs auf der Strecke Freilassing-Lubljana (Laibach) vorgesehenen Durchgangsgüterzüge — Merkurzüge — verkehren entgegen den Mitteilungen in Nr. 23 S. 381 d. Ztg. noch nicht, sondern werden erst vom 2. Juli d. J. ab geführt werden. Die Dienstvorschriften und das Merkblatt werden erst Mitte Juni herausgegeben. Die Verzögerungen sind eingetreten, weil von einer Fremdverwaltung wichtige Auskünfte verspätet gegeben wurden.

—Die deutschen Eisenbahner des Ruhrgebiets und das Urteil des Auslands. Die finnische Zeitschrift Teknikern, die sich sonst nur mit technischen Angelegenheiten befaßt, schreibt in einem Leitaufsatz: „Niemand kann kalt bleiben gegenüber den Gewaltakten, die Frankreich nunmehr gegen die friedliche, waffen- und wehrlose Bevölkerung an der Ruhr begeht. Insbesondere scheinen die deutschen Eisenbahner Maßnahmen ausgesetzt zu sein, die geradezu aller göttlichen und menschlichen Moral Hohn sprechen. Der französische Oberbefehlshaber hat diktatorische Gewalt über die deutschen Eisenbahner erhalten und eine interalliierte Verwaltung ist im besetzten Gebiet eingesetzt worden, eine Verwaltung, deren Leitung einem französischen Generaldirektor und einem belgischen und französischen Unterdirektor übertragen wurde. Diese neue Verwaltung betrachtet sich als berechtigt, jeden deutschen Eisenbahner, der sich der französischen Macht nicht unterordnet, zu entlassen — und diese Entlassung bewerkstelligt die Verwaltung mit der brutalsten Art. Aber damit noch nicht genug. Die deutschen Eisenbahnbeamten und deren Familien werden schonungslos aus ihren Wohnungen hinausgeworfen. So wurden in Trier am Morgen des 7. April ohne vorausgehende Ankündigung 120 Familien aus ihren Privatwohnungen auf die Straße gesetzt. Unter

den Hinausgeworfenen befanden sich Wöchnerinnen, Säuglinge und unter anderem auch 22 Kinder, die am folgenden Tage gefirmt werden sollten. Schriftliche und mündliche Vorstellungen von Vertretern der Stadtverwaltung wie auch der kirchlichen Behörden blieben erfolglos. Spahis räumten die Häuser in wenigen Minuten aus und setzten sich selbst hinein. Das gleiche Verfahren haben die Franzosen in anderen Städten eingeschlagen, und über 2000 Personen sahen sich plötzlich ohne Dach über ihrem Haupt. Und das alles dafür, weil sie ihrem Eid und ihrem Vaterlande treu geblieben sind, und sich geweigert haben, in französischen Dienst zu treten. Grenzenloses Elend wird dadurch hervorgerufen, da diese kinderreichen Familien wegen des durch die starke Einquartierung hervorgerufenen Wohnungsmangels sonst nirgends untergebracht werden können.

Die deutsche Reichsregierung hat in beredten Worten gegen diese Gewaltakte in einer Note, die in Paris, London und Brüssel überreicht wurde, Einspruch erhoben, aber natürlich ohne Wirkung. Eine „Kulturnation" wie die französische darf es sich erlauben, durch afrikanische Truppen deutsche Beamte von Haus und Heim zu vertreiben, weil sie sich geweigert haben, ihr Vaterland zu verraten.

Wir können nur unsere, und wie wir glauben jedes finnischen Technikers Hoffnung ausdrücken, daß die Franzosen trotz aller Gewaltmaßnahmen nicht das erreichen, was sie erstreben. Das hochentwickelte Eisenbahnwesen im Ruhrgebiet ebenso wie die so hochentwickelten Einrichtungen der Ruhrindustrie werden die Franzosen nicht beherrschen können — auch nicht mit Hilfe afrikanischer Truppen. Diese unsere Hoffnung wird bestärkt durch Mitteilungen über die Ergebnisse, die der französische Einbruch bisher in Eisenbahnverkehr, Kohlenförderung und Grubenbetrieb erreicht hat.

Aber der französische Raubzug an der Ruhr ist noch mehr als ein Verbrechen, er ist eine Dummheit." Dr. S.

— **Eutin-Lübecker Eisenbahn.** Die Generalversammlung beschloß die Erhöhung des Aktienkapitals um 1 200 000 ℳ. Davon soll die Hälfte den Inhabern der alten Aktien derart zum Bezuge angeboten werden, daß auf 4800 ℳ alte Aktien 1200 ℳ neue Aktien zum Kurse von 2000 % bezogen werden können. Die restlichen 600 000 ℳ junge Aktien sollen bestmöglichst zugunsten der Gesellschaft verwendet werden. Ferner wurde eine Statutenänderung betreffend Stimmrecht genehmigt.

— **Bestrebungen zur Herabsetzung der Eisenbahntarife für komprimierte Gase.** Industrie- und Handwerkerkreise, die für die autogene Metallbearbeitung eingerichtet sind, haben, wie wir der Zeitung des Vereins Deutscher Ingenieure entnehmen, an die „Ständige Tarifkommission" bei der Deutschen Reichsbahnverwaltung einen Antrag auf Herabsetzung der Eisenbahntarife für komprimierte Gase gerichtet. Die komprimierten Gase: Sauerstoff, Wasserstoff, Azetylen, spielen bei der Metallbearbeitung eine große Rolle, da sich bei ihrer Verwendung die Bearbeitung wesentlich billiger stellt als dies bei den früheren Arbeitsverfahren der Fall war. Die Bedeutung dieser Verfahren als zeit- und stoffsparend ist um so größer, je mehr die eisen- und stahlverarbeitenden Industrien und das Handwerk mit hohen Kohlen- und Gaspreisen und immer höher werdenden Kosten infolge des Bezuges elektrischer Energie belastet werden.

Beim Versand von komprimierten Gasen ergeben sich aber außergewöhnlich hohe Frachten, weil zu ihrem Versand starke Stahlflaschen mit einem Gewicht von durchschnittlich 75 kg verwendet werden müssen. Man kann sagen, daß für einen Gewichtsteil komprimierter Gase zehn Gewichtsteile als Verpackung zur Verfrachtung gebracht werden müssen, mit andern Worten, daß man für die zur Verwendung kommenden Produkte eine zehnmal höhere Fracht bezahlen muß als für die im allgemeinen zum Versand kommenden Güter, die mit wenigen Ausnahmen fast mit 100 % an der Verbrauchsstelle verarbeitet werden.

— **Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft A.-G. in Frankfurt a. M.** Dem Geschäftsbericht für 1922 zufolge erzielte die Gesellschaft einen Reingewinn von 1,1 Mill. Mark (i. V. 0,36 Mill. Mark), woraus die Ausschüttung einer Dividende von 10 % (5 %) beantragt wird.

— **Vorortverkehr.** Gelegentlich der Ende Juni in Dresden stattfindenden Tagung des „Bundes Deutscher Verkehrsvereine" hält auch der „Deutsche Ausschuß für Vorortverkehr" eine Sitzung ab, über deren Verlauf wir später berichten werden.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
Vom 13.5.–19.5.23 das	13 800 fache	3 300 fache	7 500 fache
„ 20.5.–26.5.23 „	13 800 „	3 500 „	7 620 „
„ 27.5.– 2.6.23 „	16 780 „	3 700 „	8 930 „
„ 3.6.– 9.6.23 „	25 550 „	4 500 „	13 000 „

Österreich.

— **Die Elektrisierung der Bundesbahnen.** Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Schürff, der eine Besichtigung des Spullerseewerkes vornahm, gab seiner Befriedigung über die Ergebnisse seiner Reise Ausdruck. Unter der Voraussetzung, daß das Finanzprogramm des Baues aufrechterhalten bleibt, wird die Kraftanlage im Jahre 1924 vollendet sein; schon im nächsten Jahre kann auf der Strecke Innsbruck—Bludenz mit dem elektrischen Vollbetrieb gerechnet werden. In vier bis sechs Wochen wird voraussichtlich der elektrische Betrieb auf der Teilstrecke Innsbruck—Zirl aufgenommen werden.

— **Keine Musterkofferbegünstigungen.** Bis Ende des Jahres 1916 bestand in Österreich für Musterkoffer von legitimierten Geschäftsreisenden die Begünstigung, daß sie als Reisegepäck behandelt wurden und eine Ermäßigung auf die Hälfte bzw. ein Drittel der Gepäckfrachten genossen haben. Diese Begünstigung hat zu vielfachen Unzuträglichkeiten und Anständen geführt und wurde mit Ende des Jahres 1916 aufgehoben. Auf Veranlassung der Geschäftskreise hat sich die Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Wien an das Bundesministerium für Verkehrswesen wegen Wiedereinführung der Musterkofferbegünstigung gewendet und darauf verwiesen, daß im Bereiche der tschechoslowakischen Eisenbahnen am 1. Juni 1920 die Musterkofferbegünstigung nach Art der vor dem Kriege auch in Österreich bestandenen wieder eingeführt wurde. Das Bundesministerium für Verkehrswesen konnte bei der gegenwärtigen finanziellen Lage der Bundesbahnen und unter dem Zwange des Wiederaufbaugesetzes die Wiedergewährung dieser Begünstigung nicht ins Auge fassen und mußte dementsprechend die Gewährung der erbetenen Begünstigung ablehnen. Hierfür war auch bestimmend, daß schon die Anrechnung der Gepäckfracht für die aufgelieferten Musterkoffer der Geschäftsreisenden an Stelle der erheblich höheren Expreßgutfracht eine überaus weitgehende Frachtermäßigung darstellt, die zu stets neuen Berufungen anderer Erwerbskreise Anlaß gibt.

— **Kohlenförderung im April 1923.** Die inländische Kohlenförderung im April 1923 betrug 13 043 t Steinkohle und 152 880 t Braunkohle. Hiervon entfallen auf Niederösterreich 27 312 t, Steiermark 70 209, Kärnten 6917, Oberösterreich 26 758, Tirol 2970, Burgenland 31 757 t. Beim steirischen Braunkohlenbergbau ergibt sich gegenüber dem Monat März mit einer Förderung von 113 994 t ein Rückgang um 43 785 t, der auf den Ausstand der steirischen Bergarbeiter im April zurückzuführen ist. Während Steiermark an der gesamten Braunkohlenförderung Österreichs durchschnittlich mit 60 % beteiligt zu sein pflegt, beträgt im April sein Anteil an der inländischen Braunkohlenförderung nur 45 %. Die gesamte Aprilförderung weist gegenüber der im März erzielten Förderung von insgesamt 230 459 t einen Ausfall von 64 536 t auf.

— **Österreichs Außenhandel.** Über die Gestaltung des österreichischen Außenhandels im ersten Jahresviertel 1923 macht der handelsstatistische Dienst im Bundesministerium für Handel und Verkehr folgende Mitteilung: Die Einfuhr (freier Verkehr und Veredlungsverkehr) erreichte in diesem Zeitraume eine Menge von 17,1 Millionen Meterzentner und 252 368 Stück im Werte von 348 Millionen Goldkronen. Die Ausfuhr betrug 4,7 Millionen Meterzentner und 384 911 Stück im Werte von 208 Millionen Goldkronen. Der Wert der Ausfuhr betrug somit 60 % vom Werte der Einfuhr, und die Handelsbilanz zeigt im ersten Jahresviertel ein Passivum von 140 Millionen Goldkronen (2000 Milliarden Papierkronen). Im Monat Januar allein betrug das Passivum 30 Millionen Goldkronen, im Februar 50 Millionen Goldkronen und im März 60 Millionen Goldkronen. Trotz dieses steten Steigens des Passivsaldos hielt sich die Bilanz, gemessen nach dem Bilanzergebnis des Vorjahres (544 Millionen Goldkronen), bisher noch ungefähr auf gleicher Höhe. Nahezu die Hälfte des Gesamteinfuhrwertes (über 160 Millionen Goldkronen) entfiel auf die Einfuhr von Nahrungsmitteln (einschließlich lebender Tiere) und Getränken sowie auf die Kohleneinfuhr. Auch die sonstigen Rohstoffe und

Halbfabrikate weisen einen starken Einfuhrüberschuß auf (29 Millionen Goldkronen), dagegen ist der Außenhandel mit Industrieerzeugnissen erfreulicherweise aktiv, denn er ergibt einen Ausfuhrüberschuß von rund 52 Millionen Goldkronen.

— **Der Donauverkehr.** Der Bundesminister für Handel und Verkehr hat auf eine Anfrage über den Güter- und Personenverkehr auf der Donau, nachstehendes geantwortet: Die zum Teil noch bestehenden Verkehrsschwierigkeiten an der unteren Donau, insbesondere aber die allgemeine wirtschaftliche Lage in den für den Donauverkehr in Betracht kommenden Wirtschaftsgebieten finden ihren Ausdruck auch in einer verminderten Beschäftigung der Donauschiffahrt, durch welche vor allem die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Mitleidenschaft gezogen ist. Diese Gesellschaft ist durch die Nachwirkungen der Kriegszeit in eine schwierige Lage geraten, da sie bei einem beträchtlichen Entgang an Einnahmen gegenüber der Vorkriegszeit ganz außerordentlich erhöhte Material- und Personalkosten zu tragen hat. Insbesondere beziffert sie den Ertragsabgang im Personenbeförderungsdienst auf der österreichischen Donaustrecke für das Jahr 1922 auf 1½ Milliarden Kronen, ein Umstand, der vom rein kaufmännischen Standpunkt aus ein Anlaß zur völligen Einstellung dieses Verkehrszweiges wäre. Nichtsdestoweniger beabsichtigt die Gesellschaft im Hinblick auf ihre Bedeutung im Donauverkehr in der heurigen Schiffahrtszeit bloß gewisse Einschränkungen im österreichischen Personenschiffahrtsdienst vorzunehmen. Zur Verminderung der Personalkosten beabsichtigt die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft einzelne Schiffahrtsstationen, die unbefriedigenden Verkehr aufweisen, in Haltestellen umzuwandeln. Soweit es sich um die Abwicklung des Eilgut- und Schleppverkehres handelt, tritt eine Änderung gegenüber dem bisherigen Zustand nicht ein. So bedauerlich die Verminderung der Fahrleistungen auf der österreichischen Donaustrecke gegenüber dem Vorkriegszustand auch erscheint, muß doch festgestellt werden, daß es sich hierbei um Maßnahmen handelt, die der Gesellschaft durch die allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse aufgezwungen worden sind. Schließlich muß auch noch darauf hingewiesen werden, daß der Staatsverwaltung seit dem Erlöschen des seinerzeit mit der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft abgeschlossenen Subventionsübereinkommens irgend eine maßgebende Einflußnahme auf die Gestaltung des Personenschiffahrtsverkehrs auf der österreichischen Donaustrecke sowie auf die Belassung von Schiffahrtsstationen nicht mehr zusteht.

Ungarn.

— **Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen** in den ersten neun Monaten des Rechnungsjahres 1922/23 haben sich wie folgt gestaltet. Es wurden verausgabt an: Personalbezügen einschließlich Naturalverpflegung 14 972 827 000 Kr., Sachausgaben 251 870 000 Kr., Betriebsausgaben 13 482 406 000 Kr., Umgestaltungsausgaben 29 662 000 Kr. und für Feuer- und Elementarschäden 172 358 000 Kr., zusammen 28 909 123 000 Kr. Die Einnahmen betrugen: aus der Personen- und Gepäckbeförderung 4 474 171 000 Kr., aus der Eil- und Frachtgüterbeförderung 11 199 983 000 Kr., aus verschiedenen Einnahmen 1 838 170 000 Kronen, zusammen 17 512 869 000 Kr. Außerdem wurden an Steuern aus dem Fracht- und Personenverkehr 5 384 617 000 Kr. eingehoben. Die Investitionen beliefen sich auf 4 323 245 000 Kr.; dieser Betrag wurde aus einer von der Geldinstitutszentrale aufgenommenen, in 30 Jahresraten zurückzahlbaren Anleihe gedeckt.

— **Deckenmiete.** Nach einer Verordnung der Staatsbahndirektion sind für jede Decke, die vom Absender unbenutzt oder vom Empfänger erst nach Ablauf der Entladefrist zurückgegeben wird, für jeden Tag — jeder angefangene Tag als ganzer berechnet — als Verzögerungsgebühr 50 Kr. zu entrichten.

— **Der Güterverkehr mit Rumänien.** Nach einer Mitteilung der Staatsbahndirektion haben jüngst über die Aufnahme von Stückgütern Verhandlungen stattgefunden, wobei die Ausführungsbestimmungen festgestellt wurden. Die Aufnahme des Stückgutverkehrs hängt jetzt von der Entscheidung der Bukarester Generaldirektion ab. Hinsichtlich des Wagenladungsverkehrs ist die Lage unverändert. Dieser Verkehr besteht in gewissen Übergangsstationen seit einem Jahre. Rücksichtlich des Übergangs der Wagen wurden Vereinbarungen getroffen.

— **Frachtberechnung für Spiegel und Spiegelglas auf den Staatsbahnen.** Nach einer Kundmachung der Staatsbahndirektion wurden Spiegel und Spiegelglas aus dem Verzeichnisse der hochwertigen Güter gestrichen. Demnach wird die Fracht für diese Gegenstände bei Aufgabe als Frachtgut nach der Klasse I und bei Aufgabe als Sammelgut nach dem Ausnahmetarif III ohne Aufrechnung des 200proz. Zuschlages berechnet.

— **Wirtschaftsübereinkommen zwischen Ungarn und der Tschechoslowakei.** Das zwischen Ungarn und der tschechoslowakischen Republik abgeschlossene Übereinkommen über den gegenseitigen Güteraustausch wurde von den Regierungen beider Staaten ratifiziert. Der Güteraustausch beruht auf dem Grundsatz der Meistbegünstigung.

— **Ausfuhrerleichterungen.** Nach einer Verordnung des Ackerbauministers können Kartoffeln, Erbsen, Linsen, ferner lebendes und geschlachtetes Geflügel und Eier ohne Bewilligung ausgeführt werden.

— **Todesfall.** Oberinspektor Ing. Ludwig Hoffmann ist nach schweren Leiden verschieden. Er hat sich als Eisenbahnbauleiter besondere Verdienste erworben.

Niederlande.

— **Die Vlissinger Linie im Jahre 1922.** Nach den schlechten Ergebnissen der letzten Jahre hat das Jahr 1922 wieder eine Besserung gebracht, und zwar haben sich sowohl die Betriebsausgaben vermindert als auch die Einnahmen vermehrt.

Die Anzahl der beförderten Reisenden stieg von 26 699 im Jahre 1921 auf 29 795 (1914 hatte sie über 200 000 betragen), die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr von 417 653 Gulden auf 470 224. Der Frachtverkehr betrug 35 260 t gegen 30 744 im Jahre 1921, die Einnahmen stiegen hier von 945 951 auf 1 156 678 fl. Die Vergütung für die Postbeförderung sank dagegen — entsprechend den verminderten Betriebskosten — von 639 558 auf 592 308 fl. Die Gesamtbetriebseinnahme stieg demgemäß von 2 126 559 auf 2 301 691 fl. Demgegenüber ermäßigten sich die Betriebsausgaben von 2 248 202 auf 2 068 458 fl., so daß sich 1922 ein Betriebsüberschuß von 236 232 fl. ergab, während das Jahr 1921 noch mit einem Betriebsverlust von 121 642 fl. abgeschlossen hatte. Das entspricht einer Betriebsziffer von 89 %. Weitere Einnahmen brachten insgesamt noch 84 783 fl., doch war von der Gesamteinnahme von 321 016 fl. noch abzusetzen der Verlust der beiden Vorjahre mit 618 390 fl. sowie die Erfordernisse des Zinsendienstes mit 205 204 fl., so daß ein Gesamtverlust von 502 579 fl. bei einem Aktienkapital von 2 020 500 fl. entstanden ist. Für das Jahr 1923 ist ein geldlicher Wiederaufbau der Gesellschaft im Anschluß an die Rotterdamer Reedereifirma Wm. H. Müller & Co. in Aussicht genommen.

Bis zum 1. Juni 1922 verkehrten die Schiffe der Gesellschaft sechsmal wöchentlich bei Nacht zwischen Vlissingen und Folkestone. Seit dem Tage wurde die Nachtverbindung mit England der Linie Hoek van Holland-Harwich überlassen, und die Vlissinger Schiffe verkehren nunmehr bei Tage, und zwar auch Sonntags. Am 23. Juli wurde die neue „Mecklenburg“ in Dienst gestellt und zum Herbst „Zeeland“ und „Prins Hendrik“ verkauft. Die Flotte der Gesellschaft besteht somit nur noch aus den drei modernen, fast 3000 t großen Schiffen „Oranje Nassau“, „Prinses Juliana“ und „Mecklenburg“.

Für das Jahr 1923 erscheinen die Aussichten nicht günstig. Die „friedliche“ Aktion der Franzosen an der Ruhr unterbrach die Verbindungen mit Deutschland auf zwei Monate und hemmt den Verkehr auch jetzt noch empfindlich. Dazu kommen steigende Kohlenpreise, die bei den sinkenden Einnahmen ein ungünstiges Gesamtergebnis voraussehen lassen. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Russische Tarifpolitik.** Augenblicklich spielt in der Tarifpolitik des russischen Volkskommissariats für Verkehrswesen eine besondere Rolle die Frage, ob die Tarife der Eisenbahnen die Selbstkosten der Eisenbahnen decken sollen, und auf welche Art von Kosten sich die Deckung erstrecken soll. Der Wjestnik Putej Soobschenja druckt in diesem Zusammenhange in Nr. 13 d. Js. den Aufsatz von Regierungsrat Dr. Spieß im amtlichen Sammelwerk „Die Reichsbahn“, Schriften und Mitteilungen aus dem Reichsverkehrsministerium H. III. 1922 in russischer Übersetzung ausführlich ab. Die Schriftleitung fügt bei, daß bei aller schuldigen Beachtung dieses Aufsatzes nicht außer acht bleiben darf, daß die in ihm gegebene Antwort auf die Frage vielleicht unter deutschen Verhältnissen richtig sei, nachdem dort der Güterumschlag 80 % der Vorkriegszeit erreicht habe und infolgedessen die Ausgaben, die vom Verkehr unabhängig seien, sich auf eine genügende Gütermenge verteilten, daß aber diese Antwort kaum für Rußland richtig sei, wo der jetzige Lastenumschlag ungefähr ein Drittel der Vorkriegszeit sei, und daß daher das Streben nach Vermehrung der Masse der Güter die Hauptfrage der Eisenbahnen sein müsse. Dr. S.

— **Ferdinands-Nordbahn.** Der Verwaltungsrat dieser Gesellschaft hat die von der Generaldirektion vorgelegte Rechnung für das Geschäftsjahr 1922 genehmigt. Auf Grund dieser Rechnung ergibt sich einschließlich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre in der Höhe von 1 159 836 tschechischen Kronen der Saldo des Gewinn- und Verlustkontos mit 6 197 898 tschechischen Kronen. Die Angelegenheit der von den Nachfolgestaaten zu zahlenden Einlösungsrente ist noch nicht geregelt. Auf Rechnung der Einlösungsrenten wurde von der tschechoslowakischen Republik wie im Vorjahre eine Zahlung in österreichischen Kronen geleistet. Von der österreichischen Republik erfolgte gleichfalls eine Anzahlung in österreichischen Kronen und von der polnischen Republik eine solche in polnischen Mark. Der sich ergebende Gesamtwert dieser Zahlungen der Einlösungsrente von 29 047 tschechischen Kronen wurde in den Aktientilgungsfonds hinterlegt. Nach Abrechnung der satzungsmäßigen Gewinnanteile des Verwaltungsrates verbleiben 6 046 757 tschechische Kronen zur Verfügung der Generalversammlung. Bezüglich Verteilung dieses Betrages wird der Verwaltungsrat der Generalversammlung vorschlagen. 60 K. für jede ganze Aktie oder Genußaktie zu bezahlen, ferner im Sinne des Gesetzes vom 25. Februar 1920 der tschechoslowakischen Republik von dem auf den Bergbau entfallenden Teilbetrag in der Höhe von 2 740 161 K. des an die Aktionäre zu verteilenden Reinertrages den 10proz. Anteil zugunsten der beim Bergbau Beschäftigten mit 274 016 K. zu bestimmen und den Rest von 1 302 065 K. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Dividende für 1922 wird somit 60 K. betragen. Der Verwaltungsrat hat beschlossen, von der Leistung einer Abschlagszahlung für 1. Juli 1923 auf die Dividende des Jahres 1923 abzusehen. Der am 1. Juli 1923 fällige Kupon wird daher, wie zuvor angegeben, mit 60 tschechischen Kronen für jede ganze Aktie oder Genußaktie eingelöst werden. Die Hauptversammlung wird in P r a g am 27. Juni 1923 abgehalten werden.

— **Triest und Fiume im Abstieg.** Die beiden ehemaligen österreichischen Seehäfen Triest und Fiume am adriatischen Meer verlieren von Jahr zu Jahr an Verkehrsbedeutung. Wohl hat die Zahl der in Triest ankommenden Wagen von 1920 bis 1922 zugenommen und zwar von 4293 auf 5805, aber die Zahl der abgefertigten beladenen Wagen ist von 4015 auf 1856 gefallen, so daß also nur rund 20 000 t Güter auf Eisenbahnwagen verladen wurden, während es 1913 2,7 Millionen Tonnen gewesen waren. Noch trostloser steht es mit dem Hafen von Fiume, wo im Jahre 1913 die Gesamttonnage der ein- und ausgefahrenen Schiffe sich auf 5,7 Millionen Tonnen belief, aber 1922 auf 1,1 Millionen herabgesunken ist. Der Gesamtumschlag an Gütern betrug 1913 2 350 000 t, aber 1922 nur noch 150 000 t. In gleicher Weise hat auch der Eisenbahnverkehr abgenommen, denn die durchschnittliche Zahl der täglich abgefertigten Wagen, die 1913 noch 950 betrug, ist mittlerweile auf 15 herabgefallen. Die ganze Einfuhr des Hafens besteht nur aus den Bedürfnissen der Stadt und die Ausfuhr aus kroatischem und slavonischem Holz, das für Frankreich bestimt ist.

— **Der Ausbau des rumänischen Eisenbahnnetzes** wird, wie aus den vom Finanzminister für diesen Zweck bewilligten Riesensummen geschlossen werden kann, ernstlich betrieben. Zur Fertigstellung der Pläne für die Linien Ilva mica-Vatra Dornei, Livezeni-Bumbesti-Targul Jiu, Kronstadt-Nehoiasi-Buzau und Hamangia-Tulcea wurden 2 000 000 Lei zum Umbau der bessarabischen Linien auf Vollspur 20 000 000 und zur Inangriffnahme des Baues der erstgenannten neuen Linien als Vorschuß 100 000 000 Lei angewiesen.

— **Eingestellte Erweiterungsbauten im Hafen von Genua.** Vor einigen Jahren wurden große Erweiterungsbauten im Hafen von Genua beschlossen, und sie sollten mit Unterstützungen des Staates durchgeführt werden. Im Hafenbecken Victor Emanuel wurde die Kaimauer um 200 m auf eine Gesamtlänge von 1060 m verlängert, und man hoffte, den ganzen Ausbau in 3 Jahren zu vollenden. Nun mußten aber die Arbeiten mangels Krediten kurzer Hand eingestellt werden, und was die beteiligten Kreise schon lange befürchteten, ist damit eingetreten. Das autonome Hafenkonsortium hat keine Mittel mehr, um die Bauunternehmung, die schon seit 5 Monaten auf Bezahlung wartet und etwa 7 Millionen Lire zu gut hat, zu befriedigen. Die begonnenen Arbeiten, für welche das Hafenkonsortium eine Anleihe von 45 Millionen Lire aufgenommen hatte, haben diesen ganzen Betrag verschlungen, trotzdem nur die Hälfte der Bauten verwirklicht wurde, die damit hätten erstellt werden sollen. Dieser Mißerfolg ist dem Umstande zuzuschreiben, daß die Kosten der Baumaterialien im Preise zu sehr gestiegen sind. Die Arbeiten, die noch auszuführen wären, kosten sechsmal mehr als vor dem Kriege, während die Staatszuschüsse immer die gleichen geblieben sind, nämlich 20 Centesimi für die umgeschlagene Tonne oder rund 1,2 Millionen Lire durchschnittlich im Jahr.

— **Eine Wasserstraße von Straßburg bis Orléans.** Von den Handelskammern von Troyes, Melun, Auxerre und Orléans wird die Schaffung eines Kanals von Straßburg nach Orléans in Vorschlag gebracht, um dem Elsaß einen besseren wirtschaftlichen Anschluß an Frankreich zu verschaffen. In einem von R. Chenesseau der Handelskammer von Orléans erstatteten Bericht über diese Angelegenheit wird darauf hingewiesen, daß zwischen dem Rhein, der Saar und dem Gebiet von Nancy einerseits und Troyes, Montereau, Montargis, Orléans und Briare anderseits nur unzulängliche und über weite und kostspielige Umwege gehende Verkehrswege vorhanden sind. Weiter heißt es in dem Bericht, daß zwischen Elsaß-Lothringen und den Tälern der Seine und der Loire und weiterhin dem Ärmelkanal und dem Atlantischen Ozean bessere Verkehrsbedingungen geschaffen werden müssen, so daß man unwillkürlich auf den Gedanken kommt, daß das deutsche Projekt einer deutschen Rheinmündung den Franzosen die Idee e i n e r f r a n z ö s i s c h e n R h e i n m ü n d u n g durch Schaffung einer Kanalverbindung vom Rheine nach der atlantischen Küste eingegeben hat. Das Projekt gilt als ein sehr ernstes, und es liegen bereits drei verschiedene Pläne vor, nämlich: 1. Vitry-le-François, Arcis-sur-Aube, Marcilly, Montereau, Montargis; 2. Vitry-le-François, Troyes, Saint-Florentin, Joigny, Montargis; 3. Vitry-le-François, Troyes, Marcilly, Montereau, Montargis. Der erste Plan wird von den Fachleuten den andern vorgezogen. Es handelt sich also darum, einen Kanal zu bauen von Vitry-le-François bis Arcis-sur-Aube, dann die Aube zu kanalisieren von Arcy bis Marcilly-sur-Seine, die Seine zu kanalisieren zwischen Marcilly und Montereau und den Kanal von der obern Seine nach Troyes auszubauen. Auf diese Weise sollen die Seine und die Loire mit dem in Straßburg in den Rhein mündenden Rhein-Marne-Kanal verbunden werden. Da der Rhein-Marne-Kanal aber nur von Kähnen von höchstens 300 t Fassungsvermögen befahren werden kann, ist ein Wettbewerb der Rheinwasserstraße ausgeschlossen, zumal noch zwischen Straßburg und Orléans an die hundert Schleusen zu überwinden wären.

— **Nachspiel zum belgischen Eisenbahnerstreik.** Aus Brüssel wird gemeldet, daß der Eisenbahnerstreik als endgültig beigelegt zu betrachten ist. Am 4. d. M. sind die acht Klassen, die zur Durchführung des Dienstes militarisiert worden waren, entlassen worden. Am gleichen Tage hat die Regierung im Ministerrat beschlossen, eine Strafverfolgung gegen verschiedene Gewerkschaftsführer einzuleiten. Der Generalstaatsanwalt wird zu diesem Zweck die Aufhebung der Immunität für zwei sozialistische Senatoren beantragen.

— **Der neue englische Premierminister und die Eisenbahnen.** Baldwin, der neue Leiter der englischen Politik, ist aus dem Eisenbahndienst in den Staatsdienst übergetreten. Er gehörte von 1908 bis 1917 der Verwaltung der Großen Westbahngesellschaft, davon mehrere Jahre als deren Direktor an. Dann wurde er Finanzsekretär im Schatzministerium, bis er 1921 zur Leitung des Handelsministeriums berufen wurde. In der letzten Regierung war er Schatzkanzler und nimmt als solcher für sich den Ruhm in Anspruch, eine wesentliche Verbesserung der Staatswirtschaft erreicht zu haben, so daß der letzte Staatshaushalt mit einem Überschuß abschloß und die Steuern herabgesetzt werden konnten. Nach seinen eigenen Aussagen ist ihm der Übergang vom Eisenbahn- in den Staatsdienst nicht leicht geworden, und er bringt auch jetzt noch Verkehrsfragen besonderen Anteil entgegen; namentlich liegt ihm an der Förderung der Wohlfahrtsbestrebungen unter den Arbeitern und Angestellten der Eisenbahnen.

— **Die Eisenbahnen Großbritanniens im Jahre 1922.** Die auffallendste Erscheinung im Personenverkehr der britischen Eisenbahnen war der Rückgang der Zahl der Reisenden im Jahre 1922 um rund 31 Millionen, ausgeschlossen den Verkehr auf Zeitkarten, der sich ungefähr auf derselben Höhe hielt wie früher. Die verringerte wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Bevölkerung ist ersichtlich aus den Zahlen für den Verkehr in der ersten Klasse, der einen Rückgang von mehr als 4 Millionen Reisenden zeigt. Auf Rechnung der Arbeitslosigkeit ist die Minderausgabe von mehr als 7 Millionen Arbeiterfahrkarten zu setzen. Der Rückgang in der dritten Klasse stellt sich auf 20 Millionen.

Angesichts dieser Zeichen wirtschaftlichen Rückgangs ist es interessant festzustellen, daß der Güterverkehr eine starke Steigerung aufweist. Die beförderten Gütermengen betrugen nämlich 301 418 000 t gegen 217 708 815 t im Jahre 1921. Diese Erscheinung ist hauptsächlich auf die Steigerung des Kohlenverkehrs zurückzuführen. Dieser Verkehr war nämlich im Jahre 1921 durch die lange Dauer des Kohlenstreiks empfindlich zurückgegangen. Der Verkehr in allen Frachtklassen blieb indessen noch weit hinter dem des Jahres 1913 zurück. In Tonnenmeilen zeigt das Jahr 1922 eine Steigerung von 3 500 000 00

gegenüber dem vorhergehenden Jahr, während die durchschnittliche Beförderungslänge von 58,12 Meilen auf 53,32 Meilen zurückging. Die durchschnittlichen Einnahmen aus dem Güterverkehr sind infolge von Tarifermäßigungen gleichfalls gefallen, nämlich von 9 s 10 d für die Tonne im Jahre 1921 auf 7 s 6 d im letzten Jahr.

Die Gesamtroheinnahmen der Eisenbahnen betrugen im Jahre 1922: 219 Millionen £ und überstiegen die Ausgaben um über 44½ Millionen £. Dies Ergebnis steht in einem angenehmen Gegensatz zum vorhergehenden Jahre, das ein Betriebsdefizit von annähernd 9 Mill. £ gebracht hatte. Die gesamten Reineinnahmen der Eisenbahngesellschaften beliefen sich im Jahre 1922 auf 47,2 Mill. £. Diese Besserung wurde hauptsächlich erzielt durch wirtschaftliche Betriebsführung; denn während die Gesamteinnahmen im Jahre 1922 die des Jahres 1921 um wenig mehr als 1 Mill. £ überschritten, gingen die Ausgaben um nicht weniger als 56 Mill. £ zurück. Die Kosten für die Bahnunterhaltung zeigen eine bemerkenswerte, die Kosten für den Fahrdienst und Betrieb eine erhebliche Minderung (vgl. Nr. 17, S. 288 d. Ztg.). Wenn auch die Zahlen, verglichen mit der Vorkriegszeit, noch außerordentlich hoch sind, so befriedigt der Rückgang der Ausgaben doch insofern, als daraus hervorgeht, daß die übertrieben hohen Tarife der Nachkriegszeit abgebaut werden können.

Fremde Erdteile.

— **Die Verpflegung auf den indischen Eisenbahnen.** Die Reisenden unterwegs mit Nahrung zu versorgen, macht auf den indischen Eisenbahnen einige besondere Schwierigkeiten, weil die Eingeborenen, soweit sie die für sie vorbehaltene 3. Klasse benutzen, aus religiösen Gründen besondere Ansprüche an die ihnen gereichten Speisen stellen. Die höher gebildeten Inder, die mit den Europäern zusammenreisen, scheinen sich von derartigen Vorschriften freigemacht zu haben. In der gesetzgebenden Versammlung in Delhi wurde lebhaft darüber geklagt, daß die Eisenbahnen für die Reisenden der niederen Stände und deren Verpflegung nicht genügend vorsorgen; die Eisenbahngesellschaften wehren sich gegen diesen Vorwurf, indem sie auf die Vorkehrungen hinweisen, die sie in dieser Beziehung getroffen haben. Im Gegensatz zu England, wo die Eisenbahngesellschaften die Speisewagen und Erfrischungsräume auf den Bahnhöfen selbst bewirtschaften, haben die meisten indischen Eisenbahngesellschaften diese Einrichtungen verpachtet. Die Bengal-Nagpur-Eisenbahn war die erste, die hiervon abging und 1915 diese Nebenbetriebe selbst in die Hand nahm. Sie führt die dazu nötigen Vorräte, namentlich auch Wein, selbst ein, und verschickt jährlich etwa 20 000 Sendungen aus ihrem Hauptlager an die Bahnhofswirtschaften. Die Zahl ihrer Speisewagen beträgt jetzt 8 gegen 5 vor dem Kriege. Eins ihrer Hotels erfreut sich bereits großer Beliebtheit; sie ist bestrebt, ein anderes in einem Seebad zu erwerben und so zu betreiben, daß dieses Seebad zum „Brighton von Indien“ wird. In den Erfrischungsräumen und Speisewagen bedienen Eingeborene die Gäste. Auf den größeren Bahnhöfen bestehen besondere Einrichtungen zur Verpflegung der Eingeborenen unter Berücksichtigung ihrer besonderen Gepflogenheiten. Die Burma-Eisenbahn beabsichtigt, in bezug auf die Selbstbewirtschaftung der Speisewagen und Bahnhofswirtschaften, dem Beispiel der Bengal- und Nagpur-Eisenbahn zu folgen.

— **Die französische Kongo-Eisenbahn.** Die Pariser Zeitschrift „Dépêche Coloniale et Maritime“ führt gegenwärtig einen lebhaften Kampf gegen die Fortsetzung des Baues der geplanten französischen Kongobahn von Brazzaville nach Pointe Noire, der von beiden Endpunkten aus bereits begonnen worden ist (vergl. Nr. 38 S. 762 Jahrg. 1922 d. Ztg.).

Nach einer Mitteilung hierüber in der African World vom 21. April d. J. stellt die Zeitung bemerkenswerterweise fest, die Bahn sei jetzt überflüssig geworden, nachdem bei der belgischen Bahn Matadi-Leopoldville erhebliche Verbesserungen durchgeführt und weitere beschlossen worden seien. Die französische Eisenbahnlinie werde gegen die belgische niemals einen erfolgreichen Wettbewerb aufnehmen können, da sie 200 km länger werde als diese, und die Kosten des Bahnbaues Matadi-Leopoldville bereits zum Teil getilgt seien, so daß die Tarife auf der belgischen Linie niedriger sein könnten. Der Endpunkt der französischen Linie am Ozean habe keinen genügend tiefen Seehafen, gleichwohl sei der Bahnbau auch an diesem Ende bereits begonnen. Das französische Parlamentsmitglied Boussenot habe bei Poincaré schriftlich die Einstellung des Bahnbaus beantragt.

F. B.

— **Beunruhigung unter der amerikanischen Arbeiterschaft.** In den Vereinigten Staaten sind gewisse Kreise eifrig bemüht, Unruhe unter der Arbeiterschaft zu erregen. Unter der Oberfläche sind Einflüsse am Werke, die kleinere Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu erregen und örtliche Ausstände herbeizuführen suchen; sie sollen die Vorläufer größerer Ereignisse in der Zukunft sein. Das letzte Ziel, das die Wühler anstreben, ist ein Ausstand in den Hüttenbetrieben und bei den Eisenbahnen, dem sich möglichst auch die Bergarbeiter anschließen sollen. Welche Störungen im gesamten Wirtschaftsleben dadurch hervorgerufen werden, haben ja unter anderem die Ereignisse des vorigen Jahres gezeigt. Der Berichterstatter einer amerikanischen Zeitschrift hat sich bemüht, die Ziele von etwa 50 an diesen Wühlereien beteiligten radikalen Gruppen zu ergründen und dabei die Personen festzustellen, die diese Arbeit betreiben, sowie die Art ihrer Tätigkeit kennen zu lernen. Er hat ermittelt, daß die Organisationen sowohl im Gewande politischer Parteien auftreten, als auch Gesellschaften zur Bildung und Fortbildung der Arbeiter vorzutäuschen versuchen, zum Teil auch sich offen zum kommunistischen Umsturz bekennen. Alle diese nach außen wirkende Tätigkeit scheint von einer verborgenen Stelle aus geleitet zu werden, deren Ziel es ist, die „Nationalisierung“ der wichtigsten, die Grundlage des amerikanischen Wirtschaftslebens bildenden Zweige des Großgewerbes zu erzwingen. Mit der „Nationalisierung“ wird augenscheinlich hier nicht, wie es auf den ersten Blick scheinen könnte, eine Verstaatlichung angestrebt, sondern, wie dieser Begriff auch in Frankreich von Kreisen, die ähnliche Ziele verfolgen, verstanden wird, eine Art „Sozialisierung“, also vor allem eine weitgehende Beteiligung der Arbeiter an der Leitung und am Gewinn der Unternehmungen. Die umstürzlerischen Kreise hoffen augenscheinlich, durch ihre Wühlarbeit schwere Störungen des Wirtschaftslebens herbeizuführen und dadurch z. B. den Eisenbahnbetrieb zu stören, daß letzten Endes nur die „Nationalisierung“ der Eisenbahnen als letzte — scheinbare — Rettung übrig bleibt. Den größten Erfolg versprechen sich die aufrührerischen Kreise natürlich, wenn sie die Arbeiter der „Schlüsselgewerbe“ für sich gewinnen, also diejenigen der lebenswichtigen Betriebe, der Nahrungsmittel-, Textil- und Brennstoffindustrie, des Verkehrsgewerbes usw. Die Angriffe richten sich letzten Endes gegen die Regierung der Vereinigten Staaten, aus denen schließlich eine sozialistische oder gar kommunistische Republik gemacht werden soll.

— **Amerikanische Eisenbahntruppen.** Die Vereinigten Staaten, die erst im Kriege sich ein nennenswertes Heer aufgebaut haben, gliedern ihren Reservetruppen neuerdings 36 Eisenbahnbataillone ein, deren Angehörige aus den Beamten und Arbeitern der Eisenbahngesellschaften entnommen werden sollen. Jedes Bataillon besteht aus dem Stab, einer Betriebs-, einer Bau- und einer Werkstattkompagnie. Die einzelnen Bataillone sollen im engen Zusammenhang mit den großen Eisenbahngesellschaften stehen, indem der Leiter des Eisenbahndienstes eines Bezirks auch Kommandeur des Eisenbahnbataillons ist und die Leiter des Betriebs-, Streckenunterhaltungs- und Werkstättendienstes des Bezirks die Kompagnien führen. Jedes Bataillon soll 18 Offiziere und 560 Mann stark sein. Wenn es Schwierigkeiten macht, diese Zahl aufzubringen, will man sich mit einem Rahmen begnügen und Listen derjenigen Leute aufstellen, die bereit sind, im Kriegsfall in das Eisenbahnbataillon einzutreten. Da sie alle im Eisenbahndienst ausgebildet sind und der militärische Rahmen vorhanden ist, erwartet man, daß hierbei keine Schwierigkeiten entstehen werden. Unter den Unteroffizieren und Mannschaften sollen ebenso wie unter den Offizieren alle Zweige des Eisenbahndienstes vertreten sein. Der Baukompagnie fällt die Streckenunterhaltung, der Werkstättenkompagnie außer der Unterhaltung der Fahrzeuge auch der gesamte Lokomotivbetriebdienst zu, während der Zug- und Bahnhofdienst Sache der Betriebskompagnie ist.

— **Die Eisenbahnen auf den Philippinen.** Das Eisenbahnnetz der Philippinen umfaßt im ganzen 1150 km und besteht aus drei getrennten Teilen. Eine amerikanische Gesellschaft, die seit 1906 besteht, betreibt auf zwei von den kleineren Inseln Eisenbahnnetze von 116 km und 95 km Länge. Die Verzinsung ihres Anlagekapitals wird von der amerikanischen Regierung gewährleistet. Das bedeutendere Unternehmen ist die Manila-Eisenbahn, ursprünglich eine englische Gesellschaft, mit Gewährleistung ihrer Verzinsung durch die damalige spanische Regierung. Nach dem spanisch-amerikanischen Kriege gingen ihre Anlagen auf der Hauptinsel Luzon gegen Entschädigung an die amerikanische Regierung über. Gibt es also auch in Amerika selbst keine Staatsbahnen, so sind doch auch die Vereinigten Staaten auf diese Art nicht ganz ohne Eisenbahnbesitz.

Die Manila-Eisenbahn hat die eigenartige Spurweite von 1,167 m. Ihre Anlagen sind in der Erweiterung begriffen, so daß ihr Netz nach Fertigstellung der in Gang befindlichen Bauten Strecken von insgesamt 1320 km Länge umfassen wird.

Rechtspflege.

— **Gelten Fenstergardinen als Reisegepäck?** (Grundsätzliche Reichsgerichtsentscheidung vom 13. Januar 1923.) Die Frage, ob Fenstergardinen und Kleiderstoff als Reisegepäck im eisenbahnrechtlichen Sinne gelten können, ist für den Verlust- und Haftpflichtfall der Bahn von Bedeutung. Der Bürgermeister K. verzog Anfang Oktober 1919 von Callenberg (Sachsen) nach Hecklingen in Anhalt. Unter Vorlegung seiner Fahrkarte wurden vier Gepäckstücke als Reisegepäck aufgegeben. Eins dieser Gpäckstücke, ein Reisekorb mit einer Anzahl Fensterstores, Fensterschals und Vitragen, Kinderwäsche, Kleiderstoffe und anderem ist abhanden gekommen. Der beklagte Reichseisenbahnfiskus verweigert die Ersatzpflicht, weil der größte Inhalt des Korbes nicht zulässiges Reisegepäck im Sinne des § 30 EVO. gewesen sei.

Das Landgericht Magdeburg ist dem Fiskus beigetreten und hat die Klage abgewiesen. Dagegen hat das Oberlandesgericht Naumburg der Klage stattgegeben und den Fiskus zur Schadloshaltung des Klägers verurteilt. Ebenso hat jetzt das Reichsgericht entschieden. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen ist folgendes hervorzuheben: Der Begriff „Reisegepäck" ist im Handelsgesetzbuch nicht näher umschrieben. Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch (Art. 425) und das neue Handelsgesetzbuch (§§ 465, 466) wenden ihn für das Eisenbahnfrachtrecht ohne besondere Erläuterung an und unterscheiden nur zwischen Reisegepäck, das zur Beförderung aufgegeben ist, und solchem, das nicht aufgegeben ist. Hätte die Eisenbahnverkehrsordnung nicht den Begriff eingeschränkt und die Aufgabe von Sachen als Reisegepäck nur für einen engeren Kreis von Gegenständen zugelassen, so würden, wie es auch das Reichsgericht für den Fall des § 243 Nr. 4 StGB. angenommen hat, darunter alle Sachen zu verstehen sein, die ein auf einer Reise befindlicher Mensch mit sich führt, ohne Rücksicht darauf, ob sie ihm selbst oder einem anderen gehören, ob sie während der Reise oder erst am Bestimmungsorte gebraucht werden sollen und ob sie seinem persönlichen Bedürfnisse dienen oder nicht. Für den Eisenbahnfrachtverkehr findet sich aber eine Einschränkung bereits im Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Juli 1874 (RGBl. S. 179), in dessen § 24 der Begriff des Reisegepäcks dahin bestimmt wird: Als Reisegepäck wird in der Regel nur, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleinere Kisten und dergleichen befördert; größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände können ausnahmsweise zugelassen werden. Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut sowie nach § 2 Abs. 3 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind, dürfen auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden. Diese Begriffsbestimmung ist im wesentlichen in die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 und in die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 übernommen worden. In beiden Verkehrsordnungen lautet der § 30 Abs. 1 und 2: Als Reisegepäck kann in der Regel nur das, was der Reisende zu seiner Reise bedarf, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen aufgegeben werden. Doch können auch größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen sowie Fahrzeuge und andere nicht zum Reisebedarf zu rechnende Gegenstände, sofern sie zur Beförderung mit Personenzügen geeignet sind, ausnahmsweise als Reisegepäck zugelassen werden. Der Unterschied gegenüber dem Betriebsreglement besteht danach hauptsächlich darin, daß auf die Reisebedürfnisse der Angehörigen des Reisenden nicht mehr ausdrücklich Rücksicht genommen und bei den ausnahmsweise zugelassenen Gegenständen auf ihre Geeignetheit zur Beförderung in Personenwagen hingewiesen wird. Besonders auffallend aber ist in allen drei Ordnungen, daß sie, wenn sie auch zunächst durch die Worte „was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Bedürfnisse mit sich führt" und „was der Reisende zu seiner Reise bedarf" eine Umschreibung des Begriffs „Reisegepäck" nach der Beschaffenheit der mitgeführten Gegenstände geben, später doch nur Beispiele anführen, in denen die äußere Verpackung, nicht der Inhalt der Behältnisse als ausschlaggebend hingestellt wird. Das spricht dafür, daß man eine enge Auslegung dessen, was zum „Reisebedürfnisse" oder „Reisebedarf" gehört, nicht beabsichtigt und gerade der äußeren Verpackungsart, in der das Gepäck der Eisenbahn vorgelegt wird, besondere Bedeutung beigemessen hat. Demgemäß hat man unter der Herrschaft jener älteren Ordnungen sowohl im Schrifttum wie auch in der Rechtsprechung und in der praktischen Handhabung den Begriff „Reisegepäck" ziemlich weitherzig aufgefaßt.

Nun ist nicht zu verkennen, daß die jetzt geltende Eisenbahnverkehrsordnung den Begriff Reisegepäck in § 30 fester bestimmt als es ihre Vorläuferinnen taten. Demgemäß sind durch Ausführungsbestimmungen des Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, Fahrräder und einzelne andere Fahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände von Sanitätskolonnen, Musikinstrumente, Gerätschaften von Schaustellern und Markthändlern, Meßwerkzeuge und Handwerkszeug, Warenproben der Geschäftsreisenden, Markt- und Hausiererwaren sowie kleine Tiere und Jagdhunde in Käfigen und dergl. als Reisegepäck zugelassen worden. In diesem Verzeichnisse findet sich keine Art von Gegenständen, zu der die in Rede stehenden Fenstervorhänge gerechnet werden könnten, und es kommt daher allein darauf an, ob sie unter den besonderen Umständen des Falles als Gegenstände betrachtet werden können, deren der Käufer zu seiner Reise bedurfte. Das hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen. Aus dem oben mitgeteilten Entwicklungsgange ergibt sich, daß der Begriff Reisegepäck von jeher nicht ängstlich auf die persönlichen Reisebedürfnisse des Reisenden beschränkt worden ist, sondern eine Auslegung in ausdehnendem Sinne erfahren hat. Es spricht auch nichts dafür, daß die jetzige Eisenbahnverkehrsordnung trotz ihrer von den Vorgängerinnen etwas abweichenden Fassung eine wesentliche sachliche Änderung beabsichtigt hat. Es erscheint daher nicht rechtsirrtümlich, wenn das Berufungsgericht als Reisegepäck diejenigen Gegenstände zulassen will, deren Verwendung in einem näheren Zusammenhange mit dem Zweck der Reise steht, so daß der Reisende ihrer aus persönlichen oder wirtschaftlichen Gründen in nicht allzu ferner Zeit am Ziel seiner Reise bedarf. Da ferner der Vorderrichter in tatsächlicher Hinsicht festgestellt hat, daß der Kläger die Fenstervorhänge auf seine Umzugsreise mitgenommen hat, um sie alsbald nach seinem Eintreffen am neuen Wohnorte zur Einrichtung seiner neuen Wohnung zu verwenden, so kann bei dieser besonderen Sachlage die Annahme, daß die Vorhänge als Reisegepäck aufgegeben werden durften, rechtlich nicht beanstandet werden. Es kommt deshalb nicht darauf an, ob auch die von der Revision angegriffenen weiteren Ausführungen des Berufungsurteils zutreffend sind, in denen der Nachweis versucht wird, daß die wirtschaftliche und rechtliche Lage der Eisenbahn sich nicht wesentlich anders gestaltet hätte, wenn die Vorgänge nicht als Reisegepäck, sondern als Expreßgut aufgegeben wären. Hinsichtlich derjenigen Gegenstände, die sich außer den Vorhängen noch in dem Reisekorbe befanden — Kleiderschürze, 4½ m Kleiderstoff, Kinderwäsche und Decke —, besteht gleichfalls kein Bedenken, sie im Hinblick auf den Zweck der Umzugsreise als Reisegepäck anzusehen. Hiernach erweist sich die Revision als unbegründet. (I 76/22. — 13. 1. 23.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Technisch-Wissenschaftliche Lehrmittelzentrale (TWL).** Von der TWL neu herausgegeben und von der Normenvertriebstelle, Berlin NW 7, Sommerstr. 4a (Postscheckkonto: Berlin 39 086), zu beziehen sind folgende Einzelblätter der Internationalen Dezimal-Klassifikation: DK 0 bis 99 Allgemeine Einteilung und DK 621 Maschinenbau. Dazu kommt das früher schon erschienene Blatt DK 62 Ingenieurwesen. Weitere Blätter sind in Vorbereitung. Preis gleich dem der Normblätter.

Das Interesse für die Einführung der Dezimal-Klassifikation in der deutschen technischen Wissenschaft und Industrie ist unerwartet groß, da das Bedürfnis nach einer allgemein gültigen Einteilung, die allein eine rasche und lückenlose Verwendung des vorhandenen Stoffes ermöglicht, auf das lebhafteste empfunden wird. Auf manchen Gebieten, deren Umfang seit der letzten Bearbeitung der Dezimal-Klassifikation beträchtlich gewachsen ist, müssen durch internationale Vereinbarung Ergänzungen geschaffen werden, so z. B. in der Elektrotechnik und im Flugwesen. Damit hierbei die Interessen der deutschen Wissenschaft und Industrie gewahrt bleiben, ist die Beteiligung der in Frage kommenden wissenschaftlichen Vereine und industriellen Verbände dringend erwünscht. In einzelnen Fällen ist eine solche Mitarbeit bereits in die Wege geleitet worden.

Auskünfte über die Dezimal-Klassifikation erteilt die Technisch-Wissenschaftliche Lehrmittelzentrale, Berlin NW 87, Huttenstraße 12/16. Es wird gebeten, Anfragen als Kostenersatz den doppelten Betrag des Briefportos beizufügen.

Gegen Einsendung des Drucksachenportos wird von der TWL das soeben neu erschienene Diapositiv-Verzeichnis (nach DK-Gruppen geordnet) versandt. Zum Aussuchen einzelner Diapositive sind Pausen sämtlicher Bilder einer Gruppe von der TWL leihweise zu erhalten.

— **Die Bilanzen der privaten und öffentlichen Unternehmungen.** Band II, dritte, von Prof. Dr. phil. et Dr. jur. R. Passow neu durchgesehene Auflage. (Teubners Handbücher für Handel und Gewerbe.) 1923. Verlag von B. G. Teubner, Leipzig u. Berlin. Geheftet 6,50 *M*, gebunden 8 *M*. (Schlüsselzahl Ende Februar 2000.) Während im ersten Band des Werkes die allgemeinen Fragen des Bilanzwesens behandelt werden, zu denen unter anderen auch die Ausführungen über die Betriebsbilanz

im Sinne des Betriebsrätegesetzes und Darlegungen über den Einfluß der Währungszerrüttung auf die Bilanzen zu rechnen sind, bespricht der zweite Band auf der im ersten Bande gegebenen allgemeinen Grundlage die wirtschaftlichen und rechtlichen Besonderheiten, die sich aus der Unternehmungsform oder aus der Art des Geschäftsbetriebes für die einzelnen Arten von Unternehmungen ergeben. Als besondere Arten von Unternehmungen werden behandelt Aktiengesellschaften, Gesellschaften mit beschränkter Haftung, Genossenschaften, die bergbaulichen, Bank-, Versicherungs- und Eisenbahnunternehmungen, die Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerke und Straßenbahnen sowie die staatlichen und kommunalen Erwerbsbetriebe. Der zweite Band des Werkes, das für die Bilanzlehre sowohl in wissenschaftlicher wie in praktischer Hinsicht grundlegend geworden ist, liegt nunmehr in vollständig neu durchgesehener und nach verschiedenen Richtungen ergänzter dritter Auflage vor. Auch dieser zweite Band trägt den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen und dem Stande unseres Geldwertes Rechnung. Im allgemeinen ist auch in der Neuauflage an der bewährten Anlage des Buches festgehalten worden, das insbesondere zeigen will, wie die Bilanzen in Wirklichkeit aufgebaut sind, in welcher Weise in der Praxis die Bewertung zu erfolgen hat und welche Schlüsse daraus für die geschäftliche und die wirtschaftliche Nutzbarmachung der Bilanzen zu ziehen sind. Das Werk zeichnet sich durch ebenso klare wie fesselnde Darstellungsweise aus und wird jedem, der sich mit Bilanzfragen zu befassen hat, Belehrung und Anregung in reichem Maße geben.

— **Industrielokomotiven.** Im Aprilheft der Hanomag-Nachrichten werden die von der Hanomag gebauten vollspurigen Industrielokomotiven in Bildern vorgeführt und ausführlich mit Hauptabmessungen und allen besonderen Eigenheiten beschrieben. Bild und Text lassen deutlich die Entwicklung der seit 58 Jahren von der Hanomag gepflegten Herstellung von Industrielokomotiven erkennen. Interessant ist die Abbildung einer der ersten Hanomag-Industrielokomotiven, die heute noch, also nach 58 Jahren, im Betriebe eines Unternehmens verwendet wird und damit Zeugnis ablegt für die Güte und Haltbarkeit deutscher Werkarbeit. Das Heft ist vom Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden, zu beziehen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen.

Bundesbahndirektionsbezirk Villach. Die zwischen den Stationen Gurk und Zweinitz der Gurktalbahn gelegene Haltestelle Prossegger wurde aufgelassen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Der an der Strecke Polzin-Gramenz gelegene Bahnhof 4. Klasse Paatzig führt fortan die Bezeichnung Patzig (Bez. Köslin).

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Vom 1. Juli 1923 ab erhält der Bahnhof 1. Klasse Linden Hafen die Bezeichnung Hannover-Linden Hafen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV. 178 vom 6. Juni 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. die Preise für kostenpflichtige Abdrucke und für die amtlichen Bekanntmachungen der Vereins-Zeitung.

Nr. V. 285 vom 6. Juni 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Strecken.

Weimar-Rastenberger Eisenbahn.

Mit Genehmigung des Eisenbahnkommissars wird der Betrieb der Strecke Buttelstedt-Rastenberg (Thür.) vom 18. Juni 1923 ab vorübergehend stillgelegt. (793)

Berlin, den 7. Juni 1923.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Guben-Bomst gelegene Bahnhof Goltzen erhält vom 1. Juli 1923 ab die Bezeichnung Goltzen (Neum.).

Charlottenburg, den 5. Juni 1923. (803)
Reichsbahndirektion Osten in Berlin (Zoolog. Garten).

3. Gebühren.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel Hafen.

Die jetzt geltenden Sätze des Gebührentarifs (Nachtrag 7, dazu am 27. Dezember v. J. 60 v. H., am 1. 2. 23 200 v. H. und am 26. 2. 23 85 v. H.) werden vom 12. Juni d. J. ab um weitere 50 v. H. unter Aufrundung auf volle Mark erhöht.

Die vorzeitige Inkraftsetzung gründet sich auf die vorübergehende Änderung der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Oppeln, den 4. Juni 1923. (800)
Reichsbahndirektion
(Oberschles. Eisenbahnen).

4. Verkehrsstörung.

Zu § 10 1a VWÜ/RJV. Der Bahnhof Würzburg-Zell war am 3. Juni 1923 infolge Entgleisung gesperrt.

München, den 6. Juni 1923. (798)
Reichsbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ib.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1923 werden die Umlade- und Rollbockgebührensätze der Schmalspurbahnen des Reichsbahndirektionsbezirks Erfurt je für 100 kg wie folgt erhöht:
für Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 40 ℳ auf 80 ℳ,
für Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren usw.) von 200 ℳ auf 400 ℳ,
für Güter der Grupe 3 (sonstige Wagenladungen) von 160 ℳ auf 320 ℳ.

Die alsbaldige Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455).

Erfurt, den 12. Juni 1923. (804)
Reichsbahndirektion.

Ehemaliger Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Voraussichtlich am 1. Juli 1923 wird die Teilstrecke Velbert-Heiligensee der im Bau befindlichen Nebenbahn Velbert-Kettwig mit den Stationen Velbert Hbf, Velbert West und Heiligenhaus eröffnet werden. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz. (792)

Berlin, den 6. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Tarifheft 1.

Vom 15. Juni 1923 ab scheiden die Stationen Bühlertal, Eichtersheim, Ettlingen, Holzhof, Herrenalb, Menzingen, Mühlhausen b. Wiesloch, Neckarbischofsheim NB, Obertal, Odenheim, Rauenberg und Wiesloch Stadt aus dem Tarif aus. Ferner werden vom gleichen Zeitpunkte ab die Entfernungen der Stationen Bräunlingen, Furtwangen, Hammereisenbach, Schönenbach, Vöhrenbach, Wolterdingen (Baden) und Zindelstein erhöht.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preußisch-hessisches usw. Netz).

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Breslau, den 8. Juni 1923. (802)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif — Heft C I b — Tfv. 4 a.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für Sendungen des Ausnahmetarifs 9 für Bier Frachtzuschläge erhoben im Verkehr mit den in den Unterabschnitten 6, 11 a, 35, 41, 42 a, 52, 75, 80, 89, 90, 101 und 103 des Abschnitts II Frachtzuschläge aufgeführten Privatbahnen.

Näheres enthält die am 11. Juni 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunft der deutschen Reichsbahn, Bahnhof Alexanderplatz. (791)

Berlin, den 6. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Durchgangstarif

für den Güter- und Tierverkehr zwischen den Grenzpunkten der deutschen Reichsbahn und der Saarbahnen einerseits und den Grenzpunkten der Saarbahnen und der Elsaß-Lothr.-Bahnen anderseits.

Der Tarif ist am 15. März 1923 neu ausgegeben worden. (789)

Saarbrücken, den 1. Juni 1923.
Eisenbahndirektion des Saargebiets.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 15. März 1923.

a) Mit sofortiger Wirksamkeit sind in der Entfernungstafel II folgende Änderungen durchzuführen:

Entfernungen in Kilometern zwischen und	1 Aschaffenburg Hbf	5 Lohr Bf.	25 München-Laim	37 Memmingen	38 Buchloe	39 Kempten (Allg.)	41 Hergatz	42 Nonnenhorn	44 Aschaffenburg Süd	48 Buxheim	51 Geltendorf	52 Pasing	53 München Hbf.	54 Mühldorf (Obb.)	55 Plattling	60 Passau Hbf.	61 Simbach (Inn)	62 Salzburg	6 Kufstein
Bräunlingen [Bregt.] zu			309	199	245	234	175	146		194	271	306	312	393	441	493	432	462	40
Hammereisenbach [Bregt.] zu							185*)												
Zindelstein [Bregt] zu	333	371*)							336*)										

*) Gültig bis 31. V. 1923, ab 1. VI. 1923 erhöht um die bekanntgegebenen Zuschläge.

b) Für Durchgangssendungen von Ausland zu Ausland des badisch-bayerischen Güterverkehrs, die umgeleitet wurde oder umzuleiten sind, wird die Fracht auf Grund der über Villingen oder Immendingen gebildeten Tarifentfernungen (je nachde sie kürzer sind) berechnet.

Die zur Bildung der direkten Entfernungen über den Umweg erforderlichen Entfernungen betragen:

Nach und von	Immendingen	Villingen (Bad)
Basel Bad Bf.	131 km	—
Breisach	124 „	119 km
Breisach Grenze	125 „	120 „
Neuenburg	134 „	129 „
Neuenburg Grenze	136 km	131 km
Palmrain	138 „	—
Palmrain Grenze	139 „	—

München, den 5. Juni 1923. Tarifamt beim RVM., Z. B. (79

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Zeitweilige Einstellung der Güterannahme im Frachtgutverkehre nach Vukovar.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres wird die Annahme von Frachtgütern nach Vukovar infolge zollbehördlicher Verfügungen eingestellt. Den Absendern ist es anheimgestellt, Sendungen für Vukovar nach Osek aufzugeben, wo auch bisher die Verzollung von Gütern für Vukovar stattgefunden hat, und der Agentie Osek Disposition zur Beförderung auf einem in Betracht kommenden Wege nach Vukovar zu erteilen. Für die Beförderung nach Osek werden die im Verkehre nach dieser Station bestehenden Gebühren berechnet; die Kosten der Beförderung von Osek nach Vukovar gehen gleichfalls zu Lasten der Partei.

Wegen Expedition von kompletten Schleppladungen nach Vukovar erteilen die Direktion in Wien sowie die gesellschaftlichen Dienststellen Auskunft.

Wien, am 6. Juni 1923. (795)

6. Personen- und Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. an werden die Güter-, Tier- und Personentarife in dem gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Wernigerode, im Mai 1923. (801)

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Reichsbahn-Personen- und Gepäck-Tarif, Teil II.

Der Tarif wird am 1. Juli d. J. neu herausgegeben. Reichsbahnnetzkarten werden von diesem Tage ab nicht mehr ausgegeben. Vom 25. Juni d. J. ab werden vorübergehend bis zum 30. September d. J. ermäßigte Wochenkarten (Kurzarbeiterwochenkarten) für Arbeiter eingeführt, die nur an einzelnen Tagen der Woche arbeiten. Die abgekürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Erfurt, im Juni 1923. (799)

Reichsbahndirektion.

Vorläufiger Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle. Gültig vom 1. Juni 1923.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1923 wird ein Ergänzungsblatt zum Tarif ausgegeben. Es enthält die infolge Erhöhung der deutschen Einrechnungssätze bedingten Änderungen der Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für die Strecken nördlich Kufstein und nördlich Salzburg.

Die Gepäckfracht für die deutschen Strecken wird auf volle 100 ℳ aufgerundet. Die Mindestfracht für die deutschen Strecken beträgt 800 ℳ. Die bei Umrechnung der in Lirewährung angegebenen Fahrpreise und Gepäckfrachten sich ergebenden Markbeträge werden ebenfalls auf volle 100 ℳ aufgerundet und alsdann mit den aufgerundeten deutschen Fahrpreisen und Gepäckfrachten zusammengerechnet. Die sich hiernach ergebenden Gesamterhebungen werden nicht mehr aufgerundet. Die Gebühr für die Überführung von Reisegepäck in Berlin ist auf 930 ℳ erhöht worden.

München, den 4. Juni 1923. (797)

Verkehrsamt
beim Reichsverkehrsministerium
Zweigstelle Bayern in München.

Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck zwischen der tschechoslowakischen Republik und Italien über Österreich, Deutschland und das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1923 ist der Tarif neu ausgegeben worden. Zum gleichen Zeitpunkt wurde der provisorische Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen der tschechoslowakischen Republik und Italien über Deutschland und Österreich, gültig vom 10. Mai 1922, nebst Nachtrag, aufgehoben.

München, den 5. Juni 1923. (796)

Verkehrsamt
beim Reichsverkehrsministerium
Zweigstelle Bayern in München.

In dem Nachtrag V zum Tarif für d Beförderung von Personen, Reisegepä und Expreßgut im Verkehr mit Os preußen und Zoppot über Swinemün Seeweg erhöhen sich vom 14. Juni 19 ab die Fahrpreise auf der Seestrec Swinemünde-Pillau oder Zoppot für d II. bis IV. Klasse auf 30 000 ℳ und fi Militärpersonen auf der Strecke Swin münde-Pillau auf 5000 ℳ.

Nähere Auskunft erteilen die beteili ten Fahrkartenausgaben und unser Ve kehrsbüro, Lindenstr. 19/20. (78

Stettin, im Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

8. Verdingungen.

Die Lieferung der nachstehend aufg führten Werkzeuge:

65 Stück Holzbeitel (Stemmeisen), 5 Stück Nagelbohrer mit Handgriff, 5 Stück Holzbohrer (Frittbohrer), 55 Stü Zentrumsbohrer, 110 Stück Holzbohr (Spiralbohrer) ohne Vorschneider, 2 Stück Holzbohrer (Spiralbohrer) m Doppelmesser, 300 Stück Löffelbohr für Bohrdraufe, 280 Stück Spiralbohr mit Stange und Öhr, 100 Stück Glase diamanten, 116 Stück Holzhämmer f Klempner, 400 Stück Schrotmeißel fi Kalkhieb, 20 Stück Vorschlaghämm 180 Stück Hobel aller Art, 90 Stück Hob eisen, 110 Stück Lötkolben, 3650 Stü Vorhängeschlösser, 400 Stück Schraube schlüssel, doppelte, kalibriert und g härtet, für Bahnmeister, 350 Stück ve stellbare Schraubenschlüssel, 480 Stü Aufsteckschlüssel, 60 Stück Versenke 100 Stück Schraubenzwingen, hölzern 120 Stück Schlackenschaufelblätter, sc in verschiedenen Sachen verdungen we den. Angebote und Bedingungen könn in unserem Präsidialbüro, Fürste straße 1—10, eingesehen, auch von do solange der Vorrat reicht, gegen port freie Einsendung von 2000 ℳ in ba (nicht in Briefmarken) bezogen werde Die an uns einzusendenden Angebo werden am

30. Juni 1923, vormittags 10 Uh im Verwaltungsgebäude, Fürstenstr. 1/1 eröffnet. Der Zuschlag erfolgt b zum 7. Juli 1923 einschließlich. (79

Reichsbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berl
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 25. Berlin, den 21. Juni 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen.

Vom Dr. jur. **Teubner**, Berlin.

Die verschiedenen Verkehrsmittel haben besondere Eigenschaften, die durch ihre Natur bedingt sind. Die Eisenbahn ist das vollkommenste und umfassendste Verkehrsmittel, ist aber an den Schienenstrang gebunden. Ihr gegenüber entbehrt die Schiffahrt der Schnelligkeit und Stetigkeit; auch sie bedingt eine fahrbare Wasserstraße, die zudem regelmäßig in einem Teile des Jahres, insbesondere zur Winterszeit, nicht benutzbar ist. Lastkraftwagen und Fuhrwerk sind beweglicher und befördern von Haus zu Haus. Sie stehen aber den anderen beiden Verkehrsmitteln an Fassungsraum und Tragfähigkeit sowie der Eisenbahn an Eigengeschwindigkeit nach.

Es ist klar, daß volkswirtschaftlich für jeden Transport dasjenige Verkehrsmittel den Vorzug verdient, das den geringsten Aufwand erfordert. Nicht immer ausschlaggebend für den Aufwand ist die Höhe der Transportgebühren, wenn diese selbstverständlich auch eine bedeutsame Rolle spielen. Daneben kommen in Betracht die Schnelligkeit des Transportes, die Sicherheit der Beförderung, die Menge, Beschaffenheit und Art des Gutes, die Greifbarkeit der Ware, die Verpackungsfrage und vieles andere, das sich erst aus dem einzelnen Fall ergibt. Nach innen werden deshalb die Verkehrsmittel stets miteinander in Wettbewerb stehen; es ist aber nicht notwendig, daß dies auch nach außen geschieht. Es ist dies um so weniger notwendig, als in der Tat die einzelnen Verkehrsmittel sich gegenseitig ergänzen und aufeinander angewiesen sind. Was not tut, ist vielmehr, daß alle Verkehrseinrichtungen, mehr als es bisher geschehen ist, zum Besten des Volksganzen zusammengefaßt werden, daß also die allgemeine Verkehrsbedienung mit Ausnutzung aller Verkehrsmittel unter einheitlichen Gesichtspunkten erfolgt.

Der erste Schritt hierzu ist getan. Bekanntlich wird in Berlin seit dem Mai des vergangenen Jahres der Kraftwagen zur Bedienung des Eilstückgutverkehrs herangezogen. Wie bereits in der „Reichsbahn" Heft III Seite 41 kurz angegeben wird, ist von dem Kraftwagen nicht nur das gesamte Durchgangseilstückgut, sondern auch das auf den Fernbahnhöfen eingehende und für die Innen- und Ringbahnhöfe bestimmte sowie umgekehrt das auf den Innen- und Ringbahnhöfen aufkommende, über die Fernbahnhöfe auslaufende Eilstückgut übernommen. Dazu kommt in einzelnen Fällen auch Frachtstückgut, das aus verkehrstechnischen Gründen dem Kraftwagen mitgegeben wird.

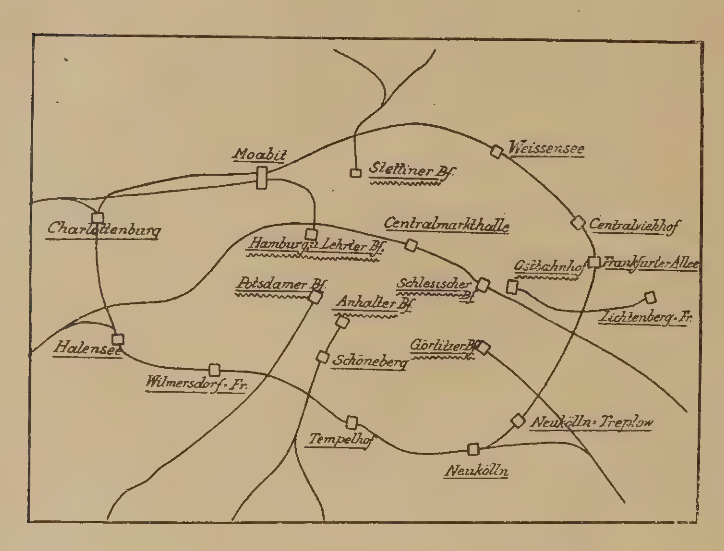
Nachstehend folgt ein Übersichtsplan, in dem die Ferngüterbahnhöfe ═════ sowie die Innen- und Ringgüterbahnhöfe ───── gekennzeichnet sind.

Im ganzen ergeben sich danach für das Eilgut 222 Verkehrsbeziehungen, die von dem Kraftwagen bedient werden. Durchschnittlich wurden täglich rund 200 t auf dem Kraftwagen befördert. Verwendet wurden 6 Lastzüge, bestehend aus dem Triebwagen und zwei Anhängern, die je nach Bedarf durch Sonderlastzüge ergänzt wurden, von denen zwei zur Verfügung standen.

Der wesentlichste Erfolg, den diese Verkehrsregelung gebracht hat, ist der, daß lange und unwirtschaftliche Wagenläufe auf der Eisenbahn durch kurze und abschneidende Wege des Kraftwagens ersetzt sind. So werden in Berlin Bahnwege von 11—30 km Länge vielfach auf 3 km Straßenweg abgekürzt. Mit anderen Worten, den rund 2000 Eisenbahnwagenkilometern, die

das Eilgut in Berlin zu durchlaufen hatte, stehen 580 Lastzugkilometer gegenüber. Im einzelnen ergeben sich folgende gemeinwirtschaftliche Vorteile:

1. *Das Gut wird schneller durch Berlin bewegt*; es gebraucht im Kraftwagen ungefähr die Hälfte der Zeit der Eisenbahnbeförderung.
2. *Die Beförderung ist eine sichere und glattere.* Abgesehen von einigen wenigen Verlusten*) sind Unregelmäßigkeiten in der Beförderung des Gutes, insbesondere Verschleppungen, nicht bekanntgeworden.
3. *Es wird täglich eine größere Anzahl von Eisenbahnwagen erspart, die für den allgemeinen Verkehr frei werden.* Und zwar wurden gleich anfangs erspart rund 75 Kurswagen, in denen das Gut bisher auf der Eisenbahn befördert werden mußte. Dazu kamen weitere 75 Wagen Ersparnis aus Verkehrsumlegungen, die durch die Kraftwagenbedienung ermöglicht wurden, im ganzen also rund 150 Wagen täglich, die bei bestehender Wagenknappheit in anderen Verkehrsbeziehungen nützliche Verwendung finden und Frachten bringen.



4. *Der Betrieb und Verkehr wird nicht unwesentlich entspannt.* So sind fünf Stückgüterzüge auf dem Ring vollkommen fortgefallen, wodurch, abgesehen von der flüssigeren Betriebsführung, Personal und Material erspart wird. Es entfällt ferner die Bedienung der Güterböden auf den Ringbahnhöfen, d. h. das Ab- und Zusetzen der Wagen vom Zuge an den Güterboden und umgekehrt vom Boden an den Zug. Endlich wird die Arbeitstätigkeit auf dem Boden und in der Abfertigung unabhängiger und stetiger, weil die sofortige Entladung und Behandlung der an den Schuppen gesetzten Eilstückgutwagen fortfällt.

Man wird also im allgemeinen mit dem Versuch zufrieden sein können. Er hat gezeigt, daß der Kraftwagen — richtig eingestellt — der Eisenbahn und damit der Allgemeinheit Vorteile bringt. Und auch der Kraftverkehrsunternehmer ist zufrieden; es ist ihm ein dauernder, regelmäßiger und gewinnbringender Verkehr zugewiesen, der vielleicht sogar bereits jetzt als der Grundstock des Kraftverkehrsunternehmens angesehen werden kann.

*) Es wird nicht verkannt, daß bei nicht sorgfältiger Verladung mit der Beförderung des Gutes in offenen Lastwagen eine gewisse Diebstahlsgefahr verbunden ist, die vergrößert wird durch Anhalten der Lastzüge in weniger belebten Straßen während der Dunkelheit. Durch die Verwendung eines geschlossenen Lastwagens als zweiten Anhängers, die bereits fast vollständig durchgeführt ist, wird diese Gefahr aber beträchtlich vermindert.

Der Versuch ist in diesem Frühjahr in gewissem Umfange abgeschlossen. Auch auf Grund sorgfältiger wirtschaftlicher Berechnungen ist man zu der Überzeugung gelangt, daß der Kraftwagen im Berliner Ortsverkehr seine Überlegenheit über die Eisenbahn erwiesen hat. Folgerichtig hat man ihn deshalb in die allgemeine Verkehrsbedienung des Berliner Ortsverkehrs einbezogen und mit der Kraftverkehrsgesellschaft einen langfristigen Vertrag abgeschlossen. Während die Gesellschaft bisher lediglich die von der Reichsbahn angeforderten Trieb- und Lastwagen zu stellen hatte, tritt sie jetzt als selbständiger Transportunternehmer auf, der unter eigener Gefahr die Eilstückgutbedienung im Berliner Ortsverkehr ausführt. Ihre Leistungen wurden früher nach ihren Selbstkosten zuzüglich eines angemessenen Gewinnes abgegolten; jetzt erhält die Gesellschaft einen Frachtanteil, der errechnet ist aus der Länge des Bahnweges, dem das Gut durch den Kraftwagen entzogen ist, und von welchem von vornherein für die Abfertigungstätigkeit der Eisenbahn 10 % abgezogen werden. Je mehr es also der Gesellschaft gelingt, die Kraftwagen auszunutzen und sich der Verkehrsbewegung anzupassen, um so größer ist ihr Gewinn.

Neuerdings ist man dazu übergegangen, auf der gleichen Grundlage wie im Berliner Ortsverkehr einen Streckenversuch zu unternehmen. Dieser Versuch ist jedoch noch nicht so weit gediehen, daß ein abschließendes Urteil darüber abgegeben werden kann. Wesentlich beeinflußt wurde der Versuch durch den Einbruch der Franzosen in das Ruhrgebiet, der an den Kraftwagen neue Aufgaben stellte.

Nebenbei sei bemerkt, daß im vergangenen Herbst der Kraftwagen auch noch in anderer Beziehung der Eisenbahn gute Dienste leistete. Der ganz außerordentlich starke Eingang an Stückgutkartoffeln in Berlin konnte damals selbst unter Zuhilfenahme der Versandböden nicht glatt aufgenommen werden; es entstanden nicht unerhebliche Rückstände an Wagen, die nicht entladen werden konnten. Auch hier sprang der Kraftwagen helfend ein und brachte die Kartoffeln zum Teil unmittelbar aus den Eisenbahnwagen in bereite Räume, in Turnhallen der Schulen und Kasernen, in Zollschuppen und andere zur Verfügung gestellte Räume, wo die Kartoffeln den Empfängern ausgeliefert wurden. So sind im Oktober 1140 t Kartoffeln und im November 858 t durch den Kraftwagen abgefahren worden.

Veranlaßt durch das erfreuliche Ergebnis des Berliner Versuchs hat der Reichsverkehrsminister einen Ausschuß berufen, der unter Zuziehung von Sachverständigen aus den Kreisen der Kraftverkehrsunternehmungen, der Motorfahrzeugindustrie, des Speditions- und Bankgewerbes die Frage prüfen soll, in welcher Weise und unter welchen Umständen eine Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen allgemein oder zunächst in örtlich begrenzten Verkehrsgebieten zweckmäßig und möglich ist.

In Frage kommt hierbei, das gewerbliche Kraftverkehrswesen zu einer einheitlichen Organisation etwa in Form einer gemischtwirtschaftlichen Unternehmung zusammenzuschließen, bei der selbstverständlich der Reichsbahn entsprechend ihrer Bedeutung im Verkehrsleben gebührender Einfluß zu sichern ist. Wird auch auf eine nennenswerte geldliche Beteiligung des Reiches bei der gegenwärtigen Finanzlage nicht gerechnet werden können, so ist die Reichsbahn doch in der Lage, durch Einbringung von Sachwerten, insbesondere durch Stellung von Lagerräumen und Personal sowie durch Zuweisung von Verkehr, das Unternehmen erheblich zu unterstützen. Besonders die Verkehrszuweisung wird von entscheidender Bedeutung sein. Denn kein derartiges Unternehmen kann sich auf die Dauer halten, wenn es nicht durch die Reichsbahn gestützt wird, d. h. wenn ihm nicht von der Reichsbahn ein bestimmter regelmäßiger Verkehr zugewiesen wird. Ebenso darf die Gestellung von Abfertigungspersonal und Lagerräumen nicht unterschätzt werden, weil es für das Unternehmen nicht tragbar und auch volkswirtschaftlich unrichtig wäre, wenn es neben der Eisenbahn alle diese Einrichtungen neu beschaffen müßte.

Oberster Grundsatz muß bleiben, daß Eisenbahn und Kraftwagen bei der Bedienung des öffentlichen Verkehrs zusammenarbeiten. Der Kraftwagen kann der Eisenbahn Verkehr, den sie nicht bewältigen kann oder will, abnehmen, ihr neuen Verkehr zubringen und auch als Vorläufer von Bahnen weitere Verkehrsgebiete erschließen. Man darf sich hierbei nicht an bestehende, vielleicht durchaus bewährte Grundsätze und Einrichtungen der Eisenbahn ängstlich klammern, weil selbstverständlich mit der Einführung des Kraftwagens Änderungen im Eisenbahnwesen verbunden sind. Vielmehr wird stets sorgfältig zu erwägen sein, ob und welche Vorteile betrieblicher und verkehrlicher Art für die Eisenbahn und damit auch für die allgemeine Verkehrsbedienung dabei herausspringen. Das Tätigkeitsfeld des Kraftwagens muß seiner Natur entsprechend richtig abgegrenzt und ihm vor allem der Verkehr zugewiesen werden, dessen Bedienung für die Eisenbahn lästig und unwirtschaftlich ist, der aber für den Kraftwagen nach seiner Wesensart als Nahverkehrsmittel besonders geeignet ist.

Man hat vielfach behauptet, daß die wesentlichste Ursache der Verlustwirtschaft der Eisenbahn in den zu hohen Selbstkosten bei zu geringem Umsatz zu suchen sei. Trifft dies zu, so scheint hier ein Weg gegeben zu sein, der zur Gesundung der Eisenbahnfinanzen beitragen kann, nämlich die Selbstkosten der Eisenbahn beträchtlich zu verringern und vielleicht auch den Umsatz zu erhöhen. Denn ohne Frage leidet die Nutzleistung des Betriebsapparates nicht am wenigsten durch die bisher geübte Bedienung des Stückgutnahverkehrs, durch das Aus- und Einsetzen der Stückgutwagen auf den Stationen und durch das notwendige vielfache Verschieben dieser Wagen und deren Behandlung. Der mechanische Apparat wird flüssiger und kann sich freier entfalten, wenn er in der Hauptsache nur noch Ladungsverkehr zu bedienen hat. Und sicherlich ist in der schnellen Beförderung des Stückgutes ein Mittel, ein Anreiz zur Hebung des Verkehrs gegeben. Durch die Verkehrsvermehrung wird aber ohne weiteres auch der Leistungsgrad des Personals verbessert.

Weiter wird der große wirtschaftliche Vorteil des Kraftwagens, das Gut unmittelbar von der Gewinnungsstätte ohne Umladung zu dem Verbraucher zu bringen, noch mehr als bisher ausgenutzt werden müssen, ohne daß gleich an einen Wettbewerb gegen die Eisenbahn gedacht wird. Wer will es dem Geschäftsmann verdenken, wenn er seine Rohstoffe, die von ihm zu verarbeitenden Halbfabrikate, notwendige Maschinenteile und ähnliches auf kürzerem Wege mit dem Kraftwagen bezieht oder seine Fertigfabrikate schneller und vielleicht billiger mit dem Kraftwagen ohne Umladung zu der Verbrauchsstätte bringt? Die Ersparung der Verpackung, die schnelle und glatte Beförderung ohne Umladung, alles dies sind nicht zu unterschätzende Werte, die letzten Endes doch unserer Volkswirtschaft zugute kommen, die durch das Versailler Diktat gezwungen ist, in allergrößtem Maße Sparsamkeit walten zu lassen.

Alle diese Fragen in verkehrlicher, betrieblicher, wirtschaftlicher und rechtlicher Beziehung soll der Ausschuß prüfen. Er hat seine Tätigkeit aufgenommen; hoffen und wünschen wir, daß er die ihm gestellte, für unser gesamtes Verkehrs- und Wirtschaftsleben bedeutsame Aufgabe einer glücklichen Lösung zuführen möge.

Neuorganisation der österreichischen Bundesbahnen.

Aus der Rede des Bundesministers für Handel und Verkehr Dr. Schürff anläßlich der ersten Lesung des Gesetzes über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen" im Nationalrat am 9. Juni teilen wir folgendes mit:

Es hat nicht bald irgendeine politische und wirtschaftliche Angelegenheit die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit so sehr auf sich gelenkt, als die Frage der Reform der Bundesbahnen, überhaupt des öffentlichen Verkehrswesens. Die Geschichte der österreichischen Eisenbahnen ist überaus schicksalsreich gewesen. Sie weist Perioden der Verstaatlichung auf, denen eine Periode der Entstaatlichung gefolgt ist. Wir finden gemischte Systeme auf dem Gebiete der Eisenbahnwirtschaft und in der letzten Zeit, seit dem Umsturze, ist auf Grund einer Kritik, die in der Öffentlichkeit gegenüber den Bundesbahnen eingesetzt hat, neuerdings der Wunsch laut geworden, daß den Bundesbahnen eine den zeitgemäßen Forderungen der modernen Geschäftsführung entsprechende möglichst selbständige Geschäfts- und Betriebsform gegeben werde.

Der Gesetzentwurf, den die Regierung heute dem Hause zur Beratung vorlegt, gipfelt in dem Gedanken, daß unsere Bundesbahnen, trotzdem sie sowohl vor dem Kriege als auch während des Krieges und seit dem Umsturze bis heute Außerordentliches geleistet haben, dennoch auf dem Gebiete der finanziellen Gebarung eine Änderung erfahren müssen. Die Leistungsfähigkeit unserer Bundesbahnen in den letztverflossenen Jahren — vom Kriege abgesehen, wo unsere Eisenbahnleistungen von jedermann zugestanden werden müssen — äußert sich darin, daß wir auf einem durch den Friedensvertrag vollständig zerrissenen Eisenbahngebiete, einem Torso des alten, wohleingerichteten und auch wohldurchdachten Eisenbahnnetzes, auf dem es im Jahre 1919 kaum möglich war, einen Schnellzug zu führen, nunmehr wieder einen so dichten Verkehr haben, der sicherlich den meisten Ansprüchen einer modernen Wirtschaftsführung und eines modernen Verkehres entspricht. In dieser erfolgreichen Wandlung unserer Verkehrsverhältnisse vom Jahre 1919 bis zum heutigen Tage ist der Beweis sowohl für die Leistungsfähigkeit der österreichischen Eisenbahnverwaltung als auch für den guten Willen des dabei beschäftigten Personals zu finden.

Die österreichischen Eisenbahnen, die noch in den ersten drei Kriegsjahren aktiv gewesen sind, beginnen erst im Budgetjahre 1917/18 mit einem Fehlbetrag von 120 Mill. Kr. abzuschließen. Die jetzigen finanziellen Minderleistungen der österreichischen Eisenbahnen sind zum großen Teile darauf zurückzuführen, daß uns eben ein Bruchstück des alten österreichischen Eisenbahnnetzes übergeben worden ist, das schon durch die geographische Gestaltung des österreichischen Staates, die uns durch den Friedensvertrag diktiert worden ist, in seiner Leistungsfähigkeit nach vielen Richtungen beschränkt wurde. Diese geringere finanzielle Leistungsfähigkeit der österreichischen Eisenbahnen ist auch darin begründet, daß uns durch den Friedensvertrag gewisse Leistungen aufgezwungen wurden, die unsere eigenen Interessen außer acht ließen, wie z. B. die Transittarife.

Es müssen auch noch andere Maßnahmen und Einrichtungen gewürdigt werden, um zu begreifen, daß unsere Bundesbahnen einen finanziell nicht befriedigenden Ertrag abgeworfen haben. Das Vorhandensein eines großen Fehlbetrages war mit ein Grund, in das Genfer Sanierungsprogramm auch die Forderung aufzunehmen, daß die Bundesbahnen eine moderne Wirtschaftsführung erhalten müssen. Durch diese gesetzliche Festlegung einer Reform der Bundesbahnen ist das Tempo der Reformarbeiten beschleunigt worden und daraus erklärt es sich, daß die Regierung so rasch mit dieser Vorlage an das Haus herangetreten ist. Daraus ergibt sich aber auch — ich gestehe es ganz freimütig vor aller Öffentlichkeit ein —, daß diesem Gesetzentwurfe vielleicht manche Schwächen anhaften, deren Beseitigung mit Hilfe der gesetzgebenden Körperschaften hoffentlich erreicht werden wird. Der Zweck dieses Gesetzentwurfes war ja, einerseits einer Bestimmung des Wiederaufbaugesetzes zu entsprechen, anderseits die Frage der Reform der Bundesbahnen aus dem Dunkel interministerieller Verhandlungen heraus in die Öffentlichkeit zur parlamentarischen Erörterung zu bringen. Wir sind dadurch auch in die Lage gekommen, nunmehr, wo nicht bloß die Öffentlichkeit, sondern insbesondere die mit der Reform betrauten gesetzgeberischen Organe zur Entscheidung berufen werden, das ganze Problem der Bundesbahnen sofort fest anzupacken und zur Lösung zu bringen. Ich hoffe, daß das Haus der Regierung auf dem Wege der Reform der Bundesbahnen mit entsprechendem Eifer folgen wird.

Wenn ich früher sagte, daß die finanziellen Leistungen unserer Bundesbahnen in den letzten Jahren nicht befriedigend gewesen sind, so kann ich heute anderseits die nicht ganz bedeutungslose Mitteilung machen, daß auf Grund einer genauen Feststellung der Einnahmen der Bundesbahnen im letzten Halbjahr 1922 nunmehr sich auch ein etwas günstigeres Bild der Einnahmenwirtschaft zeigt.

Die vorgesehenen vorläufigen Zahlen sind als zu gering angenommen worden. Die Einnahmenzahlen für die letzten Monate

des vergangenen Jahres sind nunmehr endgültig festgesetzt und sind ungefähr um 50 bis 70 % höher als die vorläufigen. Für alle jene, welche über die Wirtschaft der österreichischen Bundesbahnen nicht mit einer leichtfertigen Kritik hinwegzugehen willens sind, sondern diese Frage rein sachlich sowohl vom Standpunkte der Förderung wirtschaftlicher Interessen als auch vom staatspolitischen und einem gewissen nationalen Standpunkt aus beurteilen, ist diese Feststellung außerordentlich bedeutungsvoll, aus der sich ergibt, daß die endgültigen Einnahmen sich wesentlich besser als die vorläufigen gestaltet haben.

Bei der Neuorganisation der Bundesbahnen sind verschiedene Akte ins Auge zu fassen. Wenn wir von dem Gedanken ausgehen, daß die Bundesbahnen in eine moderne Betriebsform gebracht, daß ihnen die Rechte eines Vollkaufmannes, die volle Handlungs-, Vertrags- und Kreditfähigkeit verschafft werden soll, müssen wir drei verschiedene Organisationsakte unterscheiden: den vorliegenden Gesetzentwurf, das Statut und drittens die internen Geschäftsordnungen, die eine Ergänzung der beiden ersten Organisationsakte darstellen sollen.

Der Gesetzentwurf selbst soll nur den äußeren Rahmen für die künftige Gestaltung der Bundesbahnen in dem Sinne schaffen, daß einerseits die rechtlichen Verhältnisse festgelegt werden, andererseits das Verhältnis der Bundesbahnen zum Parlament, zur Regierung und zum Personal eine entsprechende Klärung findet. Im Statut wird eine Kompetenzabgrenzung zwischen den Verwaltungsorganen, die nunmehr im Gesetze selbst festgelegt sind, geschaffen. Die interne Dienstesorganisation wird durch eine Reihe von Geschäftsordnungen erfolgen, die durch den künftigen Vorstand bzw. durch die Verwaltungskommission für die Betriebsführung geschaffen werden müssen.

Dem Wunsche der Länder entsprechend und den tatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnissen Rechnung tragend, wird es notwendig sein, die Organisation, die sich bisher auf Grund des Organisationsstatutes vom Jahre 1896 praktisch herausgebildet und auch bestens bewährt hat, insofern aufrechtzuerhalten, daß die Bundesbahndirektionen bestehen bleiben, denen ein entsprechender Zuständigkeitskreis zugewiesen werden soll. Dazu sah sich die Regierung um so mehr veranlaßt, weil die heutigen wohnungspolitischen Verhältnisse es fast unmöglich machen, an Stelle der Bundesbahndirektionen kleine Inspektorate zu setzen und die bei den Bundesbahndirektionen beschäftigte Beamten in großer Zahl an einen anderen Dienstort zu verpflanzen.

Mit diesem Schritte, den die Bundesregierung auf dem Gebiete der Reform unserer Bundesbahnen nunmehr unternimmt, kommt der ernste Wille zum Ausdruck, eine unseren Verhältnissen entsprechende, den Wünschen der Allgemeinheit Rechnung tragende und für die Zukunft hoffentlich für alle recht erfolgreiche Neuordnung des Eisenbahnwesens in Österreich herbeizuführen.

Es erscheint zweckmäßig, den Bundesbahnen schon mit Rücksicht auf die weitere wirtschaftliche Ausgestaltung die Mittel an die Hand zu geben, damit sie den großen Bedürfnissen, die das österreichische Eisenbahnwesen künftig bei dem Neuaufbau unseres Wirtschaftslebens zu erfüllen hat, zu entsprechen vermag. Insbesondere wird es sicherlich viel leichter möglich sein, die großen Mittel, die zur vollen Änderung der auf dem Gebiete der Elektrisierung unseres Eisenbahnwesens zu leistenden Arbeiten notwendig sind, auf dem Wege zu beschaffen, der durch die Vorlage beschritten wird, als auf dem bisherigen Wege, wo jede Entscheidung über eine finanzielle Auslage erst nach vielen und langen Verhandlungen mit Zustimmung der Organe der Finanzverwaltung getroffen werden konnte.

Ich hoffe, schließt der Minister, daß der neue Weg, den die Bundesbahnen nunmehr gehen werden, die Möglichkeit bietet an die Spitze der neuen Institutionen die tüchtigsten Männer des Verkehrswesens zu stellen, nach freien wirtschaftlichen Grundsätzen zu arbeiten, sich wie ein Kaufmann über die Aussichten und Erfolge der Arbeit genaueste Rechnung zu geben und auch die für die Reformen und Investitionen nötigen Mittel womöglich selbst aufzubringen. Der Weg, den wir beschreiten, wird hoffentlich zu dem Erfolge führen, den alle Bürger dieses Staates mit größter Sehnsucht erwarten, daß es möglich sein wird, die österreichischen Bundesbahnen zu einem der werktätigsten Mitarbeiter und wichtigsten Faktoren beim Wiederaufbau unseres Staates und der österreichischen Volkswirtschaft zu machen, ein Ziel, das ja auch die Genfer Politik will, den Wiederaufbau des Staates durchzuführen und eine weitere Verschlechterung der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse zu verhindern.

Über Nachkriegsaufgaben im Verkehrswesen.

Von **John A. F. Aspinall**, ehemaliger Vorsitzender des englischen Instituts der Zivilingenieure.

(Schluß.)

Ladung und Rangieren der Güterwagen. Zu beachten ist bei der Ladung der Güterwagen das Verhältnis der allgemeinen Güter zu den Rohstoffen (hauptsächlich Kohlen und Koks). Die Ladung Kohlen ist im allgemeinen schwerer als eine Ladung von allgemeinen Gütern. Eine Gesellschaft in Yorkshire erreichte bei einem Verkehr von 68,56 % Kohlen und Koks, 17,24 % allgemeine Güter und der Rest Erze eine Durchschnittsladung von nur 6,41 t für den Wagen. Dagegen wies eine Gesellschaft in Südwales mit 90,81 % Kohlen- und Koksverkehr eine Durchschnittsladung von 10,28 t auf. In England wird die durchschnittlich schwerere Ladung anderer Länder nicht erreicht. Im allgemeinen Güterverkehre liegen die Verhältnisse noch ungünstiger. Das hängt mit der Gewohnheit im englischen Handel zusammen, der den Kleinhandel pflegt, und infolgedessen viele kleine Stückgutsendungen erfordert. Auf diese Weise können die Wagen nicht so gut ausgenutzt werden. Die Eisenbahnen in England kommen nur auf eine Durchschnittsladung von 5,46 t für den Wagen (einschließlich Kohlen und Erze). Das ist sehr niedrig.

Zum ersten Male in der Geschichte der englischen Eisenbahnen weisen die Übersichten Zahlen über das Rangieren auf. Während 12 aufeinanderfolgender Monate wurden 288 Millionen Güterzuglokomotiv-Meilen zurückgelegt. Von diesen 288 Millionen wurden nur etwa die Hälfte, also 144 Millionen Meilen, als Nutzleistung von den Verfrachtern bezahlt. Von der anderen Hälfte kamen 117 Millionen auf das Rangieren. Die Hälfte aller Güterwagen sind Privateigentum, und das Aussortieren vermehrt außerordentlich die Rangierarbeit. Das Rangieren kostet 14 250 000 £ im Jahre oder 20 % der Gesamtbetriebskosten der Lokomotiven. Die Bestrebungen müssen dahin gehen, daß alle Wagen den Eisenbahngesellschaften gehören, und daß größere Wagen gebaut werden. Dann wird ein großer Teil der Rangierkosten gespart werden.

Jetzt gibt es 614 000 Privatgüterwagen (davon 564 000 für Kohlen) die 6450 verschiedenen Geschäftshäusern gehören. Das andauernde Aussuchen und Zurückschicken dieser Privatwagen nach ihren Heimatbahnhöfen verursacht große Kosten. Sie werden auf etwa 25 % der Gesamtrangierkosten geschätzt.

Die amtlichen monatlichen Übersichten geben auf 36 Seiten weitere Fingerzeige, wo im Eisenbahnbetriebe gespart werden kann. Im allgemeinen werden noch vielzuviele Leistungen mit Handarbeit verrichtet anstatt mit billiger arbeitenden Maschinen.

Die Vereinigung der vielen Eisenbahngesellschaften in wenige Gruppen wird bewirken, daß im Laufe der Zeit die Anzahl der Lokomotivarten sich vermindern wird. Große Anstrengungen werden gemacht, die Anzahl der Teile zu verringern und sie auswechselbar zu gestalten. Dies wird zu weiteren Ersparnissen führen. Bei den Wagen wird entsprechend vorgegangen werden. Die 4 Eisenbahngruppen werden sich auf den Bau weniger Einheitstypen einigen. Ein Zwölftonnenwagen ist in Aussicht genommen. Da im übrigen immerhin 4 Gruppen verbleiben werden, ist für Anregungen Raum.

Auch die Zusammenlegung der Werkstätten wird die Unkosten herabmindern. Die Erfahrung lehrt, daß je mehr Werkstätten desto teurer und weniger gut die Ausbesserungsarbeiten. Auch die Vereinheitlichung der Ersatzlager wird Ausgaben ersparen. Darin zeigt sich die Tüchtigkeit des Lagerverwalters, daß er seine Bestände niedrig hält, aber trotzdem stets allen Anforderungen von Ersatzteilen sofort nachkommen kann.

Die Befreiung von steuerlichen Belastungen würde die schwierige wirtschaftliche Lage der Eisenbahnen etwas erleichtern. Im Jahre 1921 haben 24 Eisenbahngesellschaften etwas über 11 Millionen Pfund Steuern bezahlt, und ein erheblicher Teil davon dient zur Unterhaltung von Straßen, die die Eisenbahnen nicht benutzen. Es gibt in der Tat Bezirke, in denen die Eisenbahnen nicht einmal Haltestellen haben, in denen sie aber 5 % bis 90 % der Wegeunterhaltungskosten tragen müssen. Und diese Wege, die zum großen Teil von Eisenbahnen unterhalten werden, werden neuerdings mehr und mehr von den mit den Eisenbahnen im Wettbewerb stehenden Kraftwagen benutzt, die zu ihrer Unterhaltung nichts beisteuern. Eine Abänderung dieser Besteuerung ist nur gerecht.

Der Wegfall der Wegeunterhaltungssteuer würde bei manchen Eisenbahnen geldlich mehr ausmachen, als die mögliche Verringerung der Betriebskosten. Aber es handelt sich nicht allein um die gegenwärtige Besteuerung, sondern es ist anzunehmen,

aß durch das Wachsen des Kraftwagenverkehrs auch die osten der Wegeunterhaltung zunehmen werden. Ein Beispiel: uf der Great-North-Landstraße wuchs die Tonnenzahl für die ard-Breite im Tag von 77,7 t im Jahre 1912 auf 300,8 t im ahre 1920. Und von diesen 300 t kamen 51,5 % auf schwere astwagen und Zugmaschinen, während im Jahre 1912 nur 6,9 % auf diese Wagenarten entfielen. 300 000 Kraftfahrzeuge ind bereits im Betriebe. Die Wegeunterhaltung kostet jetzt chon 50 Millionen Pfund jährlich. Die Gerechtigkeit erfordert, aß die Fahrzeuge, die die Abnutzung der Straßen verursachen, uch für deren Instandhaltung mitsorgen. Der Besteuerung sollten icht allein die Pferdestärke des Motors zugrunde gelegt erden, sondern auch die Geschwindigkeit und die zurückgelegten Strecken in Verbindung mit der Schwere des Wagens.

Kohlenverschiffung. Der Versand und die Behandlung der Kohlen für die Ausfuhr, die Bunker- und die Küstenahrt könnte wirtschaftlicher betrieben werden. Diese Angeegenheit kann nicht von den Eisenbahnen allein geregelt weren, sondern erfordert das Zusammenwirken der Grubenbesitzer, er Eisenbahnen, der Hafengesellschaften und der Reeder. Und iese Sache ist so wichtig, daß die 4 Gruppen sich so schnell vie möglich über ein verständiges Vorgehen einigen sollten.

Zunächst wird es notwendig sein, die Kippvorrichtungen in en Häfen so umzubauen, daß sie größere Wagen aufnehmen önnen. Die Wagenbesitzer müssen dann so schnell wie mögich die kleinen Wagen durch größere ersetzen. Nutzen davon vürden alle die haben, die mit der Kohle zwischen Grube und Schiff zu tun haben. Der Grubenbesitzer braucht geringeres Kapital für weniger Wagen: er spart beim Rangieren; er hat veniger Abstellgleise notwendig. Die Eisenbahnen sparen ebenfalls am Wagenkapital, beim Rangieren, haben weniger Abstellgleise nötig, befördern weniger Totlast im Verhältnisse zur bezahlten und bekommen ihre Wagen schneller zurück. Die Hafengesellschaften profitieren ebenfalls. Die Anlegestellen verden von jedem Schiff kürzere Zeit in Anspruch genommen. Sie können daher im Jahre mehr Schiffe befrachten und von hren Anlegestellen größere Einnahmen herauswirtschaften. Die Reeder haben den Nutzen, daß ihre Schiffe schneller beladen verden, also mehr Reisen im Jahre ausführen können und mehr verdienen. Im ganzen könnten 1 bis 2 sh. auf die Tonne erspart werden, die sich auf die 4 Gruppen verteilen.

Die neuen Zahlen geben kein richtiges Bild von der Kohlenausfuhr. Im Jahre 1913 (dem letzten normalen Jahre) wurden 121 Millionen Tonnen Bunkerkohlen ausgeführt oder küstenwärts verschifft. Davon sind rund 5,5 Millionen Tonnen abzuziehen, die auf Kanälen befördert wurden (dies ist die Zahl für das Jahr 1921; für 1913 liegt keine Zahl vor; daher ist die Berechnung nur roh). Es verbleiben also 115,5 Millionen Tonnen, die durch Eisenbahnen verfrachtet werden. Für jeden Schilling Ersparnis macht das 5 750 000 £, sobald die Kippvorrichtungen umgebaut sind und die Einstellung der größeren Wagen durchgeführt ist.

Der Umbau der 288 Ladevorrichtungen würde ungefähr 3 Millionen Pfund kosten und bald eingespart sein. Diese Ersparnisse kommen hauptsächlich den Eisenbahnen zugute, die Kohlen und Erze in großen Mengen befördern.

Die Eisenbahnen gebrauchen 13 Millionen Tonnen Kohle für eigenen Bedarf jährlich. Diese werden meistens in kleineren Wagen verladen und durch Menschenhände auf die Tender geschafft. Durch Beförderung in größeren Wagen und durch Einrichtung von mechanischen Ladevorrichtungen können die Betriebskosten vermindert werden. Im Kohlenverbrauch kann bei den Eisenbahnen nicht mehr viel gespart werden. Durch Überwachung ist der Verbrauch außerordentlich niedrig gehalten, wenn er auch in den letzten Jahren, seit die Mannschaften wechseln, gegen früher (wo jeder Lokomotivführer seine eigene Maschine steuerte) ein klein wenig heraufgegangen ist. Der Übergang zur elektrischen Zugmaschine wird aber zur Wirtschaftlichkeit beitragen.

Bei der Industrie ist es anders. Ein Beispiel! Eine Anzahl Werke verbrauchte bei 343 000 PS. Gesamtverbrauch 7 lb Kohlen für jede Pferdekraftstunde. Nachdem diese Werke an ein Kraftwerk angeschlossen waren, das eine Leistungsfähigkeit von 560 Millionen Pferdekraftstunden besaß, fiel der Kohlenverbrauch für eine Pferdekraftstunde auf 1,54 lb. Das bedeutet die riesige Ersparnis von 1 365 000 t Kohlen für ein Jahr. Ich erwähne dies, um zu zeigen, daß die Industrie mehr Nutzen infolge Kohlenersparnis erzielen kann als die Eisenbahnen.

Durchgehende Bremsen bei Güterzügen, Kupplungen, Puffer. Notwendig ist die Ausrüstung der Güterwagen mit durchgehenden Bremsen. Dadurch wird die Beförderung beschleunigt und die Gleise der Hauptstrecken werden schneller frei gemacht. Die Kosten werden bedeutend sein, würden sich aber bald bezahlt machen.

Schon im Jahre 1853 hat Newall bei der East Lancashire Eisenbahn eine brauchbare, kontinuierliche Bremse gebaut. Es handelte sich um Gestänge, die über den Wagendächern entlang geführt wurden. Die Stangen waren beweglich miteinander verbunden, um das erforderliche Spiel zwischen den Wagen zu schaffen. Die Bremse wurde von dem Lokomotivführer und von den Bremsern mit den Händen betätigt. Das äußerste Spiel bei einem Zuge von 16 Wagen zwischen Stafford und Crewe wurde im Jahre 1870 mit 103 Zoll (engl.) oder 6,5 Zoll zwischen den einzelnen Wagen von mir ermittelt. 1857 wurden die Stangen unterhalb der Wagenböden geführt und auch sonst Verbesserungen angebracht. In demselben Jahre wurde die sogenannte Fay-Bremse auf der Lancashire und Yorkshire Eisenbahn eingeführt. Ein weiterer Fortschritt wurde durch eine Verbindung der Newall- und Fay-Konstruktionen erreicht. Oberst Yolland, Dr. Unwin und Sir William Fairbairn haben in den Jahren 1858/1860 eingehende Versuche und Prüfungen der Bremsen vorgenommen. Damals wog ein Zug rund 26 Tonnen. Er bestand allerdings nur aus 3 Wagen. Jetzt müssen die Bremsen die Geschwindigkeit bei Personenzügen von 500 t und bei Güterzügen von 1200 t (hinter der Lokomotive) regeln. Dies geschieht heute bei den Personenzügen wirksamer durch Druckluftbremsen. Hoffentlich wird diese Art der Bremsung bald auch für die schweren Güterzüge möglich sein.

Die Drei-Glieder-Kupplung entspricht nicht mehr den Anforderungen. Sie gewährt zuviel Spielraum. Bei schweren Zügen kann es dabei leicht zu Zerreißungen kommen. Versuche sind neuerdings mit Schraubenkupplungen gemacht. Auch wird schon lange eine bessere Konstruktion der Puffer angestrebt. Eine Neuerung zielt auf die Anordnung eines Puffers in der Mitte des Wagens ab. Mit dieser Bauart ist auch eine neue, verbesserte Kuppelung verbunden, die nur des geringst zulässigen Spielraums bedarf. So lange nicht alle Wagen um- oder neugebaut sind, können keine der jetzt vorhandenen Kuppelungen und Puffer ausgebaut werden. Gerechnet wird im allgemeinen, bei einer Lebensdauer von 25 Jahren für den Wagen, mit einem Neubau von 1000 Wagen für die Woche. Über Bremsung, Kuppelungen und Puffer hat eine Vereinbarung zwischen den 4 Eisenbahngruppen stattzufinden. Man muß sich darüber klar sein, daß erhebliche technische Schwierigkeiten dabei zu überwinden sein werden.

Versorgung mit elektrischem Strom. Die elektrische Kraft kann billig beschafft werden, wenn Wasserkraft zur Verfügung steht. Aber ganz Großbritannien wird nur etwa 250 000 Kilowatt auf diese Weise bereitstellen können. Davon entfallen rund 20 000 auf England, 36 000 auf Wales und 195 000 auf Schottland. Großbritannien ist also für die Herstellung des Stromes hauptsächlich auf Kohle angewiesen.

Wenn über das Land elektrische Kraftleitungen gezogen werden, könnte auch die Industrie mehr verteilt werden. Elektrische Omnibusse mit Oberleitung würden anstatt der Benzinomnibusse eingeführt werden können. Aber auch Güterverkehr ließe sich in den Städten und auf dem Lande durch elektrische Wagen, die sich an die in den Straßen vorhandenen Leitungen je nach Bedarf an- und abhängen, einrichten. Selbst die kleineren Werkstätten könnten ihre Kraft den Oberleitungen in den Straßen entnehmen. Oberleitungen ließen sich auch bis in die Höfe hineinlegen, so daß die Wagen ihre Güter absetzen und aufnehmen, wo es gewünscht wird. Jeder Lastwagen hat seinen Zähler und bezahlt danach an das Kraftwerk, das den Strom liefert.

Das schienenlose Oberleitungssystem hat sich nicht nach Erwarten entwickelt. Im Jahre 1919 betrugen die geleisteten Wagenkilometer nur rund 1 Million. Trotzdem hat es eine Zukunft. Bemerkenswert ist die geringe Anzahl der Unfälle bei dieser Verkehrsart.

Das Oberleitungssystem eignet sich insbesondere für die großen Landstraßen. Es wird die Ortsindustrie fördern und auch Anregung zum Bau von Kleinbahnen geben. In England gibt es nur wenige Kleinbahnen. Die Hauptbahnen, auf deren Erfahrungen Bau und Betrieb beruht, herrschen und behindern die Entwicklung der Kleinbahnen.

Die Kleinbahnen sollten von einem ganz anderen Gesichtswinkel aus betrachtet werden. Anstatt sich in der Geschwindigkeit, dem Dienst und dem Betriebe den großen Hauptstrecken anzunähern, sollten sie mehr als eine besondere Eigenart angesehen und dementsprechend sollte die Bauart und der Betrieb behandelt werden. Namentlich brauchte die Geschwindigkeit nicht so hoch zu sein. Dadurch würden die Betriebskosten ermäßigt und die Bahnen wirtschaftlicher werden, ohne erheblich an Wert zu verlieren.

Kanäle. Über den Wert der Kanäle, auf die so große, vergebliche Hoffnungen gesetzt worden sind, sind die Meinungen geteilt. Wiederholt haben Schriftsteller darauf hingewiesen, daß aus der Benutzung der Kanäle sich große wirtschaftliche Vorteile für den Verkehr ergeben würden. Tatsache ist, daß die kleinen Kanäle nicht mehr zeitgemäß sind. Je eher für sie eine andere Ausnutzung gefunden wird, desto besser. Ihre Leistungsfähigkeit ist gering — sie dienen für Boote von 30 t. Die Schleusen messen nur etwa 70×7 Fuß (engl.).

Bei den großen Kanälen, wie dem Manchester Schiffahrtskanal, der von großen Seeschiffen befahren wird, liegen die Verhältnisse anders. Die Einnahmen des Manchesterkanals haben sich in 20 Jahren verfünffacht, nämlich von rund 300 000 £ im Jahre 1900 auf rund 1,5 Millionen Pfund im Jahre 1920. Der Ausbau des Flusses Trent bis Nottingham für Seeschiffe und andere große Pläne sind beachtenswert und würden sich auch bezahlt machen.

Eine Kanalgesellschaft nach der anderen hat die Beförderung von Gütern aufgegeben. Sie wurden durch die hohen Löhne und Betriebskosten dazu gezwungen. Sie nehmen nur noch Gebühren von den Booten ein, die ihre Kanäle benutzen. Sie können mit den Eisenbahnen nicht in Wettbewerb treten, obwohl deren Frachtsätze sehr erhöht worden sind. Selbst die Bridgewater Kanalgesellschaft, ein gut geleitetes Unternehmen, gibt in ihrem Jahresbericht bekannt, daß der bessere Reingewinn im Jahre 1921 hauptsächlich von der Verminderung der Selbstbeförderung von Gütern herrührt. Die Weaver Schiffahrtsgesellschaft leidet unter ähnlichen Verhältnissen. Die Aufnahmefähigkeit ihres Wasserweges ist durch die Geschicklichkeit der Kanalbauer auf Boote bis zu 300 t erhöht worden.

Am zweckentsprechendsten sind die Einrichtungen des Air und Calder Kanals. Er ist für 40 t-Boote benutzbar. Diese legen unmittelbar unter den Rättern an. Die Kohlen fallen in die Boote. Ein Schleppzug von 25—30 solcher Boote (1200 t) wird von einem Schlepper nach Goole gezogen. Dort geht jedes Boot unter eine hydraulische Hebe- und Kippvorrichtung. Dann wird das Boot nebst Ladung aus dem Wasser gehoben und die Kohlen werden in die Seedampfer gestürzt. Dies ist wohl die billigste Kohlenbeförderung der Erde, begünstigt allerdings durch die örtlichen Verhältnisse und geschickt ausgenutzt von tüchtigen Fachleuten. Im Jahre 1913 wurden rund 2,6 Millionen Tonnen Kohlen auf diesem Kanal verfrachtet.

Als Beispiel, wie die unwirtschaftlichen Kanäle anderweitig ausgenutzt werden könnten, möchte ich den Chesterfield Kanal anführen. Ein Teil zwischen Chesterfield und dem Norwood-Tunnel ist als Kanal aufgegeben worden. Die Strecke i 11 Meilen (engl.) lang. Sie soll in eine Straße für Kraftwag umgewandelt werden. Da das Kanalbett eben ist, so eignet sich vorzüglich für diese Zwecke. An der Stelle des langsam Bootsverkehrs tritt die schnelle Beförderung durch Lastkra wagen. Die erforderlichen Umbauten sind einmalige und nic umfangreich. Allerdings verliert die Kanalgesellschaft die e heblichen Einnahmen aus dem Verkaufe von Kondenswasser die anliegenden Industriewerke. Da der Kanal kein Wass mehr braucht, so ließe sich die Wasserzufuhr möglicherwei für die Fabriken aufrecht erhalten.

Schon sehr bald nach Einführung der Eisenbahnen haben d Kanalgesellschaften eingesehen, daß sie den Eisenbahnen wir schaftlich nicht gewachsen waren. Die Manchester, Bolton u Bury Kanalgesellschaft wollte ihren Kanal in eine Eisenba umbauen. Sie hat den Plan aufgegeben, baute dann aber selb eine Eisenbahn zwischen Manchester und Bolton. Der Kan und die Eisenbahn wurden im Jahre 1846 von der Lancashi und Yorkshire Eisenbahn übernommen.

Im Jahre 1846 schlug bereits Sir F. B. Head, Vorsitzend des Grand Junction Kanals vor, das gesamte Kanalnetz in Eise bahnen umzubauen. In bezug auf die ebene Linienführung wü den solche Eisenbahnen den anderen überlegen sein. Dur den Wettbewerb der Eisenbahnen sind die Kanalgebühren f allgemeine Güter von 16 s 3¾ d auf 2 s ¼ d und für Kohle von 9 s 1 d auf 2 s ¼ d für die Strecke von 97 Meilen herunte gegangen. Die Annahme, daß die Kanäle den Eisenbahnen u gefährlich seien, hat sich bis in unsere Tage als richtig erwiese Nicht die Kanalschiffahrt, sondern die Küstenschiffahrt ist d Eisenbahnen gefährlich.

In England gibt es keine Stadt, die weiter als 65 Meilen vo der See entfernt ist. Daher werden die Eisenbahnfrachten i vielen Fällen durch die Küstenfrachten bestimmt. Selbst Binne städte wie Birmingham haben große Vorteile durch den Wet bewerb zwischen den östlichen und westlichen Häfen und d Eisenbahnen.

Frachtstundung.

Es dürfte bei den maßgebenden Stellen heute wohl kaum noch einem Zweifel unterliegen, daß das zurzeit bestehende System der monatlichen Frachtstundung nicht mehr in die vollkommen veränderten Wirtschaftsverhältnisse der Gegenwart hineinpaßt. Alle bisherigen Neuerungen, durch die man in der Nachkriegszeit versuchte, die Frachtstundung den Zeitverhältnissen anzupassen, erwiesen sich infolge der ständig wechselnden Wirtschaftslage als unstabil und auch als recht wenig vorteilhaft für die Reichsbahn. Gleichwie der Kaufmann ein natürliches Recht auf Arbeit und deren Früchte hat, muß es dem Staate, der als Verkörperung des Volksganzen insbesondere auch dessen wirtschaftliche Vorteile wahrzunehmen hat, in höherem Maße vorbehalten sein, durch die produktive Gestaltung seiner einzelnen Arbeitszweige die Einnahmequellen zu vermehren und ergiebiger zu machen. Nur im Interesse einer einzelnen Interessentengruppe bei einem System zu verharren, das sich zumal in der neueren Zeit m. E. als völlig unwirtschaftlich und unproduktiv erwiesen hat, wäre vom Standpunkte des Allgemeininteresses gesehen, wenig volkswirtschaftlich.

Die Frachtstundung, wie sie zurzeit gehandhabt wird, erfordert infolge ihrer wenig umrissenen Form und ihrer ständig wechselnden Art der Anwendung bei allen in Frage kommenden Dienststellen einen außerordentlichen Arbeitsaufwand, dessen Kosten die Einnahmen aus der verwaltungsseitig festgesetzten Stundungsgebühr um ein Beträchtliches übersteigen dürften. Hinzu kommt, daß durch das System der zu hinterlegenden Sicherheiten zum Nachteil beider Parteien Riesenbeträge dem Geldmarkt entzogen werden, ein Umstand, der ohne Frage die gegenwärtig herrschende Geldversteifung fördert und — wenn man die Anrechnung des Zinsverlustes in Betracht zieht — nicht ohne Einfluß auf die Preisgestaltung im Wirtschaftsleben sein dürfte. Wenn z. B. nur die bei der Reichsbahndirektion Berlin Stundung nehmenden Firmen insgesamt zurzeit eine Sicherheit von rund 20 Milliarden Mark hinterlegt haben, so kann man sich das ungefähre Ausmaß der ungeheuren Summen vorstellen, die im Reichsbahngebiet durch Festlegung dem täglich wachsenden Geldbedarf entzogen sind.

Ich halte daher die gegenwärtige Form der Frachtstundung für höchst unvorteilhaft und unzeitgemäß und mache folgenden Vorschlag:

Die monatliche Frachtstundung für Firmen als solche scheidet in Zukunft bis auf einen risikolosen Arbeitsanteil auf der Eisenbahn aus. An deren Stelle tritt die wöchentliche Stundung. Sämtliche Firmen, falls sie in den Genuß der neuen Stundungsart treten wollen, sind gehalten, diese bei d e r Versicherungs Gesellschaft oder d e r Bank zu nehmen, die von der Reichsbah vertraglich dazu ermächtigt ist. Zweckmäßig wird damit nu e i n Institut beauftragt, für welches der Reichsbahn gegenübe ein Bankkonsortium die Garantie übernimmt. Die vertraglic festzulegende und von den Stundungsnehmern zu zahlende Stu dungsgebühr wird entsprechend dem Risiko- und Arbeitsantei auf die Reichsbahn, das beauftragte Institut und das Bankkon sortium verteilt. Die Auswahl der Stundungsnehmer und di diesen gegenüber zu vereinbarenden Garantie- und Zahlungs bedingungen sind Sache des Instituts. Letzteres gibt die Stun dung nehmenden Firmen der zuständigen Eisenbahnhauptkass und den betreffenden Güterabfertigungen mit dem Datum de Beginns der Stundung und der Stundungshöhe bekannt. Di Güterabfertigungen führen für jeden Stundungsnehmer täglich Verrechnungskarten in vierfacher Ausfertigung, von denen bei Wochenabschluß je ein Stück das beauftragte Institut, die betr Firma, die Eisenbahnhauptkasse und die Güterabfertigung be kommt. Das Institut führt den Gesamtbetrag der von den Güter abfertigungen durch die Verrechnungskarten angemeldeten Be träge jeden Montag für die voraufgegangene Woche an di Staatskasse ab und gibt Duplikat-Quittung über den eingezahlte Betrag jeden Mittwoch an die Eisenbahnhauptkasse, die ihrer seits diese Quittung mit den von den Güterabfertigungen einge gangenen Verrechnungskarten zu vergleichen hat und somit den Institut gegenüber eine dauernde Kontrolle auszuüben in de Lage ist. Neben der wöchentlichen bleibt die bisherige e i n t ä g i g e Frachtstundung in ihrer gegenwärtigen Form bestehen da bei ihr keinerlei Sicherheit in Frage kommt.

Auf diese Weise würde der gegenwärtige außergewöhnlic hohe Arbeitsaufwand für die Frachtstundung bei der Eisenbah auf ein risikoloses Minimum beschränkt und bei allen Reichs bahndirektionen würden erhebliche Arbeitskräfte für ander Verwaltunsgebiete frei, während andererseits schätzungsweis Hunderte von Milliarden Mark wieder dem Geldmarkt zugeführ würden, die sonst unnütz festliegen.

Die Regelung des Stundungsverhältnisses mit den an di Reichsbahnen anschließenden Straßenbahnen, Kleinbahnen un Privateisenbahnen bliebe nach wie vor Sache der Reichsbahn verwaltung.

Berlin, den 6. Juni 1923.

Jos. Mondorf, Eisenb.-Insp.,
Reichsbahndirektion Bln. Verkehrs-Büro.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Erhöhung der Eisenbahntarife. In der Sitzung des ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats sprach sich die Mehrheit des Ausschusses für die von der Verwaltung vorgesehene Erhöhung der Gütertarife um 250 % aus. Eine Erhöhung der Personentarife zum 1. Juli um 300 % für die 1. und 2. Klasse und um 200 % für die 3. und 4. Klasse wurde mit beträchtlicher Stimmenmehrheit angenommen. Die Entscheidung des Reichsverkehrsministers steht noch aus.

— Wochenkarten für Kurzarbeiter. Um den schwierigen Verhältnissen auf dem Arbeitsmarkt Rechnung zu tragen und auch den Kurzarbeitern die Berufsfahrten nach Möglichkeit zu erleichtern, hat sich die Reichsbahn entschlossen, besondere Wochenkarten für Arbeiter, die nur an einzelnen Tagen der Woche arbeiten, einzuführen. Die neuen Kurzarbeiterwochenkarten werden für 6 Fahrten in der Woche — je 3 Hin- und Rückfahrten — zum gewöhnlichen Preise von drei Einzelkarten aufgelegt, so daß sie eine Ermäßigung von 50 % darstellen. Die neuen Karten sollen möglichst bald eingeführt werden.

— Ein neuer Schanderlaß der Rheinlandkommission. Aus Coblenz wird der D. A. Z. unterm 18. d. M. berichtet: Die Rheinlandkommission hat einen Befehl erlassen, demzufolge es den ausgewiesenen Eisenbahnern unter Androhung schwerster Strafen für sich und ihre Familienangehörigen verboten ist, ihre Möbel fortzubringen, am Orte an anderen Plätzen unterzustellen oder zu verkaufen. Die Bürgermeister werden in vollem Umfang für die Durchführung dieses Befehls der Rheinlandkommission verantwortlich gemacht und haben bei Übertretungen dieser Verordnung Requisitionen an ihrem persönlichen Mobiliar sowie an dem der Beamten und Privatbewohner zu gewärtigen.

— Französische Propaganda in den Eisenbahnzügen. Die Reichsbahndirektion Magdeburg hat in ihrem Amtsblatt folgende Verfügung erlassen: „Es ist beobachtet worden, daß sich Reisende in den Zügen in auffälliger Weise gegen die Ruhrhilfe wenden oder sogar offen zugunsten der Franzosen Partei ergreifen. Wir erwarten von allen Eisenbahnbediensteten, besonders von den Zugpersonalen, daß sie gegen derartiges schamloses Treiben einschreiten und nach Feststellung der Personalien solcher Franzosenfreunde Anzeige erstatten."

— Kundgebung der Eisenbahner des besetzten Gebiets. WTB. meldet aus Köln vom 11. d. M.: Eine Konferenz der Funktionäre der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner aus dem besetzten Gebiet nahm zu den Gewaltmaßnahmen der Besatzungsmächte gegen die Eisenbahner folgende Entschließung an: „Die organisierten Eisenbahner, Beamten und Arbeiter haben nach dem Einmarsch ins Ruhrgebiet den Abwehrkampf bewußt und aus eigenem Antriebe aufgenommen gegen die Gewalt, für Recht, für die Freiheit und Selbständigkeit des deutschen Volkes. An dieser Stellungnahme ändert auch die Forderung Frankreichs, den passiven Widerstand aufzugeben, nichts. Trotz der allerschwersten Opfer, die die Eisenbahner zu bringen haben, sind sie sich bewußt, daß zur Erreichung der Ziele, der Freiheit des deutschen Volkes und der Rechte der Menschheit, der Abwehrkampf weitergeführt werden muß. Die Folgen, die durch die Aufhebung des Abwehrkampfes entstehen würden, würden für das deutsche Volk unerträglich sein. Von der Regierung erwarten wir eine gleiche Stellungnahme."

— Befehl an die Eisenbahner zur Aufnahme der Arbeit. In Bonn ist folgende Aufforderung an die Eisenbahner zur Aufnahme der Arbeit ergangen:

Stellungsbefehl!

Personalbüro der Regie. Bonn, den . . . . . 1923.
Meckenheimer Allee 1.

Herrn . . . .
Sie müssen sich am . . . von 2—3 Uhr melden.
Unterschrift.

Erklären Sie sich bei der Meldung nicht bereit zur Aufnahme der Arbeit, so erfolgt nach einigen Tagen die Ausweisung.

— Weitere Massenausweisungen von Eisenbahnern. Im Bezirk Ludwigshafen wurden unter Beschlagnahme der Wohnungseinrichtungen ausgewiesen: am 30. Mai ein lediger und 18 verheiratete Eisenbahner mit Frauen und 27 Kindern; am 31. Mai zwei verheiratete Eisenbahner mit Frauen und vier Kindern; am 1. Juni 2 ledige und 16 verheiratete Eisenbahnbedienstete mit Frauen und 44 Kindern; am 2. Juni 25 verheiratete Bedienstete mit Frauen und 40 Kindern aus verschiedenen pfälzischen Orten; am 3. Juni 1 lediger und 8 verheiratete Bedienstete mit Frauen und 15 Kindern aus Ludwigshafen; am 4. Juni 1 lediger und 39 verheiratete Eisenbahner nebst Frauen und 81 Kindern aus verschiedenen pfälzischen Orten; am 5. Juni 47 verheiratete Eisenbahnbedienstete mit Frauen und 115 Kindern; am 6. Juni 1 lediger und 32 verheiratete Eisenbahner mit Frauen und 76 Kindern, größtenteils aus Frankenthal; am 7. Juni 25 verheiratete Eisenbahnbedienstete mit Frauen und 41 Kindern; am 8. Juni 12 verheiratete Eisenbahner mit Frauen und 17 Kindern; am 9. Juni 5 ledige und 35 verheiratete Eisenbahner mit Frauen und 66 Kindern; am 10. Juni 30 verheiratete Eisenbahner mit Frauen und 48 Kindern; am 11. Juni 1 lediger und 25 verheiratete Bedienstete mit Frauen und 56 Kindern und am 12. Juni 13 verheiratete Bedienstete mit Frauen und 33 Kindern; zusammen somit 12 ledige und 337 verheiratete Eisenbahner mit Frauen und 663 Kindern gleich 1349 Personen.

Im Bezirk Trier haben in der letzten Zeit wieder größere Ausweisungen eingesetzt. Es wurden dabei ganze Straßenzüge abgesperrt und die Eisenbahner straßenweise abtransportiert. Am 6. Juni wurden aus Simmern 22 Familien, insgesamt 70 Personen, ausgewiesen; es wurde ihnen nur die Mitnahme von etwas Handgepäck gestattet; weitere 40 Eisenbahnbedienstete des Bezirks mit zusammen 150 Köpfen mußten ihnen folgen. — Im Bezirk Trier sind die Franzosen auch zur Beschlagnahme von Möbeln, zur Unterbringung von französischen Eisenbahnern und Förstern übergegangen. In Hermeskeil hat die Besatzung Möbel für 23 Zimmer angefordert; infolge Weigerung der Einwohner, Möbel abzugeben, wurden teilweise abgestellte Möbeleinrichtungen von Ausgewiesenen, teilweise von in Hermeskeil ansässigen Bürgern beschlagnahmt. In Gerolstein und Umgegend werden nicht nur dauernd Möbel der Bevölkerung, sondern außerdem in den Geschäften, Geschirr, Stoffe, Wäsche, Kleidung und Gebrauchsgegenstände beschlagnahmt. Die Kaufleute werden von der Besatzungsbehörde sofort entschädigt.

Im Bezirk Mainz wurden in der Zeit vom 1. bis 4. Juni aus Mainz, Worms, Osthofen, Monheim und anderen rheinhessischen Orten im ganzen 211 Bedienstete; am 6. Juni aus Bingerbrück 35 Bedienstete ausgewiesen; am 5., 6. und 7. Juni folgten ihnen aus dem Mainzer Bezirk unter Zurücklassung des größten Teils des Hausrats 199 Eisenbahnbedienstete mit Familie. Weitere 39 Ausweisungen erfolgten in der Zeit vom 9. bis 11. Juni.

Im Bezirk Köln wurden am 29. Mai aus Jünkerath 66 Eisenbahnbedienstete ausgewiesen. In Andernach mußten am 11. Juni 6 Eisenbahnerfamilien innerhalb 2 Stunden ihre Privatwohnungen zur Aufnahme französischer Eisenbahnerfamilien räumen, und in Crefeld mußten am 9. Juni 10 Eisenbahnerfamilien aus dem 18-Familienhaus am Johannisplatz ebenfalls ihre Wohnungen räumen. Die Ausweisungen dauern weiter an. Täglich laufen in Köln größere Transporte durch. Am Sonnabend (9. Juni) 80 Personen aus Bonn, 18 Personen aus Call, 12 Personen aus Trier und 342 Personen aus Stadtkyll und Schüller, am Montag (11. Juni) 90 Personen aus Bonn, 58 Personen aus Trier, am Mittwoch (13. Juni) 24 Personen aus Trier und Blankenheim.

Im Ruhrbezirk wurden weitere 35 Beamte und Arbeiter von den Dienststellen aus Duisburg und 5 Arbeiter mit Familien, etwa 20 Personen, vom Ausbesserungsamt Speldorf, ferner 87 Familienangehörige von ausgewiesenen Beamten aus Essen und Mülheim ausgewiesen. Von Duisburg Hbf. folgten weitere 66 Beamte, meistens Betriebsbeamte, mit Familien, zusammen etwa 220 Köpfe. Die Ausgewiesenen wurden von den Belgiern nach Dorsten gebracht. Von den Speldorfer Dienststellen wurden weitere 66 Eisenbahnbedienstete mit Familien, etwa 200 Köpfe, ausgewiesen, die von der belgischen Besatzung ebenfalls nach Dorsten abgeschoben wurden.

Ein Beispiel dafür, daß die Belgier bei ihren rücksichtslosen Ausweisungen nicht einmal vor Leichen Achtung haben, wird aus Eschweiler gemeldet. Bei dem Weichenwärter Nießen in Frenz bei Eschweiler erschienen am Sonnabend nachmittag zwei Beauftragte der belgischen Besatzungsbehörde und forderten die Räumung der Wohnung bis Montag. Nießen führte die beiden in ein Nebenzimmer, wo sein vor wenigen Stunden verstorbener Enkel auf dem Totenbette lag und bat, ihm Ausstand zu gewähren bis nach erfolgter Beerdigung. Die Vertreter erklärten sich für unzuständig, wollten jedoch bei der Kommandantur anfragen und Nachricht geben. Am Montag erhielt Nießen Bescheid, daß er die Frist zur Wohnungsräumung innehalten müsse. Er war also gezwungen, mit der Leiche seines Enkels auf die Straße zu wandern.

Auch bei den weiter andauernden Ausweisungen zeigt sich die Roheit der Franzosen. Bei den letzten Massenausweisungen in Trier wurde einer Familie nicht einmal Zeit gelassen, ihr in der Nachbarschaft spielendes Kind herbeizuholen. Das Kind irrte im Laufe des Tages auf den Straßen umher, bis es schließlich von mitleidigen Leuten zu Verwandten gebracht wurde. — Dem Oberbahnhofsvorsteher Planz wurde bei seiner

Ausweisung an der Grenze eine mitgeführte Kiste mit Bettwäsche beschlagnahmt.

— **Über die Fahrkunst der Eisenbahnregie** wird aus der Pfalz berichtet: Am 5. d. M. entgleiste im Personenbahnhof Ludwigshafen eine Lokomotive, am gleichen Tage auf demselben Bahnhof der 3. Wagen eines ausfahrenden Personenzuges, so daß die Strecke Ludwigshafen-Mündenheim gesperrt war.

Ruhrbezirk: An einem Überweg auf der Strecke Suderwich-Recklinghausen Ost wurde am 9. Juni das Fuhrwerk des Bäckermeisters Perdekamp von einer französischen Lokomotive erfaßt und vollständig zertrümmert. Der 18jährige Sohn des Perdekamp erlitt einen doppelten Schädelbruch. Am Lokomotivschuppen auf Gelsenkirchen Hbf. erfolgte am 10. Juni ein Zusammenstoß eines von Essen Hbf. kommenden Personenzuges mit einem von Gelsenkirchen abgehenden Motorkleinwagen, der in Brand geriet.

Bezirk Köln. Auf Bahnhof Kottenforst stieß am 9. Juni eine Lokomotive mit einem Personenzug zusammen. Die Lokomotive wurde stark beschädigt, zwei Wagen entgleisten. Die Strecke war 11 Stunden lang gesperrt. In der Nacht vom 11. zum 12. Juni entgleiste eine einzelfahrende Lokomotive bei Block Bliesheim, Strecke Köln-Trier. Auf der Strecke Neuß-Düren ereignete sich am 12. Juni beim Block Rath ein Unfall eines französischen Kokszuges. Der Zug fuhr mit angekuppelter Drucklokomotive und erlitt auf dem Gefällwechsel Zugtrennung. Auf das gegebene Haltesignal hin hielt der vordere Zugteil und der hintere Teil fuhr auf ihn auf. Drei mit Koks beladene Wagen fielen die Böschung hinunter. Das zweite Gleis blieb jedoch frei. Die Aufräumung erfolgte in der darauffolgenden Nacht.

— **Die Gültigkeit der Fahrscheinhefte.** Bisher hatte das Reichsverkehrsministerium zugelassen, daß Fahrscheinhefte (die sogenannten MER-Scheinhefte) bei Tariferhöhungen in ihrer Gültigkeit nicht beschränkt wurden; die Reise mußte lediglich bis zu einem bestimmten Tage angetreten werden, und das Heft galt dann innerhalb von 60 Tagen, auch wenn inzwischen Tariferhöhungen durchgeführt wurden. Diese Bestimmung wird, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung“ erfährt, bei der nächsten Tariferhöhung voraussichtlich geändert werden. Inhaber von Fahrscheinheften müssen, wenn sie das Heft auch nach einer Tariferhöhung benutzen wollen — gleichgültig, ob die Reise bereits angetreten ist oder nicht —, entsprechende Zuschlagkarten lösen. Das Reichsverkehrsministerium sah sich zu dieser Maßnahme aus sozialen Erwägungen veranlaßt; denn da für Reisen unter 600 km oder für die 4. Klasse keine Fahrscheinhefte ausgestellt werden, erschien es als eine Härte für minderbemittelte Reisende, daß Leute in günstigerer wirtschaftlicher Lage, die über Zeit und Geld freier verfügen können, sich vor einer Tariferhöhung mit Fahrtausweisen zum alten Preise versorgen konnten.

— **Die Elektrisierung schlesischer Bahnstrecken.** Nachdem die Umwandlung des Dampfbetriebes in den elektrischen auf der schlesischen Gebirgsbahnstrecke Königszelt-Lauban nebst ihren Abzweigungen vor kurzem vollständig durchgeführt worden ist, hat sich, wie die Ostd. Wirtschafts-Ztg. meldet, die Reichsbahn entschlossen, die Elektrisierung bis Görlitz und auf den sich anschließenden Rangierbahnhof Schlauroth auszudehnen. Daneben besteht der Plan, auch die Strecke Breslau-Liegnitz-Görlitz der elektrischen Zugförderung dienstbar zu machen. Auch die Grafschaft Glatz ist für die Einführung des elektrischen Betriebes in Aussicht genommen; mit den Vorarbeiten auf der Strecke Dittersbach-Glatz wird noch in diesem Jahre begonnen.

— **Eine neue Verbindung Paris-Prag.** Durch die Verbesserungen des Sommerfahrplans hat sich, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung“ mitteilt, eine neue und bequeme Verbindung zwischen Paris und Prag über Stuttgart-Nürnberg-Eger ergeben: ab Paris 8.55 nachm. oder 9.30 nachmittags, an Basel SBB. 5.00 bzw. 6.20 vorm., ab Basel Bad. Bf. 8.02 vorm. (über Waldshut), an Immendingen 10.45 vorm. (Mittagessen), ab 11.43 vorm., an Stuttgart 2.38 nachm., ab 5.06 nachm., an Nürnberg 9.00 nachm., ab 9.23 nachm., an Eger 12.19 vorm., an Karlsbad 5.11 vorm., an Prag, Wilsonbahnhof, 6.48 vorm. In der Gegenrichtung ab Prag W.-B. 10.30 nachm., Karlsbad 3.19 vorm., Eger 5.20 vorm., an Nürnberg 8.03 vorm., ab 8.27, an Stuttgart 12.39 nachm., ab 3.33 nachm., an Immendingen 6.49 nachmittags, ab 6.54, an Basel Bad. Bf. 9.34 nachm., ab Basel SBB. 11.50 nachm., an Paris 10.30 vorm. — In Immendingen besteht Anschluß nach und von München: Immendingen ab 10.58 vorm. (Ulm 1.50 nachm.), an München 4.55 nachm.; ab München 12.00 mittags (Ulm 2.48 nachm.), an Immendingen 5.46 nachm. (ab Richtung Basel-Paris 6.54 nachm.).

— **Durchlaufende Wagen Berlin- und Hamburg-Kopenhagen.** Seit dem 1. Juni d. J. führen die Züge D 11/12 (ab Berlin Stett. Bahnhof 8.04 vorm., an Kopenhagen 7.10 nachm., ab Kopenhagen 10.15 vorm., an Berlin 9.06 nachm. und D 7/8 ab Hamburg 8.36 vorm., nach und von Kopenhagen, an Hamburg 9.20 nachm.) je einen durchlaufenden Wagen 1. und 2. Klasse. Zur Benutzung dieser Durchgangswagen muß außer der D-Zug-Fahrkarte eine besondere Zuschlagkarte gelöst werden, die mit der Platznummer und dem Datum des Gültigkeitstages gestempelt wird. Der Vorverkauf beginnt drei Tage vor Reiseantritt in allen MER-Büros; gewöhnliche Platzkarten werden für diese Wagen nicht ausgegeben.

— **Schlafwagen 3. Klasse Berlin-Stuttgart.** In den Schlafwagenzug Berlin-Stuttgart(-Mannheim) ab Berlin Anh. Bhf. 6.50 nachm., an Stuttgart 7.10 vorm., ab Stuttgart 9.00 nachm., an Berlin 9.18 vorm. sollte mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans ein Schlafwagen 3. Klasse eingestellt werden; leider sind diese neuen Wagen nicht rechtzeitig fertig geworden, so daß mit ihrer Einstellung frühestens am 1. Juli zu rechnen ist. — Der Schlafwagen Berlin-Kissingen, der im gleichen Zuge läuft und in Bad Kissingen um 4.30 vorm. eintrifft, kann von den Reisenden auf dem Bahnhof noch bis 7.00 vorm. benutzt werden, so daß sie ihren Schlaf wegen der frühen Ankunft des Zuges nicht vorzeitig abzubrechen brauchen.

— **Die Reiseverbindung nach den schlesischen Bädern.** Seit dem 1. Juni verkehrt zunächst nur Sonnabends der beschleunigte Personenzug 727 ab Berlin Görl. Bhf. 7.37 vorm., mit durchlaufenden Wagen bis Altheide an 6.17 nachm., Reinerz 6.40 nachm., Kudowa 7.40 nachm., Landeck 6.15 nachm. Der Gegenzug verläßt Sonntags Kudowa 11.10 vorm., Reinerz 12.00, Altheide 12.28 nachm., Landeck 11.35 vorm., an Berlin Görl. Bhf. 9.37 nachm. Im Juli und August wird dieses Zugpaar täglich verkehren.

— **Neue Zugverbindungen.** Seit dem 10. Juni verkehren wieder (auch Sonntags) die Schnellzüge D 8/9 Berlin-Hamburg, ab Berlin Lehrt. Bhf. 3.00 nachm. (an Altona 6.24 nachm.), an Berlin 11.16 nachm. — Die D-Züge D 38/37, ab Berlin Potsd. Bhf. 10.10 nachm. bzw. an Berlin 8.55 vorm., die bis Aachen verkehren sollten, werden infolge der Ruhrbesetzung nur bis und von Köln geführt; sie haben durchlaufende Wagen 1. bis 3. Klasse sowie Schlafwagen Berlin-Köln über Magdeburg-Hildesheim-Elberfeld. Die Schnellzüge D 137/138 Dresden-Hannover (ab Dresden 7.04 nachm., Leipzig 9.15 nachm., Magdeburg 12.04 vorm., Hannover 3.03 vorm.; in der Gegenrichtung: ab Hannover 3.59 vorm., Magdeburg 7.00 vorm., Leipzig 9.25 vorm, an Dresden 11.31 vorm.) werden von und nach Bentheim durchgeführt und haben Kurs- und Schlafwagen Dresden-Haag.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
Vom 20.5.–26.5.23 das	13 800 fache	3 500 fache	7 620 fache
„ 27.5.– 2.6.23 „	16 780 „	3 700 „	8 930 „
„ 3.6.– 9.6.23 „	25 550 „	4 500 „	13 000 „
„ 10.6.–16.6.23 „	31 400 „	5 000 „	15 550 „

— **Die deutsche Regierung und der Ausbau des Oberrheins (Kembserwerk).** Dem deutschen Reichstag ist die Botschaft der deutschen Regierung über den Straßburger Kompromiß vom 10. Mai 1922 zur Kenntnisnahme vorgelegt worden. In dieser Botschaft gibt die Reichsregierung dem Reichstag Kenntnis vom Vertrag, der zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz über die Ableitung des Rheins bei Kembs in Straßburg abgeschlossen wurde und von den darauf bezüglichen Beschlüssen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 16. Dezember 1921 und vom 10. Mai 1922. In ihrer Denkschrift läßt sich die deutsche Regierung auch über die Gründe aus, die sie veranlaßte, dem Straßburger Kompromiß zuzustimmen. Deutschlands Lage in der Sache war besonders ungünstig und schwierig. Das Frankreich im Friedensvertrag zugestandene Recht auf Ableitung des Rheins und auf ausschließliche Verwertung der

Wasserkräfte auf der badisch-französischen Stromstrecke wird in der Denkschrift vom rechtlichen, wirtschaftlichen und politischen Standpunkt als eine der härtesten und ungerechtesten Friedensbedingungen bezeichnet. Was nun die Stellung der deutschen Regierung zu den Straßburger Beschlüssen anbelangt, so habe Deutschland das große wirtschaftliche Interesse, den Ausbau des Rheins als Schiffahrtsstraße über Basel hinaus bis zum Bodensee, dem natürlichen Endpunkte der Rheinschiffahrt, auszudehnen. Wäre aber der Rückstau lediglich bis zur französisch-schweizerischen Grenze erfolgt, so würde das Stück des Rheins von dort bis oberhalb Basel seine gegenwärtige Beschaffenheit behalten haben, und es würde infolgedessen der Rhein für die Großschiffahrt auf der Strecke Straßburg-Bodensee nicht überall die gleichen Bedingungen dargeboten haben. Durch den Rückstau bis zur Birs wird nun der einheitliche Ausbau als Schiffahrtsstraße bis zum Bodensee sichergestellt. Da an der Birsmündung die nächste Staustufe für die Kanalisierung des Rheins von Basel nach Konstanz vorgesehen ist, so könne der Kembserkanal gewissermaßen als Fortsetzung dieser Kanalisierungsstrecke angesehen werden. Im übrigen aber werde durch die Stauausdehnung die Wassergeschwindigkeit im Kembserkanal auf 70 cm ermäßigt, also auf ein Maß, das bei den neuesten süddeutschen Wasserstraßen noch als zulässig angesehen werde. Auch sei, falls sich später die Kanalisierung des Rheins noch in letzter Linie als die beste Ausbaumöglichkeit erweise, der endgültigen Entscheidung durch die augenblickliche Lösung nicht vorgegriffen. In technischer Beziehung würde sich sehr wohl an den Kembser Seitenkanal talwärts die Kanalisierung des Rheins bis Straßburg anschließen lassen. Auch darin, daß durch die gegenwärtig von der Zentralkommission aufgestellten technischen Bedingungen kein Präjudiz für die weiteren Teilstrecken, deren Projekte Frankreich etwa vorlegen sollte, geschaffen sei, liege eine Gewähr, daß Projekte nicht zur Ausführung gelangen werden, welche die Schiffbarkeit beeinträchtigen und die Schiffahrtsmöglichkeiten vermindern könnten.

Eine unbedingte Verpflichtung Frankreichs, den Stau zu erhöhen, habe allerdings nicht erreicht werden können, da Frankreich darauf bestanden habe, den Kembser-Kanal mit der ursprünglich vorgesehenen Wassergeschwindigkeit von 1,20 in der Sekunde zu bauen, falls 18 Monate nach Einreichung des Konzessionsgesuches die Konzession nicht zustande komme. Eine Garantie für die Durchführung der Verträge vom 10. Mai 1922 liege aber darin, daß diese Verträge von drei Staaten abgeschlossen seien, so daß der Staat, der in irgendeiner Beziehung ungerechtfertigte Forderungen stelle, sich in der mißlichen Lage sehen würde, den beiden anderen Vertragsstaaten gegenüber sein Verhalten rechtfertigen zu müssen. Aus allen diesen Gründen habe die deutsche Regierung dem Straßburger Kompromiß zugestimmt.

— **Eisenbahndirektor Nefflen †.** In der Nacht vom 27. zum 28. Mai d. J. verstarb in Bad Ditzenbach infolge eines Schlaganfalls der langjährige Direktor und Vorstand der Württembergischen Nebenbahnen A.-G. und der Betriebsabteilung Stuttgart der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, Eisenbahndirektor Wilhelm Nefflen. Nach Ablegung der Abiturientenprüfung trat er am 26. Oktober 1888 als Eisenbahnpraktikant II. Klasse in den Dienst der Württembergischen Staatseisenbahnen ein. Nach zweisemestrigen Studien an der Technischen Hochschule zu Stuttgart legte er die höhere Eisenbahndienstprüfung ab und wurde im Juni 1896 zum Eisenbahnreferendar I. Klasse ernannt. Im Mai 1901 trat er endgültig nach vorausgegangener dreijähriger Beurlaubung vom Staatseisenbahndienst in den Dienst der früheren Filderbahngesellschaft über. Als im Jahre 1901 die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln die Aktien und die Betriebsführung der Filderbahn übernahm, trat der Verstorbene in die Dienste der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft. Im Jahre 1908 wurde er Direktor der im Jahre 1905 gegründeten, aus der alten Filderbahngesellschaft hervorgegangenen Wüttembergischen Nebenbahnen A.-G., sodann später Vorsitzender des Vorstandes der Württembergischen Nebenbahnen A.-G. bzw. deren alleiniger Vorstand.

Seine Liebenswürdigkeit, sein Wohlwollen gegen alle, die mit ihm zu tun hatten, seine Arbeitskraft und sein Verantwortungsgefühl, aber auch seine Verantwortungsfreudigkeit waren vorbildlich.

Österreich.

— **Neue Personentarife.** Am 15. Juni d. J. tritt auf der Wiener Stadtbahn und auf den Wiener Verbindungsbahnen, einschließlich Großschwechat, ein neuer Personentarif in Kraft. Die Fahrpreise betragen: für die einzelne Fahrt 2. Klasse 3000, für Kinder 1500 K., in der 3. Klasse 1500, für Kinder 750 K.; für Monatskarten 2. Klasse 100 000, 3. Klasse 50 000 K.; für ermäßigte Streckenkarten für Angestellte und Arbeiter 2. Klasse 55 000, 3. Klasse 20 000 K.; für Schülermonatskarten 2. Klasse 15 000, 3. Klasse 5000 K. Der Beförderungspreis für einen Hund beträgt 1000 K. Reisende ohne gültige Fahrkarte haben in der 2. Klasse 6000 K., in der 3. Klasse 3000 K., für Hunde, welche ohne Entrichtung des Beförderungspreises mitgeführt werden, 3000 K. nachzuzahlen.

— **Verkehrsnachricht.** Außer der seit 1. Juni d. J. bestehenden durchlaufenden Schnellzugverbindung mit Wagen 1.—3. Klasse Wien=Westbahnhof-Bad Hall in den Schnellzügen D 3 (Wien=Westbahnhof ab 9 Uhr 10 Min.) und D 4 (Wien=Westbahnhof an 20 Uhr 20 Min.), ist seit dem 1. Juni bis einschließlich 10. September eine weitere Verbindung mit einem durchlaufenden Wagen 2. und 3. Klasse Wien=Westbahnhof-Bad Hall geschaffen, und zwar bei dem Schnellzuge D 405 Wien=Westbahnhof ab 13 Uhr 35 Min., Bad Hall an 19 Uhr 46 Min., in der Gegenrichtung Bad Hall ab 8 Uhr 29 Min., Wien=Westbahnhof an mit Schnellzug 6 um 14 Uhr 25 Min. (Zwischen Linz und Bad Hall mit Personenzügen.)

Seit 11. Juni verkehren in den nachstehend angeführten Nachtpersonenzügen Wagen aller drei Klassen von Wien=Westbahnhof über Attnang=Puchheim nach Bad Ischl und Bad Aussee und zurück: Abfahrt Wien=Westbahnhof 20 Uhr 40 Min., Bad Ischl an 6 Uhr 56 Min., Bad Aussee an 8 Uhr 47 Min. früh; in der Gegenrichtung: Bad Aussee ab 17 Uhr 49 Min., Bad Ischl ab 19 Uhr 10 Min., Wien=Westbahnhof an 5 Uhr 15 Min früh. Die Fahrkarten sind teils im Vorverkauf beim Österreichischen Verkehrsbureau, teils vor Abgang der Züge bei den Bahnhofkassen erhältlich.

— **Schwellenersparnis bei den Bundesbahnen. Lang- neben Querschwellen im Eisenbahngleise.** Auf einigen Lokalstrecken der Bundesbahnen wurde eine neue Erfindung des Baurates Ingenieur Robert Schellner erprobt, die es ermöglicht, namhafte Ersparnisse an Schwellen zu erzielen, ohne die Betriebssicherheit zu gefährden. Es ist die Verbindung des Querschwellen- mit dem Langschwellensystem, und zwar so, daß z. B. in jedem auf Querschwellen ruhenden Gleisfeld drei Querschwellen durch ein Langschwellenpaar ersetzt werden. Vor und hinter ihm liegen die Schienen des Gleisfeldes auf Querschwellen auf. Die Ersparnis an Schwellen beträgt dadurch 10 bis 33 %.

Die Anwendung dieser Methode ergibt aber auch technische Vorteile. Die wellenförmigen Zugbewegungen, die manchem das Reisen verleiden und ihre Ursache allein in der ausschließlichen Anwendung der Querschwellen haben, verschwinden und an ihre Stelle tritt ein viel ruhigeres Fahren. Die neue Schwellenanordnung bewirkt auch eine gleichmäßige Druckverteilung auf das Schotterbett und den Unterbau. Abgefahrene Schienen erhalten bei direkter Auflagerung auf die Langschwellen eine Erhöhung ihrer Tragkraft.

Man geht jetzt daran, diese Bauweise auch auf Hauptstrecken zu erproben. Sollten auch diese Versuche glücken, so ist mit der allgemeinen Einführung dieser, große Beträge ersparenden, Bauweise bei den Bundesbahnen bald zu rechnen.

Ungarn.

— **Elektrisierung der Staatsbahnen.** Hofrat Stefan v. Fodor hielt im elektrotechnischen Institut der Technik einen Vortrag über die Notwendigkeit der Elektrisierung der Staatsbahnen. Er wies darauf hin, daß in dem an Wasserkräften reichen Auslande, z. B. in Schweden, Frankreich, Italien und der Schweiz, der Übergang zum elektrischen Betrieb erhebliche Fortschritte macht, und besprach sodann die ungünstige Lage Ungarns in bezug auf Wasserkräfte und Kohle. Infolgedessen sei Ungarn auf Verwertung der einheimischen minderwertigen Braunkohle, Torf usw. angewiesen. Schließlich erörterte der Vortragende die Entwürfe über die Elektrisierung der Hauptbahnen und bewies an Hand statistischer Angaben die Notwendigkeit, den Dampfbetrieb der Staatsbahnen durch elektrische Zugförderung zu ersetzen.

— **Hebung des Fremdenverkehrs.** Das an Naturschönheiten so reiche Ungarn konnte sich schon früher keines lebhaften Fremdenverkehrs rühmen. Noch weniger konnte im verkleinerten Ungarn von einem solchen die Rede sein, da es der schönsten Gegenden und Badeorte beraubt wurde. Um nun den Fremdenverkehr einigermaßen zu heben, nahm die Leitung der ungarischen Staatsbahnen und die Ungarische Fremdenverkehrs-Aktien-Gesellschaft die Sache in die Hand. An der Spitze der Bewegung steht der stellvertretende Direktionspräsident der Staatsbahnen, Staatssekretär Andreas Tasnàdi-Szüts, der mit einer Abordnung nach Paris und London reiste, um dort den nötigen Aufschluß über Ungarn zu erteilen und einen ent-

sprechenden Eisenbahn- und Fremdenverkehr in die Wege zu leiten. Den Franzosen und Engländern wurde nahegelegt, daß der kürzeste und bequemste Weg nach dem Orient über Budapest führe. Als bisheriges Ergebnis der Bemühungen ist zu verzeichnen, daß es gelungen ist, mit dem Cookschen Fahrkartenbüro eine Vereinbarung zu treffen, derzufolge für Ungarn ausschließlich die ungarischen Fremdenverkehrskanzleien die Cook-Unternehmung vertreten werden. Die Cook-Büros verpflichten sich, den Fremdenverkehr Ungarns nach Tunlichkeit zu fördern. Zu diesem Zwecke werden diese im Auslande die Fahrkarten der ungarischen Eisenbahnen einführen und auch kombinierte Eisenbahnkarten für Reisende nach dem Orient ausgeben, wodurch die Hauptstadt Ungarns in den Verkehr eingeschaltet wird. Schließlich werden die ungarischen Fahrkartenbüros auch alle Eisenbahnkarten der Cook-Büros einführen.

— **Der neue autonome Zolltarif.** In Angelegenheit des Entwurfes des neuen autonomen Zolltarifs fand im Finanzministerium eine Beratung statt. Baron Josef Szterényi bezeichnete die dringliche Schaffung des autonomen Zolltarifs für zeitgemäß, weil ohne einen solchen im Wirtschaftsleben Ungarns große Ungewißheit herrsche und die Wiederaufnahme der internationalen Verbindungen nicht durchgeführt werden könne. Er beantragte die Schaffung des Zolltarifs durch die Gesetzgebung, besprach sodann das System des Zolltarifs und trat für den Schutz der Industrie durch Zölle ein, ferner schlug er der Regierung vor, den Zollschutz solcher Waren, die nur einen geringen Teil des Bedarfes der Fabriken bilden, fallen zu lassen und ihnen statt dessen zu Lasten der Zolleinkünfte eine materielle Entschädigung zu bieten.

Baron Szterényi lenkte auch die Aufmerksamkeit der Regierung auf den Umstand, daß die Zollsätze mit jenen der Nachbarstaaten in Einklang stehen müssen und betonte die Notwendigkeit des Schutzes der aufarbeitenden Industrie. Zum Schluß forderte er in Zollfragen volle Öffentlichkeit, die Anhörung der Fachkreise und die öffentliche Kontrolle der Gesetzgebung in Zollangelegenheiten.

Baron Johann Harkámp schloß sich den Ausführungen des Vorredners an und beantragte, daß bei jenen Fabriken, die nur einen geringen Teil des Bedarfs des Landes zu decken imstande sind, der Zollschutz durch das Subventionssystem ersetzt werden soll. — Johann v. Teleszky betonte mit Nachdruck, daß es dringlich notwendig sei, die Industrie in Schutz zu nehmen, um so eher, da es unmöglich sei, den einseitigen agrarischen Charakter des Landes aufrechtzuerhalten. Den notwendigen Industriezweigen muß jeder Zollschutz zugestanden werden, während die minder notwendigen Industriezweige nur mit geringen Zollsätzen zu belasten seien und die Einfuhr der Luxusartikel zu verbieten sei.

— **Die Erhöhung der Mietzinszulagen der Eisenbahnangestellten.** Mit Rücksicht auf die vom 1. Mai d. J. ab erhöhten Mietzinse hat der Finanzminister Maßnahmen getroffen, die Mietzinszulagen der Eisenbahnangestellten in demselben Maße zu erhöhen, wie die der Staatsbeamten. Hinsichtlich des Wohnungsgeldes sind sämtliche Beamten in zwei Gruppen geteilt. In die erste gehören jene, deren Familie aus mehr als drei Mitgliedern besteht. Das Wohnungsgeld dieser Gruppe entspricht den Friedensverhältnissen. In die zweite Gruppe sind jene Beamten aufgenommen, die eine kleinere Familie zu erhalten haben oder ledig sind. Das Wohnungsgeld dieser Gruppe entspricht den heutigen Verhältnissen.

— **Fortbestand des Kohlenkommissariats.** Auf Grund der im Handelsministerium abgehaltenen Fachberatung hat der Handelsminister die Entscheidung getroffen, daß unter den heutigen Verhältnissen die weitere Aufrechterhaltung des Kohlenkommissariats begründet sei.

— **Der Bau des Csepeler Freihafens.** Der Ministerpräsident hat in der Nationalversammlung einen Bericht über den Bau des Csepeler Freihafens und den Vertrag hierüber unterbreitet. Wie bereits früher in dieser Zeitung mitgeteilt wurde, hat die Regierung einen Vertrag mit der Firma Schneider u. Co. abgeschlossen und am 26. Juni 1922 mit ihr einen Nachvertrag vereinbart, in dem die Firma ermächtigt wird, einzelne Arbeiten schon vor der Genehmigung des Vertrages durch die französische Regierung in Angriff zu nehmen. Am 15. Februar d. J. erbrachte die französische Finanzgruppe den Nachweis, daß die Genehmigung der Wiedergutmachungskommission und der französischen Regierung erfolgte. Die im Nennwerte von 15 Mill. Fr. aufgelegten, mit 7 % zu verzinsenden Obligationen sind vom Jahre 1928 an in 20 Jahren zurückzuzahlen. In der Direktion werden die Vertreter der ungarischen Regierung und der französischen Interessenten im gleichen Verhältnisse vertreten sein.

Niederlande.

— **Personenverkehr über Hoek van Holland-Harwich.** Der Verkehr betrug im Jahre 1922, bei sechs Fahrten in der Woche, 109 364 Reisende gegen 98 346 im Jahre 1921.

Übrige europäische Länder.

— **Zustand der russischen technischen Eisenbahnwirtschaft.** In Nr. 15 der „Ekonomitscheskaja Schisn“ vom 24. Januar d. J. behandelt Krasowsky die hauptsächlichsten Schwächen des russischen Eisenbahnwesens. In der Schienenwirtschaft besteht nach Anschauung Krasowskys ein Fehlbetrag von 13 400 Werst, der sich zusammensetzt aus einem Zurückbleiben der Schienenauswechslung auf den Hauptstrecken gegenüber Vorkriegsnormen von 11 000 Werst, aus der Verausgabung von nur 50 % des Schienenvorrats für die Werst, was im ganzen 400 Werst ausmacht, und endlich aus dem Verbrauch von 2000 Werst Schienen für den Bau strategischer Linien und Zweigbahnen zur Gewinnung von Heizmaterial. Diese letzteren 2000 Werst wurden gewonnen durch den Abbruch von Hauptstrecken zweiten Grades, deren Wiederherstellung mit dem allgemeinen Wiederaufblühen des russischen Wirtschaftslebens unausbleiblich ist. Bei den Schienenbefestigungsmitteln ist die Lage ebenso. Der Plan für die Wiederingangbringung der russischen Schienenwirtschaft ging dahin, daß für 1923 der Bedarf an Schienen für 1600 Werst vorgesehen sei. Unter normalen Bedingungen würde sich die Schienenerneuerung bis 1941 erstrecken bei jährlich 2000 Werst Auswechselung; jedoch bei dem gegenwärtigen Stande der russischen Metallversorgung mußte das Volkskommissariat für das Verkehrswesen diesen Plan aufgeben und den Voranschlag von Schienen für 1600 Werst auf 800 Werst zurückschrauben.

Die Schwellenwirtschaftsfrage bezeichnet Krasowsky als nahezu katastrophal. Für 1922 zeigten die Bahnen einen Bedarf von 44 Millionen Schwellen an, am Ende des Jahres hatten sie aber nur 10,5 Millionen erhalten. Nach dem bestehenden Plane ist vorgesehen, daß bei einer jährlichen Bereitstellung und Einlegung von 22 Millionen Schwellen bis zum Jahre 1931 die Schwellenwirtschaft wieder in normale Verhältnisse geleitet sein sollte. Nach Ansicht Krasowskys kann allein eine glückliche Durchführung dieses Planes das russische Eisenbahnnetz vor völligem Zusammenbruch bewahren.

Was den Zustand und die Instandhaltung der Lokomotiven betrifft, so weist Krasowsky auf das Anwachsen der Zahl gebrauchsfähiger Lokomotiven neben der Zunahme der instandgesetzten Lokomotiven hin. Eine Verstärkung der Hauptinstandsetzung sei besonders zu erstreben. Die Werkstätten der WSNCH. haben sich vertraglich zur Hauptinstandsetzung von 1800 Lokomotiven im Laufe von drei Jahren und zur Übergabe von 450 Lokomotiven im Jahre 1923 verpflichtet. Der Zustand und die Unterhaltung der Personen- und Güterwagen, von denen über 50 % beschädigt seien, sei außergewöhnlich schlecht. Der Zustand des Güterwagenparks hat sich gegenüber dem Vorjahre zwar etwas gebessert, gleichwohl sei der Prozentsatz der nicht lauffähigen Wagen noch immer sehr groß. Seine Schlußausführungen widmet Krasowsky der Materialversorgungsfrage im Transportwesen. In dieser Beziehung befriedigte infolge der allgemeinen industriellen Krise die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnwerkstätten die Bedürfnisse des Verkehrs nur bis zu 30 %, so daß zur Durchführung des Instandsetzungsplanes zu Auslandsbestellungen gegriffen werden mußte. An sonstigen Materialien wurden im Ausland bestellt 4,25 Millionen Pud Schienen, 1 Million Pud Radeisen, 445 000 Pud Rauchrohre u. a. Auf dem Gebiet der Materialversorgung kann nur erhöhte Mittelzuweisung eine Besserung bringen. Dr. S.

— **Regelung des internationalen Eisenbahnfrachtverkehrs.** WTB. berichtet aus Bern: Die 3. Revisionskonferenz über das internationale Übereinkommen, betreffend den Eisenbahnfrachtverkehr, hat am 8. Juni ihre Beratungen beendet. Die Delegierten aller Länder haben einen Entwurf zu einem Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr, einen solchen zu einem Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und zu einem Zusatzübereinkommen unterzeichnet, das gewisse Ausnahmen von den Vorschriften des gegenwärtig geltenden Frachtübereinkommens von 1890 als zulässig vorsieht. Diese Entwürfe werden den Regierungen der verschiedenen Staaten zur Prüfung vorgelegt werden und sollen Gegenstand einer diplomatischen Konferenz bilden, die später einberufen werden soll, und die ein endgültiges Übereinkommen schaffen wird.

— **Die Tariflage auf den Schweizerischen Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen teilt unter dem 30. Mai 1923 über die Arbeiten zu Tarifermäßigungen im Güterverkehr und den voraussichtlichen Zeitpunkt ihrer Durchführung der Schriftleitung des Allg. Tarif.-Anz. in Wien mit:

„Die Frage eines allgemeinen Taxabbaues im Güterverkehr war bereits Gegenstand näherer Untersuchungen und Verhandlungen, es wurde jedoch von allen maßgebenden Instanzen die Ansicht vertreten, es sei mit einer derartigen Maßnahme bis zur besseren Abklärung der Verhältnisse im allgemeinen und der Finanzlage der Bundesbahnverwaltung im besonderen zuzuwarten.

Wann demnach die Voraussetzungen für eine allgemeine Tarifermäßigung als gegeben betrachtet werden können, läßt sich heute noch nicht sagen. Jedenfalls dürfte im laufenden Jahre mit der Durchführung einer Ermäßigung nicht mehr zu rechnen sein."

— Die Arbeitszeitverlängerung bei den Schweizerischen Bundesbahnen. Zu der von der Generaldirektion der Bundesbahnen geplanten Arbeitszeitverlängerung bei einzelnen Dienstklassen hat der Verbandsvorstand des Schweiz. Eisenbahnerverbandes Stellung genommen. Er hat es einstimmig abgelehnt, auf die angebotenen Verhandlungen mit den Behörden der Bundesbahnen einzugehen und die Personalvertreter in der paritätischen Kommission beauftragt, die beabsichtigten Änderungen bei den Beratungen in dieser Kommission zu bekämpfen. Am 23./24. Juni wird die Abgeordnetenversammlung noch dazu sprechen, doch ist kaum anzunehmen, daß den Beschlüssen des Verbandsvorstandes nicht zugestimmt wird.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hatte in ihrem Schreiben an den Eisenbahnerverband Wert darauf gelegt festzustellen, daß es sich keineswegs um einen Anschlag gegen den Grundsatz des Achtstundentages handelt. Er soll beibehalten werden überall da, wo ununterbrochen angestrengte Dienste zu leisten sind. Dagegen soll für weniger anstrengende Arbeit eine Verlängerung der Arbeitszeit eintreten. Für die Generaldirektion war der Umstand mitbestimmend, daß der Personalbestand bei gleichzeitiger Vermehrung der Fahrleistungen nicht mehr weiter herabgesetzt werden kann. Es muß entweder neues Personal eingestellt werden, was eine erhebliche neue Belastung finanzieller Natur bedeuten würde, oder aber es muß zu einer Verlängerung der Arbeitszeit auf Grund von Art. 16 des Arbeitszeitgesetzes für die Transportanstalten geschritten werden. Zu diesem letzteren Wege sind heute alle Voraussetzungen vorhanden, und man empfindet in der Öffentlichkeit die Anwendung des Art. 16, der Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes gestattet, wenn besondere Verhältnisse es notwendig machen, geradezu als ein Bedürfnis. Das Personal der Bundesbahnen hat indessen, wie erwähnt, alle Verhandlungen darüber abgelehnt.

— Bahnhof Castiglione infolge Ätnaausbruchs zerstört. W. T. B. teilt unterm 18. d. M. aus Catania mit: Bei dem neuen Ausbruch des Ätna haben die Lavaströme auch den Bahnhof Castiglione zerstört und die um den Ätna führende Eisenbahnlinie gesperrt. Infolge der Teilung der Lavaströme ist die Gefahr neuer Verwüstungen zurzeit anscheinend gebannt.

— Eisenbahnschutz in Irland. Unter den politischen Unruhen in Irland haben auch die Eisenbahnen schwer zu leiden gehabt. Über die Angriffe, denen sie ausgesetzt waren, ist auch in dieser Zeitung wiederholt berichtet worden. Mehr als in irgendeinem anderen Teil des Landes sind diejenigen im Süden von den Ereignissen in Mitleidenschaft gezogen worden. Vor einigen Monaten war z. B. Cork eine Zeitlang ganz von jeder Eisenbahnverbindung abgeschnitten, und Tausende von Eisenbahnarbeitern in Munster waren zur Untätigkeit gezwungen. Um die Versorgung mit Lebensmitteln sicherzustellen, also eine Hungersnot abzuwehren, wurde eine Truppe zum Schutze, zur Wiederherstellung und Unterhaltung der Eisenbahnen geschaffen, deren Verdienst es ist, daß die Eisenbahnverhältnisse jetzt etwas besser sind. Die Mehrzahl der Angehörigen dieser Truppe waren beschäftigungslose Eisenbahner. Welche Anforderungen an sie gestellt wurden, geht daraus hervor, daß eine Brücke allein 16mal zerstört und wiederhergestellt wurde. Es gelang dieser Truppe, alle Städte in Munster mit Nahrungsmittel- und Kohlenzügen zu versorgen. In der Grafschaft Cork waren Mitte Mai alle Eisenbahnen mit Ausnahme einer Seitenstrecke wieder betriebsfähig. Cork hat jetzt wieder Eisenbahnverbindung mit Dublin und dem Westen. —An fünf Orten befinden sich Befehlsstellen der Eisenbahnschutztruppe. An den Eisenbahnstrecken sind Blockhäuser errichtet worden. Triebwagen und Panzerzüge fahren die Strecken ab, und zwischen den Blockhäusern bewegen sich Patrouillen hin und her. Überdies sind die Blockhäuser durch Fernsprecher miteinander verbunden. Die Schutztruppe hat sich damit begnügt, die Wiederherstellungsarbeiten als einstweilige auszuführen, und überläßt es den Eisenbahngesellschaften oder der Regierung, die Bauten und Anlagen wieder in einen endgültigen Zustand zu versetzen.

— Derby-Verkehr. Das Rennen in Epsom, unter dem Namen Derby weltbekannt, erzeugt jedes Jahr eine wahre Völkerwanderung nach der 25 km von London entfernten Rennbahn. Früher bewegte sich dieser Verkehr ausschließlich auf der Straße, dann wanderte er fast ganz auf die Eisenbahn ab, und neuerdings ist er infolge der Entwicklung des Kraftwagenverkehrs wieder auf die Straße zurückgekehrt. Trotzdem fällt den Eisenbahnen aber auch heute noch ein sehr erheblicher Verkehr am Renntage zu. Drei Eisenbahnstrecken verbinden Epsom mit London, eine der London, Brighton und Südküstenbahn, eine der Südost- und Chatham-Eisenbahn und eine der London und Südwestbahn, die aber seit Anfang dieses Jahres als Südgruppe unter gemeinsamer Verwaltung stehen. Ebenso wie die Züge der drei Strecken von verschiedenen Bahnhöfen in London ausgehen — Charing Cross, London Bridge, Victoria, Waterloo, — so endigen sie auch in Epsom an drei verschiedenen Stellen. Der diesjährige Rennverkehr hat alles bisher dagewesene übertroffen. Auf der Südost- und Chatham-Eisenbahn wurden nach Epsom 54 Sonderzüge gefahren, zu denen in der Gegenrichtung noch drei mehr kamen. Die Züge für die Fahrt nach London folgten einander in etwa 4—5 Minuten Abstand. Im ganzen wurden auf dieser Strecke 38 000 Fahrgäste befördert. Auf der Südküstenbahn verkehrten 42 Sonderzüge, auf der Südwestbahn 18. Neben all diesen Zügen liefen noch die fahrplanmäßigen, einschließlich der im Fahrplan für starken Verkehr vorgesehenen Ausflugszüge. Drei Züge wurden mit Pullmanwagen gefahren; diese durften nur mit Platzkarten benutzt werden, die alle im Vorverkauf vergriffen waren.

Fremde Erdteile.

— Der Personenverkehr im Suezkanal einst und jetzt. Wenn man feststellen will, wie sich der Personenverkehr seit dem Ausschalten der Mittelmächte im Suezkanal verschoben hat, so darf man die zahlreichen Transporte von Militär, Deportierten, Repatriierten, Emigranten, Wallfahrern usw. nicht mit in Betracht ziehen. Rechnet man alle diese Zwangstransporte ab, so ist die Zahl der den Suez durchfahrenden Privatpersonen im Jahre 1922 ungefähr dieselbe wie 1913, also ungefähr 158 000. Vor dem Kriege fuhren etwa 30 000 Personen oder 19 % mit deutschen oder österreichischen Schiffen. Da nun die österreichischen Schiffe ganz ausgeschieden und auf deutschen nur rund 500 Personen den Suezkanal durchfahren haben, so ist in der Verteilung auf die verschiedenen Flaggen eine Verschiebung eingetreten. Am meisten gewonnen hat Holland, dessen Anteil von 9 % im Jahre 1913 auf das Doppelte, nämlich 18 % angestiegen ist, mit 28 000 Reisenden gegen 14 000 im Jahre 1913. Auch die englische Flagge hat etwas gewonnen; ihr Anteil stieg von 88 000 Reisenden (56 %) auf 93 000 (59 %), der Anteil der französischen Flotte von 18 000 (11 %) auf 20 000 (13 %), der Anteil der italienischen von 4000 (2 %) auf 7000 (4 %), derjenige der japanischen von 3000 (1 %) auf 7000 (4 %). Für die Fahrten nach Indien und Australien hat die englische Flagge fast ein Monopol, denn unter ihr reisen 94,5 % der nach Australien und 92 % der nach Indien fahrenden Personen.

— Bahnbau von Katanga zum Unterkongo*). Über den Bahnbau von Bukama im Katangabezirk nach dem Hafen von Ilebo am unteren Kasai entnehmen wir der Afr. World vom 21. April d. J. die nachstehenden Mitteilungen: Die ursprüngliche Absicht war, das Kupfergebiet von Katanga mit dem Hafen Matadi nahe der Kongomündung durch eine Eisenbahn von Bukama über Kanda-Kanda, Dibaya, Charlesville und Leopoldsville zu verbinden. Nach dem Kriege entschloß man sich aber, die Linienführung bei Dibaya zu ändern und die Bahn nach Ilebo zu führen, einem Punkt, der zu allen Jahreszeiten für Dampfer von beträchtlicher Größe zugänglich ist. Die Baustrecke Bukama-Ilebo, im ganzen 1125 km, zerfällt in zwei Abschnitte, einen nördlichen mit Ilebo als Endpunkt, der sich fast bis zur östlichen Grenze des Kasaibezirkes erstreckt, und einen südlichen, der bei Bukama am Lualaba endigt. Die Vorarbeiten zwischen Ilebo und Dibaya, rund 515 km, waren besonders auf den ersten 200 km südlich Ilebo sehr schwierig wegen des stark durchschnittenen Geländes im Kasaital und wegen des dichten tropischen Urwaldes, den die Linie zu durchschneiden hat. Die Bauarbeiten am nördlichen Bahnendpunkt in Ilebo haben nunmehr begonnen, zahlreiche Bauten, Wohnhäuser, Werkstätten, Speicher usw. sind errichtet und das Freimachen der Linie von Baumwuchs ist beendet. Die Erdarbeiten, mit denen im Dezember v. J. begonnen wurde, schreiten gut voran. Große Mengen von Ziegelsteinen werden angefertigt und die Gründungsarbeiten für die Werkstätte und eine Sägemühle, für welche die Maschinen im März in Antwerpen verschifft wurden, sind in Vorbereitung. Ein großes Lager für eingeborene Arbeiter wird eingerichtet.

Auch auf dem Südabschnitt herrscht eine rege Bautätigkeit:

*) Vergleiche die Mitteilung in Nr. 15 dieser Zeitung vom 20. April 1922, S. 309.

23 Ingenieure und Bürobeamte sind bereits an der Arbeit. 1910 war eine Linie ins Auge gefaßt, die aus der Katangabahn bei Sankisha abzweigen sollte; inzwischen ist eine andere Trasse gewählt, die von Bukama ausgeht und 75 km unterhalb in die frühere Linie einmündet. Die Geländeschwierigkeiten in diesem Gebiet kennzeichnen sich dadurch, daß die Linie auf 100 km eine Seehöhe von 1150 m erreicht, während Bukama auf 650 m Höhe liegt. Am 19. März wurde mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen. Die Lage für die Brücke über den Lualaba, die bei vier Spannungen eine Gesamtlänge von 250 m erhalten wird, wurde festgelegt.

An beiden Endpunkten der Linie wird alles aufgeboten, um einen schleunigen Vorbau zu ermöglichen, sobald die Regenzeit vorüber ist. Die Mehrzahl der Baustoffe für die Hafen- und Bahnanlage in Ilebo und Bukama ist bestellt, zum Teil schon unterwegs, unter anderem nebst Hütten- und Werkstattsmaterial 4 Arbeitslokomotiven, 30 20-t-Wagen, 20 km Gleis; eine erste Bestellung für 20 km Gleis ist nach Belgien gegeben, eine zweite auf weitere 100 km soll alsbald nachfolgen. Die Beschaffung der nötigen Arbeitskräfte ist eine Aufgabe von gewaltigem Umfange. Ein großes Programm für die Erzeugung von Nahrungsmitteln ist aufgestellt und Farmbetriebe werden für diesen Zweck eingerichtet. Auf beiden Bauabschnitten sollen in diesem Jahr allmählich 3000 bis 4000 Arbeiter angesetzt werden, sobald die Vorbereitungen für die Versorgung mit Lebensmitteln vollendet sein werden. F. B.

— **Gehälter amerikanischer Eisenbahnbeamten.** Sowohl in Amerika selbst als auch außerhalb der Vereinigten Staaten wird viel über die ungeheuren Gehälter geredet, die die Leiter und Beamten der amerikanischen Eisenbahnen beziehen. Die Eisenbahngesellschaften selbst legen Wert darauf, hierfür eine Erklärung zu geben. Die Zeitschrift „Railway Age", die ihre Interessen vertritt, versieht daher einen statistischen Bericht über diese Gehälter, den das Bundesverkehrsamt veröffentlicht hat, mit einigen kritischen Bemerkungen, die diesem Zwecke dienen sollen und die darin gipfeln, daß in anderen Zweigen des Erwerbslebens weit höhere Gehälter und sonstige Entschädigungen gewährt werden.

Im Jahre 1921 bezogen 25 Beamte der amerikanischen Eisenbahnen ein Einkommen von 50 000 Dollar und mehr. 17 von ihnen waren vor ihrem 21. Lebensjahr in den Eisenbahndienst eingetreten und hatten sich von der untersten zur leitenden Stelle emporgearbeitet. Daß Männer mit rechtskundiger Vorbildung und außerhalb des Eisenbahndienstes erworbener Erfahrung in diesen übertreten und es darin zu führenden Stellungen bringen, ist eine große Ausnahme. Die genannten 25 Beamten hatten ein durchschnittliches Lebensalter von 52 Jahren und waren im Durchschnitt 31 Jahre im Eisenbahndienst, als sie Präsidenten wurden.

Über das Verhältnis der hohen Gehälter zu den Einnahmen der amerikanischen Eisenbahnen wird berechnet, daß 1 Dollar der Gehälter von 50 000 Dollar und mehr auf eine Einnahme von 3443 Dollar entfällt. Dieser Betrag wird von den Eisenbahnen in 2½ Stunden verdient. Wenn die hochbesoldeten Beamten ihren Dienst umsonst täten, könnte den übrigen Angestellten weniger als ein Dollar im Jahre zugelegt werden.

Von 2492 Eisenbahnbeamten, die mehr als 5000 Dollar Jahresgehalt haben, bezieht der bei weitem größte Bruchteil, nämlich 781, weniger als 6000 Dollar. Innerhalb der nächsten, von 1000 zu 1000 Dollar steigenden Klassen finden sich 466, 325, 133, 91, 155 Beamte. In den nächsten um je 1000 Dollar steigenden Stufen kommen nur zweistellige Zahlen vor. 15—20 000 Dollar haben 166, 20—30 000 Dollar 111, 30—40 000 Dollar 52 Beamte. Je 13 sind in den Stufen zwischen 40 000 und 50 000 und zwischen 50 000 und 60 000 Dollar. Dann kommen noch 11 Beamte, deren Einkommen bis 75 000 Dollar, und 12, deren Einkommen darüber hinausgeht.

In den Kreisen von Handel und Gewerbe gibt es dagegen in den Vereinigten Staaten eine ganze Anzahl Männer, die über 100 000 Dollar Jahresgehalt beziehen. So zahlt z. B. ein großer Verleger an mindestens ein halbes Dutzend seiner Angestellten 150 000 Dollar und mehr, während nur ein Eisenbahnbeamter annähernd 100 000 Dollar bezieht.

— **Eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Argentinien und Chile.** Die beiden südamerikanischen Republiken Argentinien und Chile haben eine nicht weniger als etwa 5000 km lange gemeinsame Grenze, doch wird diese zurzeit wegen der ungeheuren Geländeschwierigkeiten, die das Hochgebirge der Anden dem Eisenbahnbau in den Weg legt, nur an einer Stelle von einer Eisenbahn überschritten. Auf ihr kann die gegen 1400 km lange Strecke Buenos Aires-Valparaiso über den Upsallata-Paß in etwa 36 Stunden durchfahren werden. Das reiche Hinterland von Argentinien am Ostfuß der Anden, dessen Boden nicht nur fruchtbar ist, sondern auch Erze und Öl liefert, ist von der Küste des Atlantischen Ozeans zu weit entfernt, als daß es seine Erzeugnisse in der Richtung nach Osten ausführen könnte. Die Entfernung nach der Westküste ist so viel kürzer, daß dabei die mit der Überschreitung der Anden verbundenen Schwierigkeiten in Kauf genommen werden können. Argentinien betreibt daher zurzeit mit einigem Eifer den Bau der ersten Hälfte einer neuen Andenquerbahn, obgleich über die endgültige Linienführung der zweiten Hälfte und deren Einmündung in die chilenischen Eisenbahnen noch keine Entscheidung getroffen ist. Die neue Eisenbahn wird dem Hafen von Antofagasta vermehrten Verkehr zuführen und auch die Salpeterförderung jener Gegend beleben, so daß Chile allen Grund hätte, ihren Bau auch zu fördern.

Vorarbeiten sind seit 1905 von argentinischer Seite im Gang. Nach Erwägung mehrerer Möglichkeiten hat man sich entschlossen, Salta als Ausgangspunkt der neuen Eisenbahn zu wählen, die von dort auf etwa 30 km bis Alemania, dem Namen nach zu urteilen vermutlich eine deutsche Niederlassung, einer bereits seit 1910 bestehenden Eisenbahn und deren Abzweigung nach Rosario de Lerma folgt. Von dort führt die Neubaustrecke 9 km lang geradeaus nach dem Toro-Tale, wobei sie eine ganze Anzahl kleinerer Wasserläufe mit Betonbrücken überschreitet, die nach neuzeitlichem Verfahren aus fern von der Baustelle fabrikmäßig hergestellten Teilen erbaut sind. Im Toro-Tal windet sich die Eisenbahn so hin und her, daß sie diesen Fluß und den in ihn einmündenden Rio Blanco zunächst auf zwei größeren Brücken von je 30 m Spannweite und dann im oberen Teil des Tals den Toro-Fluß noch 11mal überschreitet. Die Berghänge bestehen aus einem weichen Tonschiefer, der durch Sprengung leicht gewonnen werden kann. Gegen die Angriffe des Wassers müssen die Böschungen teilweise mit Beton befestigt werden.

Der Bahnbau ist jetzt bis 18 km jenseits Rosario de Lerma gediehen, wo zurzeit an einer Brücke gebaut wird, die den Fluß mit 9 Öffnungen von zusammen 260 m Länge überschreitet. Von hier sollte die Bahn ursprünglich die Gebirgshöhe im Chorillos-Paß, 4470 m über dem Meere, überschreiten, doch hat man sich neuerdings für eine andere Linienführung entschlossen. Die Grenze von Chile soll entweder bei Huaytiquina, 4100 m über dem Meere, oder bei Socompa, 3850 m über dem Meere, erreicht werden. Im ersteren Falle würde die neue Bahn bei Sierra Gorda, im letzteren weiter südlich bei Augusta Victoria, dem Namen nach wiederum vermutlich eine deutsche Siedlung, in die 1162 km lange Eisenbahn Antofagasta-La Paz einmünden. Die südliche Strecke kürzt nicht nur die Gesamtentfernung bis Antofagasta um 110 km ab, sondern benutzt auch die bestehende, in Antofagasta ausmündende Eisenbahn auf einer um 20 km kürzeren Strecke, was deshalb von Bedeutung ist, weil diese in 75-cm-Spur angelegt ist und deshalb wahrscheinlich dreischienig ausgebaut werden muß.

Bei den großen Höhenunterschieden müssen Steigungen bis 1 : 40 zugelassen werden, und trotzdem ist ohne Spitzkehren nicht auszukommen. Als Mindesthalbmesser sind 150 m vorgesehen. Zum Betriebe sind 1 E 1-Lokomotiven vorgesehen; sie sollen bei einem Gewicht von 146 t 500 t schwere Züge befördern. Sie sind für Ölfeuerung eingerichtet. Eine Anzahl von ihnen, von den Baldwin-Werken erbaut, ist bereits angeliefert.

Allgemeines.

— **Auffrischung und Neuherstellung von Oberbauteilen durch die moderne Schweißtechnik.** Die Erhaltung gebrochener Werkstücke und Maschinenteile durch die moderne Schweißtechnik war in Nr. 18 dieses Jahrganges, S. 305, behandelt worden. Es wurde dabei mit Recht darauf hingewiesen, daß der große Vorteil, der in der Möglichkeit der Erhaltung von Werten mit Hilfe der modernen Schweißtechnik liegt, noch in weitestem Maße unausgenutzt geblieben ist. Die Oberbauteile stellen heute große, sich nach Milliarden beziffernde Werte dar. Und doch steckt die Auffrischung von Oberbauteilen auf dem Wege moderner Schweißverfahren noch in den Kinderschuhen. Wie in der genannten Abhandlung sehr richtig hervorgehoben wurde, ist gerade die a u t o g e n e Schweißung zur Wiederherstellung sonst abgängiger Stücke besonders geeignet, weil sie dem Erzeugungsprozeß des betreffenden Stückes am nächsten kommt. Die autogene Schweißung kann, wie durch eingehende Versuche bereits erwiesen, insbesondere zur Wiederherstellung gebrochener L a s c h e n, zur Herstellung von Ü b e r g a n g s s c h i e n e n und zur Auffrischung von e i s e r n e n Q u e r s c h w e l l e n verwendet werden. Bei den üblichen Oberbauarten stellen die eisernen Querschwellen etwa 50 % des gesamten Stahl- und Eisenbedarfs dar. Die autogene Schweißung gibt die Möglichkeit, die Liegedauer der durch mechanische Abnutzung zerstörten Q u e r s c h w e l l e n voraussichtlich zu v e r d o p p e l n und dadurch ganz bedeutende Ersparnisse zu erzielen. Durch sie werden große Werte der Allgemeinheit erhalten. Die Einführung moderner Schweißverfahren eröffnet nicht nur der Auf-

frischung und Neuherstellung von Oberbauteilen, sondern auch der Formung des Oberbaues neue Möglichkeiten. Die moderne Schweißtechnik kann zur Verbesserung der Schienenbefestigung auf Holz- und Eisenschwellen, zur Herstellung von Verbundschwellen und zur Vervollkommnung der Schienenstoßverbindung ausgenutzt werden. Sie ermöglicht es, gerade beim Oberbau die gewalzten Profile an den stärker beanpruchten Stellen ausreichend zu verstärken. In dem von der Schriftleitung der „Verkehrstechnischen Woche“ (Verlag Guido Hackebeil A.-G., Berlin S. 14) herausgegebenen Sonderheft „Oberbau“ ist eine Abhandlung „Schweißen im Oberbau“ enthalten, die die Ergebnisse der Anwendung des Schweißverfahrens zur Wiederherstellung von Oberbauteilen erörtert und Ausblicke auf seine Ausnutzung bei der Formung neuer Oberbauteile enthält. Durch die großzügige Auswertung der modernen Schweißtechnik bei Auffrischung und Neuherstellung von Oberbauteilen werden sich große wirtschaftliche Vorteile erzielen lassen. Die Beschaffungs- und Unterhaltungskosten können verringert, die Liegedauer kann verlängert werden. Der Oberbaufachmann wird der Ausnutzung der modernen Schweißverfahren für die Erhaltung und Herstellung von Oberbauteilen seine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden haben.

Regierungsbaurat Jaehn, Weißenfels.

Rechtspflege.

— Zu der Frage des Streikverbots für Beamte hat der Reichsdisziplinarhof zu Leipzig unter dem 14. Dezember 1922 eine Entscheidung getroffen, die nachstehend auszugsweise mitgeteilt wird.

Auf Grund des Ergebnisses der Beweisaufnahme hat das Gericht die Überzeugung erlangt, daß die beiden Angeschuldigten Organe des Streikleiters gewesen sind und als solche zur Fortsetzung des Streiks hervorragend mitgewirkt haben, daß der Angeschuldigte D. auch zum Ausbruch des Streiks hervorragend mitgewirkt hat, endlich, daß beide Angeschuldigten selbst vom Beginn des Eisenbahnerstreiks an bis zum 9. Februar einschließlich ihren Dienst nicht versehen haben.

Die Frage, ob die Angeschuldigten hierdurch die Pflichten, die ihnen ihr Amt auferlegt, verletzt und sich der Achtung, die ihr Beruf erfordert, unwürdig gezeigt haben (§§ 10, 72 RBG.), ist vom Reichsdisziplinarhof bejaht worden.

Sie machen zu ihrer Entlastung geltend, sie hätten zwar den Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 25. Januar und die Verordnung des Reichspräsidenten vom 1. Februar 1922, welche das Streikrecht der Beamten verneinen, gekannt, seien trotzdem aber im guten Glauben gewesen, daß den Beamten ein solches Recht zustehe, zumal die Satzungen der Reichsgewerkschaft zum Austrage der bestehenden Interessengegensätze den Beamten ausdrücklich ein Streikrecht ohne Widerspruch der Zentralbehörden zugesprochen hätten.

Der Einwand der Angeschuldigten ist nicht stichhaltig.

Ein Streikrecht der Beamten kann nicht anerkannt werden, weil es unvereinbar ist mit der Stellung eines Beamten in einem geordneten Rechtsstaate. Der Beamte steht zum Staate nicht in einem bloßen privatrechtlichen Vertragsverhältnisse, sondern die Anstellung begründet ein öffentlich-rechtliches Gewaltverhältnis mit besonderen Pflichten der Treue, des Gehorsams und der gewissenhaften Erfüllung der übertragenen Obliegenheiten, RGSt. Bd. 56 S. 422. Dies kommt auch in dem Eid, wie er von den Reichsbeamten nach Artikel 176 der Reichsverfassung und der Verordnung vom 14. Oktober 1919 (RGBl. 1919) zu leisten und von den Angeschuldigten am 12. und 10. August 1920 geleistet ist, zum Ausdruck. Eine Verletzung dieser Pflichten hat nicht, wie bei einem sonstigen Dienstverhältnis, nur zivilrechtliche Wirkungen, sondern führt zu einem unmittelbaren Vorgehen gegen den Beamten im Dienstwege; die Erfüllung der Obliegenheiten kann auch durch Ordnungsstrafen erzwungen werden. Ohne eine derartige feste Gebundenheit des Beamten an den Staat, der auf der anderen Seite die Gewährung einer gesicherten, auf die Dauer berechneten Stellung und eines besonderen Schutzes bei Ausübung des Amtes entspricht, vermag der Staat seine Aufgaben nicht zu erfüllen. Er muß sich darauf verlassen können, daß seine Beamten ihm zur Wahrnehmung seiner Geschäfte dauernd zur Verfügung stehen. Mit dieser rechtlichen Eigenart der Beamtenstellung ist eine in das Belieben des einzelnen Beamten oder einer Beamtenvereinigung gestellte Arbeitsverweigerung oder Arbeitseinstellung völlig unvereinbar. Die Streikfreiheit der Beamten würde im Widerspruch stehen mit ihrer durch die Anstellung gegründeten Verpflichtung, nach Maßgabe des ihnen übertragenen Amtes ihre Dienste zum Wohle der Allgemeinheit fortlaufend zu leisten. Die Beamten sind Diener der Gesamtheit (Art. 130 RV.) und deshalb ihr untergeordnet. Sie dürfen als Träger der Staatsgewalt dem Willen des Volkes, wie er durch die verfassungsmäßigen Organe zum Ausdruck kommt (Art. 1 und 5 RV.), nicht entgegenhandeln, indem sie durch Verweigerung ihrer Dienste die Erfüllung der Staatsaufgaben verhindern. Andernfalls würde die Staatsgewalt selbst in völlige Abhängigkeit von den Beamtenvereinigungen geraten. Die Stellung des Reichsbeamten ist nach der auf republikanisch-demokratischer Grundlage beruhenden Reichsverfassung insofern keine andere, als sie in dem früheren Staate war. Der Beamte steht auch jetzt zu der vom Volke ausgehenden Staatsgewalt in einem besonderen öffentlich-rechtlichen Unterordnungsverhältnis, das während seiner Dauer eine einseitige Verweigerung der Erfüllung übernommener Pflichten ausschließt.

Dieser aus den allgemeinen Aufgaben des Staates sich ergebenden Rechtsauffassung der Verneinung eines Beamtenstreikrechts stehen auch sonstige Reichsgesetze nicht entgegen.

Keinesfalls steht ihr das Reichsbeamtengesetz vom 31. März 1873 in der Fassung vom 18. Mai 1907 entgegen. Dieses enthält zwar kein ausdrückliches Streikverbot für die Beamten, indessen besagt § 10 des Gesetzes, daß jeder Beamte die Verpflichtung habe, das ihm übertragene Amt der Verfassung und den Gesetzen entsprechend gewissenhaft wahrzunehmen, und § 14 daselbst, daß der Beamte ohne Urlaub seinem Amte nicht fern bleiben dürfe; eine Verletzung der Amtspflichten ist nach § 72 a. a. O. ein Dienstvergehen und wird mit Disziplinarstrafe belegt. Das Reichsbeamtengesetz steht also der obigen Rechtsauffassung nicht nur nicht entgegen, sondern es kann daraus geschlossen werden, daß die Nichterfüllung der Amtspflichten durch Verweigerung oder Einstellung der Arbeit eine nach Beamtenrecht verbotene Handlung sei.

Auch § 152 der Gewerbeordnung steht dieser Rechtsauffassung nicht im Wege. Zu den dort genannten gewerbetreibenden Personen, denen volle Vereinigungsfreiheit gewährt wird, gehören die Beamten nicht, und selbst jene haben, wie anerkannten Rechtens ist, nicht die Befugnis, die Arbeit ohne Einhaltung der gesetzlichen oder vertraglichen Kündigungsfrist einzustellen.

Wenn im Schrifttum unter Hinweis auf Nr. 2 des Aufrufs des Rats der Volksbeauftragten vom 12. November 1918 (RGBl. S. 1303) mehrfach behauptet wird, daß die Streikbefugnis zwar nicht durch die Verfassung, aber doch sonst rechtlich anerkannt sei, so kann der Reichsdisziplinarhof dieser Rechtsauffassung nicht beitreten. Nr. 2 des Aufrufs besagt, daß das Vereins- und Versammlungsrecht keiner Beschränkung unterliege, auch nicht für Beamte und Staatsarbeiter. Aus diesem Recht folgt aber begrifflich nicht notwendig die Streikbefugnis für Beamte.

Eine solche wird ferner im Schrifttum hie und da aus den Erklärungen des Abgeordneten Dr. Sinzheimer bei den Verhandlungen im Plenum der Nationalversammlung über den Art. 159 der Reichsverfassung hergeleitet. Diese lautet (Sitzungsprotokoll vom 21. Juli 1919, stenogr. Bericht S. 1749):

> „Es wird ausdrücklich ausgesprochen, daß das Hauptmittel für die wirtschaftliche Besserstellung, die Koalitionsfreiheit, verfassungsmäßig gewährleistet ist. Hierbei ist die Anmerkung zu machen, daß durch die verfassungsmäßige Anerkennung der wirtschaftlichen sozialen Vereinigungsfreiheit nicht auch verfassungsmäßig die sogenannte Streikfreiheit konstituiert ist. Bezüglich der Streikfreiheit bleibt es, wie allgemein im Verfassungsausschuß angenommen worden ist, bei der bekannten Verordnung, wonach allgemein Streikrecht für alle Berufe gegeben ist. Die Verfassung hat dieses besondere Streikrecht hier im Art. 159 nicht anerkannt. Anerkannt ist nur allgemein die wirtschaftliche Vereinigungsfreiheit.“

Abgesehen davon, daß diese Erklärungen des Berichterstatters nicht frei von Unklarheiten sind, geht jedenfalls so viel aus ihnen hervor, daß — wie auch Art. 159 RV. besagt — die Vereinigungsfreiheit (Koalitionsrecht) zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen für alle Berufe gewährleistet sein soll, worauf auch die Bezugnahme auf „die bekannte Verordnung“ hinweist, d. h. diejenige der Preußischen Regierung vom 15. November 1918, wonach den Staatsbeamten und Staatsarbeitern das Recht unbeschränkter Koalitionsfreiheit in Aussicht gestellt ist. Aus der Vereinigungsfreiheit folgt aber nach Ansicht des Reichsdisziplinarhofs nicht ohne weiteres auch die Streikfreiheit der Staatsbeamten. Auf diesen Rechtsstandpunkt hat sich übrigens auch eine erhebliche Anzahl von Abgeordneten, die in den Sitzungen der Nationalversammlung zu dieser Frage das Wort ergriffen haben, gestellt, wenn er auch von anderer Seite nicht ohne Widerspruch geblieben ist (vgl. die Zusammenstellung über die Verhandlungen in der verfassunggebenden Nationalversammlung bei Bendix, das Streikrecht der Beamten, S. 21—23).

Nicht kann zum Nachweis eines Beamtenstreikrechts herangezogen werden der Aufruf der Reichsregierung vom 13. März 1920, in dem sie anläßlich des Kapp-Putsches die gesamte Bevölkerung zum sogenannten Generalstreik aufforderte. Diese auch an die Staatsbeamten ergangene Aufforderung der bestehenden verfassungsmäßigen Regierung, den die Staatsgewalt widerrechtlich sich anmaßenden Machthabern den Gehorsam zu verweigern und ihre Amtstätigkeit einzustellen, kann überhaupt nicht als eine Aufforderung zum Streik aufgefaßt werden. Denn der Beamte ist nur der verfassungsmäßigen Staatsgewalt zum Gehorsam und zur Dienstleistung verpflichtet, und diese Staatsgewalt hat am 13. März 1920 — wozu sie ohne weiteres befugt war —, ihren Beamten die Fortführung der Amtstätigkeit den vorübergehenden Machthabern gegenüber verboten. Der Sachverhalt ist insofern nicht anders zu beurteilen, als wenn ein Beamter auf Anordnung seiner Vorgesetzten oder deren beruflichen Willen entsprechend seine amtliche Tätigkeit zur Abwehr feindlicher Besatzungsmächte einstellt (S. 187).

Nach dem Gesagten ist die Verordnung des Reichspräsidenten betr. das Verbot der Arbeitsniederlegung durch Beamte der Reichseisenbahn vom 1. Februar 1922 (RGBl. S. 187), welche „den Beamten der Reichseisenbahn, ebenso wie allen übrigen Beamten die Einstellung oder Verweigerung der ihnen obliegenden Arbeit verbietet“, in seinem § 1 kein Erlaß, der neues Recht geschaffen hat, sondern ein solcher, der lediglich das geltende Beamtenrecht erklärt; er hat also insoweit deklaratorische Natur. Daß diese auf Grund des Art. 48 Abs. 2 der Reichsverfassung erlassene Verordnung rechtsgültig ist, haben mehrere Strafsenate des Reichsgerichts in Urteilen, die demnächst zum Abdruck gelangen (6. D. 541/22 vom 19. Oktober 1922, 3. D. 402/22 vom 30. desselben Monats, 4. D. 448/22 vom 23. November 1922 und 1. D. 727/22 vom 12. Dezember 1922), sowie auch der 1. Strafsenat des Preußischen Kammergerichts unterm 3. Oktober d. J. (D. J. Z. S. 755) ausgesprochen.

Die Angeschuldigten wollen im guten Glauben an ein bestehendes Beamtenstreikrecht sich befunden haben. Der Einwand ist rechtlich erheblich, denn jedes Dienstvergehen setzt seiner Rechtsnatur nach die schuldhafte Verletzung einer Dienstpflicht voraus, und der Disziplinarrichter hat im Einzelfalle festzustellen, gegen welche allgemeine oder besondere Pflicht der angeschuldigte Beamte verstoßen hat. Ein entschuldbarer Irrtum kann indessen bei den Angeschuldigten nicht angenommen werden.

Die Kontrollbehörden haben wiederholt amtlich Stellung zum Streikrecht gerade der Eisenbahnbeamten genommen. Unter dem 17. Dezember 1920 hat der Reichsverkehrsminister im Reichsverkehrsblatt Nr. 24 vom 20. Dezember 1920 einen Erlaß der Reichsregierung über das Streikrecht der Beamten veröffentlicht, in dem ausführlich dargelegt ist, daß und aus welchen Gründen die Frage des Beamtenstreikrechts zu verneinen sei: Das Koalitionsrecht umfaßt nicht die Streikbefugnis der Beamten, die streikenden Beamten verletzen ihren Diensteid, gegen sie werde die Einleitung des Disziplinarverfahrens mit dem Ziele der Dienstentlassung und des Verlustes des Diensteinkommens angeordnet werden. Dieser Erlaß ist von sämtlichen Eisenbahndirektionen in den Amtsblättern veröffentlicht worden.

Unter dem 25. Januar 1922 hat der Reichsverkehrsminister einen erneuten Erlaß betr. den Beamtenstreik in dem im Reichsverkehrsministerium herausgegebenen Reichsverkehrsblatt Nr. 3 vom 26. Januar 1922 veröffentlicht, in dem er seinerseits des näheren darauf hinweist, daß jede willkürliche Dienstverweigerung eine Verletzung der Amts- und Dienstpflichten enthalte, die den Beamten der Allgemeinheit gegenüber obliegen, und als Dienstvergehen strafbar sei. Gegen solche Beamte werde disziplinarisch eingeschritten werden. Dieser Erlaß ist allen Eisenbahngeneraldirektionen und Eisenbahndirektionen übersandt und von diesen den unterstellten Beamten bekanntgegeben worden.

Unter dem 30. Januar 1922 ist ein Erlaß des Reichspräsidenten zu den Streikabsichten der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärtern ergangen und der Presse zur Veröffentlichung alsbald mitgeteilt worden. In diesem wird das sogenannte Ultimatum der Reichsgewerkschaft vom 27. Januar 1922 als unverantwortlich bezeichnet und erklärt, die Reichsregierung erwarte, daß jeder Beamte eine Aufforderung, in den Streik zu treten und sich dadurch aufs schwerste gegen seine Beamtenpflichten zu vergehen, zurückweisen werde. Die Regierung werde mit den schärfsten Mitteln gegen jeden schuldigen Beamten einschreiten, andererseits die Pflichtgetreuen mit allen Mitteln schützen.

Diesen von der Presse veröffentlichten Erlaß haben auch noch die Präsidenten der Eisenbahndirektionen den Beamten ihres Bereichs zur Kenntnis gegeben.

Wenn die Angeschuldigten trotz dieser Erlasse der Zentralbehörden und trotz der ihnen zugestandenermaßen bekanntgewesenen Verordnung des Reichspräsidenten vom 1. Februar 1922 geglaubt haben wollen, den Beamten stehe ein Streikrecht zu, so können sie sich auf den guten Glauben nicht berufen. Zwar ist ein Beamter nicht verpflichtet, einen rechtswidrigen Befehl der vorgesetzten Behörde zur Ausführung zu bringen, kann und muß sich vielmehr unter Umständen einem solchen widersetzen. Wenn er aber klare und unzweideutige Befehle seiner Vorgesetzten auszuführen sich weigert, so handelt er auf seine Gefahr für den Fall, daß die höhere Instanz oder der Disziplinarrichter die Weigerung für unbegründet erachten. Daß im vorliegenden Falle die Gehorsamsverweigerung der beiden Angeschuldigten unberechtigt war, ist oben angeführt. Den Grundsatz, daß ein Beamter beim Ungehorsam gegenüber klaren und unzweideutigen Anordnungen des Vorgesetzten auf seine eigene Verantwortung hin sich widersetzt, wenn die Weigerung als unberechtigt anerkannt wird, hat bereits der Disziplinarsenat des Preußischen Oberverwaltungsgerichts in den Entscheidungen vom 24., 28. Januar und 29. Dezember 1908 (I. 132, I. 155, D. 579) anerkannt, und er wird auch vom Reichsdisziplinarhof aufrechterhalten.

Bücherschau.

— Rätsel der Tiefe. Die Entschleierung der Kohle, des Erdöls und des Salzes von Hanns Fischer. Mit 23 Abbildungen. 1923. R. Voigtländers Verlag, Leipzig.

In Nr. 67 des Jahrganges 1916 hatte der Unterzeichnete auf Hörbigers gewaltiges kosmogonisches Lebenswerk hingewiesen, in dem er über alles Geschehen in unserem Sonnensystem mit den ihm angehörenden Gebilden vom Beginn bis zur Vollendung seines Werdeganges in neuen Gedankengängen eine zusammenhängende Aufklärung schafft. „In dem glücklichen Bestreben, alle kosmischen Erscheinungen auf eine einheitliche Grundlage zu stellen, vermag es Hörbiger — so führte ich damals aus —, das Problem der Milchstraße und der Periodizität der Sternschnuppen, die Entstehung der Steinkohlenflöze wie die geologischen Umgestaltungen der Erde, die Natur des Nordlichtes, wie die Mond- und Marsplastik, die Erscheinungen der großen Kometen, wie der Spiralnebel, die meteorologischen Erdvorgänge — ebensogut einschließend Wirbelstürme, Wetterstürze und Hagelkatastrophen, wie auch beispielsweise die Nilschwellungen — samt und sonders aus einer und derselben Ursache herzuleiten, und diese findet Hörbiger in der Anwesenheit außerordentlich großer Mengen von Wasser und seinen Bestandteilen im Weltall, des Wassers in flüssiger, Dampf- oder Eisform auf den Himmelskörpern selbst, in Körper- oder Staubform in der Weltraumkälte.“

Diese neue Welteislehre hat viel Anfeindung erfahren, bricht sich jetzt aber mit überraschender Schnelligkeit Bahn; die Literatur über den Gegenstand mehrt sich von Tag zu Tag. Im Jahre 1916 galt die Besprechung dem von Hörbiger gemeinsam mit Fauth herausgegebenen umfangreichen Werk über die neue Lehre, das auch für den Ingenieur ein fachmännisches Interesse hat. „Wer zu Eisenbahn-, Kanal- oder Straßenbauten, für Fluß-, See- und Hafenbauten oder für bergbauliche Zwecke die Erdrinde in wagerechter oder senkrechter Richtung zu durchschneiden oder zu durchfahren hat, muß ja vor allen Dingen auch eingehender unterrichtet sein über die Natur und den Aufbau unserer Erdrinde sowie über die an dieser wirkenden umgestaltenden Kräfte“.

Für den bautätigen Eisenbahnfachmann haben die auf völlig neue Grundlagen gestellten geologischen Erkenntnisse, für den Betriebsführenden hat die in das geologische Geschehen hineinspielende, damit untrennbar verbundene Frage der Bildung der Kohlenlagerstätten, die hier Fischer zusammen mit den Erdöl- und Salzlagern behandelt, besonderes Interesse. Hörbigers Lehre, deren glänzender Dolmetsch Fischer auf dem hier behandelten Sondergebiet ist, zwingt den Leser, die bisherigen Einzeltheorien auf diesem Gebiet daraufhin nachzuprüfen, ob sie die Erscheinungen und Zustände denn wirklich befriedigend aufzuklären vermögen, und ob die Ansichten von Lyell, Potonié u. a. fehlerfrei sind, die unsere täglich beobachtbaren Vorgänge für hinreichend erachten, „um nicht nur Gebirge von den Riesenausmaßen des Himalaya aufzutürmen, um Festländer aus dem Meere zu heben und andere in die Tiefe der Ozeane zu senken, um Tausende von Metern dicke Felsenschichten zu brechen und zu spalten, sie gewaltsam gegeneinander zu verschieben, sie zu überkippen, zu falten, zu zertrümmern, ferner um die Tiere unserer heutigen Zeit für spätere Geschlechter in Versteinerungen überzuführen, um Steinkohle, Steinöl und Steinsalz entstehen zu lassen — alles im Schneckenschritt fast völliger Unmerklichkeit“. Daß diese Theorien gegen Hörbigers Ideengänge nicht Bestand haben können, dürfte dem Leser bald klar werden.

Ohne Eis keine Kohle! Die Rolle, die das Eis spielt, wird offenbar an den logischen Folgerungen des Gedankens, daß die Umwälzungen auf unserem Erdplaneten, durch die „Berge versetzt werden“, herrühren aus der Auflösung früherer Erdtraban-

ten, die — wie es unser jetziger Mond ebenfalls später tun wird — der Erde sich ganz langsam in Spiralbahnen näherten und endlich in Trümmern auf ihr niedergingen. Die dabei auftretenden gewaltigen Flutwirkungen waren es jedesmal, die nach Hörbiger das geologische Geschehen, darunter die Bildung der Steinkohlen-, Petroleum- und Salzlager, zur Folge hatten, als Sedimente fortgeschwemmter Waldbezirke und Zuflucht suchender Tiermassen, in Eis eingebettet, unter der Druckwärme immer weiter aufgelagerter Schichten sich in Kohle verwandelten und Kohlenwasserstoffverbindungen verschiedenster Zusammensetzung ergaben, unter denen die in den Kohlenflözen auftretenden schlagenden Wetter eine besondere Rolle spielen.

Der Schilderung der Geschehnisse und der ausführlichen Darstellung der Ergebnisse, erläutert an zahlreichen geologischen und anderen Bildern — Schnitte durch Flöze westfälischer Kohlengebiete, des Kladnoer Reviers u. dgl. —, kann hier nicht weiter gefolgt werden. Das weitere wolle der Leser aus dem ausgezeichneten Werkchen selbst schöpfen, in dem sich fachmännische Sachlichkeit mit frischem Schwunge paaren — eine „populäre Darstellung" in des Wortes bester Bedeutung, deren Studium ein Genuß ist. Dem Verlag gebührt Anerkennung für die treffliche Ausstattung des Büchleins, dem noch zahlreiche andere über Einzelabschnitte der Welteislehre folgen werden.

Dr. Kemmann.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 15. d. M. starb der Vorstand des Verkehrsamts Braunschweig

Herr Regierungsrat **Max Bachmann**

im Alter von 51 Jahren.

Es ist ihm nur 3 Jahre vergönnt gewesen, dem schwierigen Verkehrsamt Braunschweig vorzustehen.

Wir verlieren mit ihm einen hervorragenden Beamten, der sich durch seine ganze Persönlichkeit besondere Wertschätzung und Achtung erworben und der trotz seines schweren Leidens bis zum letzten Augenblick in vorbildlicher Pflichttreue und mit unermüdlicher Arbeitskraft erfolgreich gewirkt hat.

Sein Andenken wird von uns dauernd in Ehren gehalten werden.

Magdeburg, den 16. Juni 1923. (816)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion und der Eisenbahnämter.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. erhält der auf der Strecke Kandrzin-Bauerwitz gelegene Bahnhof IV. Klasse Polnisch Neukirch die Bezeichnung „Groß Neukirch".

Oppeln, den 13. Juni 1923. (818)

Reichsbahndirektion.
(Oberschlesische Eisenbahnen.)

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b — Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 23. Juni 1923 ab werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn für Sendungen der Ausnahmetarife 14 für frisches Stein- und Kernobst und frische Beeren und 16 für frische Feld- und Gartenfrüchte Frachtzuschläge erhoben.

Näheres enthält die am 21. Juni 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (823)

Berlin, den 18. Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1923 werden die Entfernungen für die Stationen Miltern und Tangermünde durchweg um je 1 km erhöht. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist beruht auf der vorübergehenden Änderung des § 6 E.V.O. (R.G.Bl. 1914, S. 455). (811)

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1923 wird die Station Hohenleipisch als Torfstreufabrikstation in den Ausnahmetarif 10 a einbezogen. (825)

Berlin, den 19. Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b — Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 21. Juni 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Ilmebahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 21. Juni 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (8¯4)

Berlin, den 19. Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. Juni 1923 treten den Ausnahmetarifen 14 und 16 einige weitere Privatbahnen bei. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 20. Juni 1923. (822)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif Heft C II. Ausnahmetarif 3 d für Steinsalz.

Mit sofortiger Gültigkeit werden als Empfangsstationen Altona, Hamburg Hgbf, Harburg Hbf und Harburg U. E. aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 16. Juni 1923. (817)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife Tfv. 5).

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1923 treten den Ausnahmetarifen 9 für Bier, 14 für frisches Obst und 16 für frische Feld- und Gartenfrüchte eine größere Zahl von deutschen Privatbahnen bei (vgl. nächsten Tarifanzeiger). Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (808)

Berlin, den 13. Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichs- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 22. Juni 1923 treten im Verkehr mit den Stationen der Braunschweig-Schöninger und Oschersleben-Schöninger Eisenbahn Entfernungserhöhungen ein, die zunächst durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (826)

Berlin, den 18. Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Zur Beseitigung eingetretener Zweifel wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5 a unter b) mit Gültigkeit vom 20. Juni geändert in:

b) Pflastersteine (auch Setzsteinschlag), Mosaikpflastersteine — ausgenommen solche mit rechtwinkeligen Kopf- und gleichmäßigen Seitenflächen.

Berlin, den 14. Juni 1923. (813)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife Tfv. 5).

Mit Gültigkeit vom 23. Juni 1923 treten in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5 mehrere Änderungen ein, durch die Bordschwellen einbezogen werden, eine Bearbeitung mit dem Stoßhammer zugelassen wird, für Grenz- usw. Steine die Beschränkung auf den Wegen usw. fortfällt und bei Steingrus und Steinsplitt die Worte „aus Steinbrüchen" eingeschaltet werden. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft. (821)

Berlin, den 18. Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. wird für Fahrräder und Kraftfahrräder der Sperrigkeitszuschlag auf der deutschen Strecke beseitigt.

Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (807)

Altona, den 7. Juni 1923.

Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif — Heft C I b — Tfv. 4 a.

Mit sofortiger Gültigkeit, sofern im einzelnen kein anderer Termin angegeben ist, treten im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" in den Unterabschnitten 18, 21, 53 und 88 a Änderungen und Ergänzungen ein, wodurch Erhöhungen hervorgerufen werden.

Näheres enthält die am 11. Juni 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz. (806)

Berlin, den 7. Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif — Hefte C I b (Tfv. 4 a) und C I c (Tfv. 4 b)

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1923, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

I. Heft C I b.

Im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" treten durch Änderung bestehender und Einführung neuer Frachtzuschläge Erhöhungen ein in den Unterabschnitten 2, 6, 11 a, 14, 15, 22, 35, 41, 42 a, 45, 52, 63, 64, 66, 75, 80, 89, 90, 100, 101, 103 und 110.

II. Heft C I c.

Die Bestimmungen für Basel Bad. Bf. (Seite 5), Freiburg (Breisgau) (Seite 14) und Heidelberg (Seite 16) erhalten eine neue Fassung.

Näheres enthält die am 14. Juni 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz. (805)

Berlin, den 11. Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Hefte C I b (Tfv. 4 a) und C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 23. Juni 1923, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

I. Heft C I b.

Im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" treten durch Änderung bestehender und Einführung neuer Frachtzuschläge Erhöhungen ein in den Unterabschnitten 2, 6, 11, 11 a, 18, 23, 29, 35, 36, 41, 42 a, 53, 58, 67, 69, 74, 75, 77, 80, 80 a, 89, 90, 93, 96, 100 a, 101, 103 und im Unterabschnitt 110 bei Mannheim.

II. Heft C I c.

In der Bestimmung für Bentheim werden die Überfuhrgebühren geändert.

Näheres enthält die am 23. Juni 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Juni 1923. (819)

Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil II. Einführung eines Nachtrages IV.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1923 tritt zum Lokalgütertarif Teil II ein Nachtrag IV, enthaltend Änderungen und Ergänzungen, in Kraft. Preis 1000 ö. K. für das Stück. (810)

Wien, am 11. Juni 1923.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Ab 20. Juni 1923 werden die im Nachtrag VII zum vorbezeichneten Tarif für Deggendorf festgesetzten Gleisgebühren im zehnfachen Betrag erhoben.

München, den 14. Juni 1923. (815)

Z. 30021/T/22.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1923 tritt folgender Notstandstarif in Kraft: „Notstandstarif für Kurzarbeiter. Gültig bis zum 30. September 1923 (Kurzarbeiterwochenkarten)."

1. Kurzarbeiterwochenkarten werden ausgegeben an die gegen Gehalt und Lohn beschäftigten Personen (Angestellte, Arbeiter), die Lehrlinge und andere zur Berufsausbildung beschäftigten Personen, die wegen Einschränkung des Betriebes ihres Arbeitgebers infolge der gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnisse nur an einzelnen Tagen der Woche arbeiten.
2. Kurzarbeiterwochenkarten werden nur für die 3. Klasse ausgegeben. Sie gelten für eine Woche von Sonntag bis einschl. Sonnabend und berechtigen zu 3 Hin- und 3 Rückfahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort. Die Geltungsdauer erlischt um Mitternacht von Sonnabend zu Sonntag. Kurzarbeiterwochenkarten werden jedoch auch noch nach Mitternacht des letzten Geltungstages (Sonnabends) bis zur Betriebspause, also noch zu dem letzten auf jeder Strecke verkehrenden Zuge, zur Fahrt zugelassen.
3. Kurzarbeiterwochenkarten des Stadt-Ring-Vorortverkehrs sind innerhalb ihres Geltungsbereichs zu allen Stadt-Ring-Vorortzügen benutzbar. Die Benutzung von Zügen des Fernverkehrs ist nicht gestattet.
4. Die Kurzarbeiterwochenkarten sind nicht übertragbar. Fahrtunterbrechung und Übergang in die höhere Wagenklasse sind nicht gestattet.
5. Die Preise der Kurzarbeiterwochenkarten betragen die Hälfte der durch Schalteraushang veröffentlichten regelrechten Wochenkartenpreise.
6. Die Kurzarbeiterwochenkarten werden nur auf Grund eines Antrages nach vorgeschriebenem Muster ausgegeben. Vordrucke hierzu werden von den Fahrkartenausgaben gegen Bezahlung abgegeben. Der Antrag muß vom Arbeitnehmer mit Tinte oder Tintenstift unterschrieben sein. Vor- und Familienname müssen ausgeschrieben werden.
7. In dem Antrag ist von dem Arbeitgeber zu bescheinigen:
   a) daß der Arbeitnehmer bei ihm beschäftigt ist und das er infolge Einschränkung des Betriebes vorübergehend nur an einzelnen Wochentagen arbeitet,
   b) wo der Arbeitnehmer wohnt und arbeitet (Ort, Straße und Hausnummer).

   Der Antrag ist beim Wechsel der Arbeitsstelle, im übrigen spätestens 3 Monate nach der Ausstellung zu erneuern.
8. Kurzarbeiterwochenkarten werden am Wohnort oder am Arbeitsort ausgegeben. Der Antrag wird bei jeder Lösung einer Kurzarbeiterwochenkarte abgestempelt. Die Karten sind nach Ablauf ihrer Geltungsdauer zurückzugeben.
9. Der Arbeitnehmer hat den Antrag stets bei sich zu führen. Auf Verlangen hat er ihn vorzuzeigen und seine Unterschrift zu wiederholen. Wer einen nicht auf seinen Namen lautenden Antrag benutzt hat oder keinen gültigen Antrag vorzeigen kann, wird als Reisender ohne gültige Fahrkarte behandelt. Ungültige Anträge und Anträge, die von einer nicht berechtigten Person benutzt worden sind, werden eingezogen.

Die vorstehenden Tarifbestimmungen sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Berlin, den 14. Juni 1923. (811)

Reichsbahndirektion.

Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und dem Königreich der Serben, Kroaten und Slovenen über Österreich. Tarif vom 15. April 1923.

Am 15. Juni 1923 tritt der Nachtrag I zum Tarif in Kraft. Er enthält neue erhöhte deutsche Einrechnungssätze.

München, den 13. Juni 1923.

Verkehrsamt (812)
beim Reichsverkehrsministerium
Zweigstelle Bayern.

5. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau der Wegeunterführung in Teilpunkt 184 + 92 der südlichen Umgehungsbahn (ohne Decke) soll vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen portofreie Bareinsendung von 4000 ℳ für das Stück zu beziehen. Die Zeichnungen liegen bei der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf zur Einsichtnahme aus. Falls Zusendung durch die Post gewünscht wird, ist Rückporto mit einzusenden.

Die äußerlich als solche kenntlich gemachten Angebote sind bis zur Eröffnung am Donnerstag, den 5. Juli 1923, vormittags 11.45 Uhr an die Bauabteilung einzusenden. (820)

Michendorf, den 16. Juni 1923.

Eisenbahnbauabteilung.

6. Verkauf von Altmaterial.

Etwa 45 000 kg zum Einstampfen — Einkochen — bestimmte gebrauchte und ungültige Fahrkarten sollen in einem Lose verkauft werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Präsidialbüro, Fürstenstr. 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 500 ℳ in bar (nicht in Briefmarken), soweit der Vorrat reicht, bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am **13. Juli vormittags 11 Uhr**, im Verwaltungsgebäude Fürstenstraße 1—10, geöffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. Juli 1923.

Reichsbahndirektion Magdeburg. (809)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 26. Berlin, den 28. Juni 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dividendentrug.

Vom Geheimen Baurat Dr. Ing. **Kemmann.**

Anlaß zu den nachstehenden Betrachtungen bildet eine Anfrage aus den Kreisen der Londoner Omnibusgesellschaft, in der ich um Aufschluß darüber gebeten wurde, wie es unter den für das Omnibuswesen jetzt überall höchst ungünstigen Zeitverhältnissen möglich gewesen sei, für die Aktionäre der Berliner Omnibusgesellschaft im Jahre 1922 eine doppelt so hohe Dividende wie im Jahre 1921 zu erwirtschaften. Meine Antwort lasse ich folgen:

„Daß die Berliner Omnibusgesellschaft für 1922 eine höhere zahlenmäßige Dividende als für das Jahr 1921 verteilt hat, nämlich 20 % gegen 10 %, ist richtig. Aber die Zahlen müssen, um sie vergleichen zu können, auf dieselbe Grundlage für den Markwert zurückgeführt werden. Der Dollarkurs stellte sich im Durchschnitt des Jahres 1921 auf 105 ℳ, 1922 aber auf 1886 ℳ, d. h. die Mark fiel im Jahre 1922 auf $^1/_{18}$ des Wertes, den sie 1921 hatte. Die Dividende von 20 % für 1922 beträgt in Wirklichkeit im Vergleich mit der im Jahre 1921 gezahlten nicht mehr als

$$^1/_{18} \text{ von } 20\,\% = 1{,}1\,\%.$$

Auf die gleiche Grundlage gebracht, hätte die Dividende für 1922 sich auf 180 statt 20 % stellen müssen.

Die Frage entsteht, was die Dividende von 20 % = 200 Papiermark auf den 1000 ℳ-Anteil in Wirklichkeit bedeutet. Da die Goldmark im Durchschnitt des Jahres 1922 450 Papiermark wert war, so stellt sich die 20-%-Dividende des Jahres 1922 in Wirklichkeit auf

$$200/450 = 0{,}44 \text{ Goldmark oder 44 Goldpfennige,}$$

während sie vor dem Kriege 200 Goldmark betrug. Das Ergebnis ist also kläglich. Diese Dividendenpolitik muß notwendigerweise einer Änderung unterworfen werden."

Das Vorstehende ist nur ein Beispiel dafür, daß das Ausland den Unterschied zwischen einem und demselben Dividendensatz in Ländern mit niedriger und hoher Valuta nicht deutlich zu übersehen vermag. Die ausländischen Politiker sind darüber natürlich genau unterrichtet, aber sie suchen unmittelbar und durch die Presse mittelbar ihren Landsleuten das Deutsche Reich auf Grund der von den Unternehmungen gezahlten Dividendensätze noch als durchaus zahlungskräftig hinzustellen. Den Deutschen selbst ist der Vorwurf nicht zu ersparen, daß sie die ausländische Öffentlichkeit nicht genügend über den Unterschied aufgeklärt haben, der zwischen gleichen Prozentsätzen Gold- und Papierdividende besteht. Diese Aufklärung hätte bei diesen gewaltigen Ungleichheiten schon längst einsetzen müssen.

In der nachstehenden Zahlenzusammenstellung sind die Unterschiede für den allmählich abnehmenden Markwert erläutert.

Die Zusammenstellung beantwortet die Frage, wieviel 10, 100, 1000, 10 000 und 100 000 % Papierdividende auf eine 1000-Markaktie in Gold bedeuten, wenn die Dividendenbeträge für Einlösungskurse der Goldmark umgerechnet werden, die sich von 10 Papiermark allmählich bis auf 100 000 Papiermark erstrecken. Die erste Spalte der Zusammenstellung zeigt an, daß für diese Umrechnung Einlösungskurse der Goldmark angenommen sind, die von 10 auf 25, 50 und 100 Papiermark und dann regelmäßig auf das 10-, 100- und 1000 fache dieser Werte steigen. Die Regelmäßigkeit dieser Aufeinanderfolge wird nur durch die beiden Einlösungs-Zwischenwerte von 15 000 und 20 000 Papiermark unterbrochen, die die Gegenwart angehen und in der Zusammenstellung fett gedruckt sind. Neben den Einlösungskursen sind in Spalte 2 die gleichzeitigen Dollarkurse und in Spalte 3 die gleichzeitigen Reichs-Indexziffern der

Bei zeilenweise gleichzeitig herrschendem			und bei Papiermarkdividenden(-zinsen) auf eine 1000 ℳ-Aktie, welche betragen									
Einlösungspreise der Goldmark in Papiermark von	Dollarpreise (Devisenkurs) in Papiermark von	Verteuerungsfaktor der Lebenshaltung (Reichsindex) von	100 Pap.-Mark = 10 %		1000 Pap.-Mark = 100 %		10 000 Papier-Mark = 1000 %		100 000 Papier-Mark = 10 000 %		1 000 000 Papier-Mark = 100 000 %	
			stellen sich die Goldmarkdividenden(-zinsen) für die Aktie auf									
			Goldmark	%	Goldmark	%	Goldmark	%	Goldmark	%	Goldmark	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
10 (13 am 1. Juni 1921)	42	10,48	10	1	100	10	—	—	—	—	—	—
25 (24 am 3. Oktober 1921)	147	13,08	4	2/5	40	4	—	—	—	—	—	—
50 (47,5 am 20. März 1922)	312	26,39	2	1/5	20	2	—	—	—	—	—	—
100 (31. Juli 1922)	670	49,9	1	1/10	10	1	100	10	—	—	—	—
			Goldpfennige									
250 (September 1922) . .	1 407	195,04	40	1/25	4	2/5	40	4	—	—	—	—
500 (23. Oktober 1922) . .	4 085	„	20	1/50	2	1/5	20	2	—	—	—	—
1 000 (Dezember 1922) . . .	6 425	1 034	10	1/100	1	1/10	10	1	100	10	—	—
					Goldpfennige							
2 500 (1750 am 15. Jan. 1923)	16 386	„	4	1/250	40	1/25	4	2/5	40	4	—	—
5 000 (15. Februar 1923) . .	19 500	2 408	2	1/500	20	1/50	2	1/5	20	2	—	—
10 000 (28. Mai 1923)	62 020	3 816	1	1/1000	10	1/100	1	1/10	10	1	100	10
							Goldpfennige					
15 000	(90 000)	(7 500)	2/3	1/1500	$6\frac{2}{3}$	1/150	$66\frac{2}{3}$	1/15	$6\frac{2}{3}$	2/3	$66\frac{2}{3}$	$6\frac{2}{3}$
20 000	(120 000)	(10 000)	1/2	1/2000	5	1/200	50	1/20	5	1/2	50	5
25 000	(150 000)	(12 500)	2/5	1/2500	4	1/250	40	1/25	4	2/5	40	4
50 000	(300 000)	(25 000)	1/5	1/5000	2	1/500	20	1/50	2	1/5	20	2
100 000	(600 000)	(50 000)	1/10	1/10000	1	1/1000	10	1/100	1	1/10	10	1

Lebenshaltung vermerkt. Die fünf Vergleichsstufen sind in ebensovielen Doppelspalten behandelt; in deren gemeinsamer Kopfleiste sind die Ertragswerte für diese Stufen in Papiermark und die ihnen entsprechenden Papierprozente benannt, die bei den verschiedenen Markkursen in Golddividenden umzurechnen waren. Unterhalb der Kopfleiste sind in den Doppelspalten zuerst die aus den Papierwerten umgerechneten Ertragswerte in Goldmark oder Goldpfennigen und dahinter die diesen Ertragswerten entsprechenden Goldprozente angegeben. An den mit Strichen versehenen Stellen ist die Ausrechnung unterblieben, weil sie für den Zweck dieser Zeilen belanglos ist.

Die erste Doppelspalte 4—5 zeigt, daß der der Umrechnung zugrundeliegende Ertrag von 100 Papiermark auf die 1000-Mark-Aktie, je nach den Einlösungskursen der Mark, nur 10 Goldmark bis herunter auf $^1/_{10}$ Goldpfennig ergibt. In Prozenten ausgedrückt, besitzen 10 % Papierdividende einen Goldwert, der je nach dem Markkurse von 1 % bis auf $^1/_{10000}$ % Golddividende heruntergeht. Bei einem Einlösungswert der Goldmark von 15 000 Papiermark kann der Aktionär seine 10 Papierprozente = 100 Papiermark nur mit $^1/_{1500}$ Goldprozent = $\frac{2}{3}$ Goldpfennig bewerten. Werden gemäß Doppelspalte 6—7 auf die Aktie 1000 Papiermark = 100 % Papierdividende gezahlt, so erhält der Aktionär dafür je nach dem Einlösungskurs der Mark Beträge, die abnehmen von 100 Goldmark bis auf 1 Goldpfennig oder von 10 Goldprozenten bis auf $^1/_{1000}$ Goldprozent. Er erhielt in Gestalt der 100-%-Papierdividende 4 Goldprozente = 40 Goldmark zu einer Zeit, als die Goldmark erst mit 25 Papiermark eingelöst wurde. Beim Einlösungskurse von 15 000 Papiermark dagegen erhält der Aktionär als Gleichwert für 100 % Papierdividende nur noch $6\frac{2}{3}$ Goldpfennig = $^1/_{150}$ % Gold. Gemäß Doppelspalte 8—9 bedeutet ferner ein Ertrag der Aktie von 10 000 Papiermark = 1000 % Papierdividende beim Markkurse von 15 000 erst $66\frac{2}{3}$ Goldpfennige = $^1/_{15}$ % Golddividende. Der Aktionär erhielt hier 4 % Golddividende = 40 Goldmark, als für die Goldmark erst 250 Papiermark erlöst wurden. Erst bei einem Aktienertrage von 100 000 Papiermark = 10 000 % Papierdividende erhält der Aktionär beim Einlösungs-Markkurs von 15 000 eine Golddividende, die sich auf $6\frac{2}{3}$ Goldmark = $\frac{2}{3}$ Goldprozent stellen würde; er hätte bei solcher, anscheinend gewaltigen, Papierdividende 4 % Gold = 40 Goldmark erhalten, als noch die Goldmark mit 2500 Papiermark eingelöst wurde. Die letzte Doppelspalte endlich zeigt, daß der Aktionär selbst bei einem Dividendenertrag der Aktie von 100 000 Papierprozenten = 1 000 000 Papiermark beim Markkurs von 15 000 immer erst $6\frac{2}{3}$ Goldprozente = $66\frac{2}{3}$ Goldmark erhalten würde, daß aber dieses bescheidene Erträgnis schon bei einem Einlösungs-Markkurse von 25 000 auf 4 % = 40 Goldmark herabsinkt. Die letzten Zeilen der Zahlenzusammenstellung, die der Zukunft gelten, wird man angesichts der asymptotischen Verkleinerung des Markwertes nicht als Phantasie anzusehen brauchen; sie liegen angesichts des zunehmenden Papiergeldumlaufs und der Maßnahmen des Feindbundes wohl nicht in so großer Ferne, wie es Vielen scheinen mag.

Die letzte Zeile der Zusammenstellung besagt, daß bei einem Einlösungskurs der Goldmark von 100 000 die Papierdividenden von 10 % bis 100 000 % nur noch Golddividenden ergeben, die von $^1/_{10000}$ % bis auf höchstens 1 % steigen oder Erträge, die von $^1/_{10}$ Goldpfennig bis zu 10 ℳ für die Aktie anwachsen.

Die Zahlenzusammenstellung ist hiermit klargestellt. Dem Leser ist es ein Leichtes, die Beziehungen zwischen den Papier- und Golderträgen für beliebige Zwischenwerte auszurechnen, sowie die Frage zu beantworten, wieviel Papierertrag für einen bestimmten Goldertrag gerechnet werden muß.

Nun haben die Unternehmungen bis auf die neueste Zeit in der Tat fast ausschließlich Papierdividenden verteilt. Ängstliche Rücksichtnahme auf die Parteiinteressen hat sie dabei bewogen, die Prozentsätze der Papierdividenden möglichst niedrig zu halten. Da die Arbeitnehmer über die Wertverhältnisse der Dividende nicht genügend aufgeklärt waren, bestand allerdings die Gefahr, daß höhere Prozentsätze ihrer Begehrlichkeit zum Opfer fallen würden. 10, 20 allenfalls 50 Papierprozente, selten mehr, bezeichnen die Größenordnung der seither verteilten Dividenden, über deren wahren Wert die Zahlenzusammenstellung Aufschluß gibt. Daß derartige unbeachtlich geringfügige Wertbeträge die Wirtschaft der Unternehmungen bei den ins Ungeheuerliche gestiegenen sonstigen Aufwendungen immer weniger belasteten, ist klar. Schließlich spielten sie überhaupt keine Rolle mehr; ob 50 oder 5 % Dividende verteilt wurden, war für die Jahresrechnung eines Unternehmens völlig gleichgültig. Nicht so freilich für die zahlreichen Mittel- und Klein-Aktionäre, die unter solchen Verhältnissen schwer litten.

Bei den industriellen Unternehmungen ist in den letzten Jahren das Vorkriegskapital vielfach durch Ausgabe junger Aktien verwässert, die Aktie also in ihrem Werte verringert

worden. Die neuen Aktionäre wurden dadurch besser gestellt als die alten Goldaktionäre, da die jungen Aktien den alten hinsichtlich des Ertrages gewöhnlich gleichgestellt wurden. Bei den Verkehrsunternehmungen hat eine derartige Verwässerung nur selten stattgefunden. Da hier das Kapital so gut wie ausnahmslos den Goldwert behalten hat, sind bei diesen Unternehmungen die Aktionäre in ihrer Gesamtheit außerordentlich geschädigt, insoweit nicht die Aktien zwischendurch den Besitzer gewechselt und die Verluste sich dadurch auf mehrere Schultern verteilt haben. Die Neuerwerber aber hatten die an sich schon so geringe Dividende zudem noch auf den Gestehungspreis der Aktien umzurechnen.

Neuerdings fangen endlich die Unternehmungen an, sich von der Rücksichtnahme auf die Parteien mehr und mehr zu befreien, indem sie die Dividendenprozente in die Höhe setzen. Dividenden von 100 oder einigen hundert Prozent sind keine Seltenheit mehr; ausnahmsweise treffen wir auch schon auf Dividenden von 1000 oder einigen tausend Prozent, deren Wertordnung nach der mitgeteilten Zahlenzusammenstellung beurteilt werden kann. Dabei wäre die Gefahr verstärkt worden, daß sich die Ziffer der Prozente zur Verbreitung falscher Anschauungen über die Wirtschaftslage der Unternehmungen ausnutzen ließ, wie es ja die Verbandsstaaten nach wie vor mit Erfolg in Wort und Schrift zu tun bemüht sind. Um solchen Bestrebungen zu begegnen, haben neuerdings viele Unternehmungen — leider noch nicht alle — ihren Geschäftsberichten aufklärende Erläuterungen beigefügt. So die Firma Siemens & Halske in dem Bericht über das Geschäftsjahr 1921/22, in dem sie ausführt, daß dem Inhaber von 50 Aktien zu je 1000 *M* Nennwert bei 80 % Dividende als Gewinn ein Hörer mit Schnur zu einem Fernsprechapparat gegeben wird, während er vor dem Kriege bei 12 % Dividende eine Fernsprechzentrale für 50 Teilnehmer mit vollständigen Induktorstationen, Leitungen und Montage erhalten hat. „Für die Gesamtsumme, die wir als Dividende ausschütten, kann man heute einen 400pferdigen Gleichstrommotor kaufen, während man früher mit der Dividende auf das halbe Kapital ein Großkraftwerk für eine Leistung von 50 000 Pferdestärken, einschließlich aller Kosten für Grunderwerb, Gebäude, Kessel, Dampfturbinen, Dynamomaschinen und Schaltanlagen errichten konnte." Die Hochbahngesellschaft in Berlin macht geltend, daß sich ihre Dividende derart verschlechtert habe, daß für den Jahresertrag einer 1000-*M*-Aktie i. J. 1918 bei 5½ % Dividende noch 157 Fahrkarten 3. Klasse zweiter Zone gekauft werden konnten, während eine gleiche Dividende im Jahre 1922 nicht ausreichen würde, um auch nur eine einzige derartige Fahrkarte zu kaufen. Dafür würden bei Fälligwerden der Dividende, im Juli d. J., schon 60 % Dividende auf die Aktie nötig sein. Die am Eingang dieser Betrachtungen wiedergegebene Auskunft über das Erträgnis der Berliner Omnibusgesellschaft liefert gleichfalls einen Beitrag zur Klarstellung der Dividendenfrage.

Neuerdings gehen einige Gesellschaften verständigerweise dazu über, die Prozentzahl der Dividende überhaupt nicht mehr zu benennen, sondern nur noch den Geldbetrag anzugeben, den der Aktionär als Jahresertrag einer Aktie erhält. Erfolgt dann noch eine Erläuterung darüber, was dieser Papiergeldbetrag in Wirklichkeit wert ist, so ist allen Versuchen einer Mißdeutung die Spitze abgebrochen. So führt die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft, die ihre Erträgnisse aus der Betriebsführung für Bahnen und aus Fianzierungen auf ein nur geringes Aktienkapital von 12 Millionen Mark zu verteilen hat, aus, daß im Jahre 1913 bei 8 % Gewinnanteil der Gesamtbetrag von 960 000 Goldmark ausgereicht hätte, um damit 480 offene Güterwagen oder 360 000 Normalschwellen oder 96 000 t Lokomotivkohle zu kaufen, während der Ertrag des Jahres 1922 von 200 *M* auf die Aktie, also — bei ziffermäßig gleichgebliebenem Aktienkapital — der Gesamtbetrag von 2 400 000 Papiermark Ende Dezember 1922 nur noch ermöglicht haben würde, die beiden Radsätze für einen offenen Güterwagen oder 100 Normalschwellen oder 20 t Lokomotivkohle zu beschaffen. Wenn diese Dividende Ende Juni 1923 gezahlt werden wird, wird die Kaufkraft dieses Papierertrages noch weiter, und zwar auf den fünfzehnten Teil derjenigen vom Ende des Vorjahres gesunken sein, so daß man dann für den Betrag von 2 400 000 Papiermark nur mehr 6 bis 8 Normalschwellen oder etwa 1½ t Lokomotivkohle erhalten würde.

Derartige Erörterungen haben etwas Erschreckendes. Sie genügen jedenfalls, um zweckbewußten Entstellungen unserer Wirtschaftslage vorzubeugen. Es bedürfte dazu kaum der Verwirklichung des neuerdings aufgetretenen Gedankens, die Dividenden in Goldprozenten oder in Goldpfennigbeträgen auf die Aktie auszuweisen, wenngleich nicht zu verkennen ist, daß ein derartiger Ausweis des Erträgnisses das Dividendenelend am klarsten kennzeichnet, so daß es auch vom Auslande, den Parteien und auch den Steuerbehörden auf den ersten Blick verstanden wird.

Die bisherigen Ausführungen, ja schon die bloße Betrachtung der oben mitgeteilten Zahlenzusammenstellung, zeigen einerseits, daß die seitherige Dividendenpolitik, die mit den Ziffern ihrer Papierprozente den früheren Goldprozenten folgte, völlig verfehlt und dazu gröblichen Mißdeutungen ausgesetzt war, andererseits, daß sie zum wirtschaftlichen Ruin großer Bevölkerungsgruppen, deren Lebenshaltung sich auf den Besitz von Wertpapieren stützte, führen mußte, um so mehr, als der Besitz fest verzinslicher Wertpapiere der Verarmung schon kräftig Vorschub geleistet hatte. Namentlich der Mittelstand, insbesondere der Kleinrentner, ist auf diese Weise erbarmungslos der Verelendung entgegengetrieben worden.

Anderseits ist es heute völlig aussichtslos und verderblich, die Dividendenbeträge in einer solchen Höhe beanspruchen zu wollen, daß sie den früher als Golddividenden zur Verteilung gelangten Beträgen gleichkommen. Abgesehen davon, daß derartige Dividenden heute völlig unmöglich sind, würden sie den völligen Verfall unseres Wirtschaftslebens zur Folge haben, da alsdann sofort unvermeidlich auch die Aufwendungen, Löhne und Preise, in Gold zu zahlen wären, überhaupt eine Scheingoldwährung an die Stelle der jetzigen Papierwirtschaft träte, die bald jede Geschäftstätigkeit mit dem Auslande, also jede Ausfuhr unterbinden würde, während für die Einfuhr, auf die wir doch immer angewiesen bleiben, keine Zahlungsmittel zur Verfügung ständen. Die Preise im Inlande würden gleichzeitig einen Höhepunkt erreichen, wie wir ihn noch nicht entfernt kennengelernt haben. Das von unserm westlichen Nachbarn erhoffte Absterben der Bevölkerung würde in der Tat die allmähliche Folge sein.

Bei der heutigen Wirtschaftslage muß sich der Aktionär den Wirtschaftsverhältnissen anpassen, indem er sich mit einer geringeren Golddividende begnügt. Die Dividendenpolitik kann unter den heutigen Umständen vernünftigerweise nur die Mitte zwischen den früher üblichen Goldprozenten und den gleichziffrigen Papierprozenten halten, was nicht ausschließt, daß die Papierdividenden statt auf Hunderte auf Tausende von Prozenten hinaufgesetzt werden, sofern die Verhältnisse dies gestatten. Würde hier ein zweckmäßiger Mittelweg gefunden, so würden auch die Wertpapiere einen Kursstand erreichen, der es dem Ausland unmöglich machen würde, sich für einige wenige englische Pfund Sterling in den Besitz bester deutscher Aktien zu setzen und so die Industrie nach und nach zu überfremden. Bereits 10 % aller deutschen Industrieaktien sollen sich, zu geringfügigem Preise angekauft, in ausländischen Händen befinden.

Die finanzielle und wirtschaftliche Lage der ungarischen Staatsbahnen.*)

Vom Staatssekretär **Dionys v. Kelety**, Direktionspräsidenten der ungarischen Staatsbahnen.

Die Geschäftsgebarung der Staatsbahnen weist seit den Revolutionen immer ein Defizit auf, doch ist das keine vereinzelte und auf Ungarn beschränkte Erscheinung. Sie zeigt sich auch außerhalb der besiegten Staaten, ohne Ausnahme auch bei den besser valorisierten Siegerstaaten Europas. Ihre allgemeine Ursache liegt in der während des langen Krieges eingetretenen Vernichtung der Produktionsmittel und Wirtschaftsgüter und darin, daß anstatt des baldigen Ersatzes dieser Güter die Produktion durch die Verkürzung der Arbeitszeit vermindert und infolgedessen die Materialpreise sprunghaft gesteigert wurden, was dann bei uns noch durch die ununterbrochene Kronenentwertung und durch die infolge der Landesverstümmelung auftretende Passivität der Handelsbilanz verschärft wurde.

Um über die finanzielle Lage der Staatsbahnen eine Übersicht gewähren zu können, habe ich statt der Schilderung irgendeines herausgegriffenen Budgetvoranschlages die Gesamtergebnisse der letzten 3½ Jahre zusammengestellt, da sich nur daraus beurteilen läßt, um den Preis welch materieller Mittel beziehungsweise mit welchen staatlichen Opfern die Bahnen halbwegs wieder auf ihren berufsmäßigen verkehrsfähigen Stand gebracht werden könnten. Es wird noch erinnerlich sein, daß die nach den Umstürzen und der rumänischen Besetzung von fast allem entblößten Bahnen als kein systematisches Verkehrsmittel betrachtet werden konnten.

Aus dieser Zusammenstellung geht zunächst die Entwicklung der Staatsbahneinnahmen und -Ausgaben seit 1. Juli 1919 hervor, und es ist daraus ersichtlich, daß, mit Ausnahme eines einzigen Monates, die Betriebsausgaben die Einnahmen stets überschritten haben. Im Juni 1922 haben sie die Einnahmen in ganz überwältigendem Maße überstiegen, wobei unter den letzteren rein nur die der Personenbeförderung und den Frachten entspringenden Beträge ohne Bahn- und Transportsteuer zu verstehen sind. Diese Steigerung erklärt sich daraus, daß die durch den Zinsendienst der Bahnanleihen erforderlichen Beträge in diesem letzten Monate des Budgets zum ersten Mal verrechnet wurden, was die Ausgaben für diesen Monat allein um 1,9 Milliarden Kronen gesteigert hat. Aus der erwähnten Zusammenstellung erhellt des weiteren, daß die Ausgaben — wie dies jedermann im eigenen Haushalt verspürt haben mag — seit November 1922 am schärfsten zu steigen begannen. Die Teuerung der Artikel des täglichen Bedarfs ebenso wie die der Betriebsmaterialien stieg von diesem Zeitpunkte an in einem jede Erwartung übersteigenden Ausmaße, als dessen Rückwirkung dann die Personalbezüge und Arbeitslöhne bis zur Grenze des noch erträglichen Existenzminimums erhöht werden mußten.

Der Fehlbetrag machte im Verrechnungsjahr 1919/1920 0,729 Milliarden, 1920/1921 bereits 1,06, im Jahre 1921/1922 aber schon 4,98, und in den 8 Monaten vom Juli 1922 bis Ende Februar 1923 9,076 Milliarden Kronen aus. Das gesamte Defizit der Staatsbahnen belief sich während dieser 3½ Jahre auf 15,845 Milliarden Kronen. Werden auch noch die Investitionen dieses Zeitraumes dazugerechnet (in den vorhergehenden drei Jahren machten sie 1,2, im laufenden Jahr aber 3,2 insgesamt somit 4,45 Milliarden Kronen aus), so haben die Staatsbahnen um 20,3 Milliarden Kronen mehr ausgegeben, als durch die Betriebseinnahmen der Bahn gedeckt erscheinen. Wie die Betriebsüberschüsse der Staatsbahnen in der Vergangenheit der Staatskasse einverleibt wurden, so hätte diese jetzt auch den Fehlbetrag zu ersetzen gehabt.

Demgegenüber haben die Staatsbahnen während der erwähnten 3½ Jahre — unter Abzug der Einlieferungen und unter Hinzurechnung der im Verrechnungswege beglichenen Posten — vom Aerar 4,50 Milliarden Kronen erhalten. Die Naturalversorgungskosten des Personals hat das Finanzministerium bisher von den Staatsbahnen noch nicht eingefordert; unter diesem Titel waren sie vorderhand von Kosten in der Höhe von 10,38 Milliarden Kronen befreit. Bringen wir diese zwei Posten, somit 14,88 Milliarden Kr. von dem oben ausgewiesenen Defizit, mithin von den 20,3 Milliarden Kronen in Abzug, so bleiben noch immer 5,42 Milliarden Kronen ungedeckt, zu deren Deckung die Staatsbahnen die mit den Frachten gleichzeitig eingehobenen Transportsteuer- und Zollbeträge zurückbehalten haben. Dieser Betrag belief sich während der 3½ Jahre auf 11,21 Milliarden Kronen, sie behielten mithin über den erwähnten Bedarf hinausgehend noch 5,79 Milliarden Kronen mehr zurück, als zur Deckung des dem Betrieb und den Investitionen entstammenden Defizits erforderlich war.

Die Erörterung des Loses dieser 5,79 Milliarden Kronen führt von der Schilderung der Betriebsrechnung bereits zur Beleuchtung der Geldgebarungslage der Staatsbahnen. Das Betriebskapital der Staatsbahnen mußte während des erwähnten Zeitraumes ebenso erhöht werden, wie sich diese Notwendigkeit bei jedem Privatbetrieb infolge der riesigen Kronenentwertung erwiesen hat. Der Geldvorrat der Staatsbahnen hat sich im erwähnten Zeitraum um 5,35 Milliarden Kronen erhöht. Da sie aber im Sommer 1919 aller Materialvorräte entblößt waren, mußten sie zum Teil zur Ergänzung, zum Teil aber infolge der außergewöhnlichen Verteuerung der Beschaffungskosten aller Materialien 9,21 Milliarden zur Erneuerung ihrer Materialienvorräte verwenden. Wenn wir außerdem noch in Betracht ziehen, daß im gleichen Zeitraum auch der Maschinenfabrik der Staatseisenbahn zur Ergänzung des Betriebskapitals dieses Werkes 0,73 Milliarden überlassen werden mußten, hat sich der Betrag, dessen die Staatsbahnen zur Fortsetzung ihres Betriebes bedurften, auf 15,29 Milliarden Kronen belaufen. Kürzen wir nun diesen Betrag um die vorstehend erwähnten, der Staatskasse nicht eingelieferten 5,79 Milliarden, so stellt sich der Betrag, für dessen Deckung auf andere Weise hätte gesorgt werden sollen, auf 9,50 Milliarden Kronen. Nun wurde aber diese Deckung nicht beschafft, und daß die Erfüllung der Zahlungsverpflichtungen der Staatsbahnen bisher trotzdem nicht in Stockung geraten ist, kann nur dem Umstand zugeschrieben werden, daß Rückstände in großem Betrage — ohne Verschulden der Staatsbahnen — nur in schleppender und säumiger Weise beglichen werden können.

Die von dem Verkehr mit fremden Eisenbahnen herrührenden Verrechnungen der Staatsbahnen werden bekanntlich stets erst drei Monate später fertiggestellt, und nur im vierten Monat erfolgt mit Vermittlung der saldierenden Stellen die Begleichung. Die unter diesem Titel durch die Staatsbahnen zu entrichtenden Beträge, die infolge der teueren Tarife der benachbarten Staaten außerordentlich hoch sind, konnten seit den letzten drei Monaten insbesondere wegen der Schwierigkeiten und der Säumigkeit der Devisenbeschaffung nur zu einem sehr geringen Teil beglichen werden, so daß unsere Schuld unter diesem Titel allein in den ersten drei Monaten dieses Jahres sich auf 5 Milliarden erhöht hat. An Forderungen sonstiger fremden Parteien und Behörden sind die Staatsbahnen noch ungefähr weitere 4 Milliarden schuldig, so daß die vorstehend ausgewiesenen 9,50 Milliarden vorläufig durch diese nicht beglichenen Beträge gedeckt wurden. Der Gegenwert dieser Schuld von 9,5 Milliarden kommt jedoch in den ausgewiesenen Material- und Kassenbeständen zum Ausdruck.

Ich bin mir dessen bewußt, daß diese Summierung der Milliarden, sowie die einmalige Mitteilung des Ergebnisses nicht imstande ist, ein klares Bild der Wirtschaft der Staatsbahnen in den letzten dreieinhalb Jahren zu bieten. Ohne mich in Einzelheiten einzulassen, wiederhole ich sonach nur, daß die Staatsbahnen während dieses Zeitabschnittes um 15,8 Milliarden mehr Betriebsausgaben verursachten, als sie aus ihren Einnahmen zu decken vermochten, und daß sie überdies 4,45 Milliarden auf Investitionen verwendet haben. Zur Deckung dieser 20,3 Milliarden erhielten sie aus der Staatskasse 4,5 Milliarden, und um eine Deckung für die noch fehlenden 15,8 Milliarden zu finden, haben sie 21,6 Milliarden an Eisenbahnsteuer, Zollgebühr und unter dem Titel der Versorgung des Personals nicht an die Staatskasse geleitet. Die Differenz zwischen den 21,5 und 15,8 Milliarden aber, das heißt rund 5,7 Milliarden, verwendeten sie zur Ergänzung ihres Betriebskapitals, wobei sie überdies noch des Betrages von 9,5 Milliarden zum Begleich ihrer schwebenden Schulden bedürfen. Aus dem Dargelegten geht klar hervor, daß die Staatsbahnen zur Fortsetzung ihres Betriebes einer bedeutenden Ergänzung ihres Betriebskapitals bedürfen, da, falls sie ihren Verpflichtungen nicht entsprechen können, nicht nur die Belieferung mit Materialien ins Stocken geraten wird, sondern auch noch zu befürchten ist, daß das Überweisungsverfahren, das sich auch auf die mit den Nachbarstaaten unter großen Schwierigkeiten geschlossenen Vereinbarungen stützt, von den Gläubigern eingestellt wird, was zu einer schweren Schädigung der Verfrachter führen würde, da man diesfalls genötigt wäre, zu dem schwerfälligen System der Verrechnung von Grenze zu Grenze zurückzukehren.

Aber auch sonst ist die Lage für die Staatsbahnen mit nicht minder schweren Folgen verbunden, da die monatelange Verzögerung der Begleichung fremdvalutarischer Schulden zu solchen Kursänderungen geführt hat, daß für die ersten drei Monate des Jahres allein nur gegenüber den tschechischen Bahnen ein valutarischer Verlust von 2,3 Milliarden entstanden ist, für den die Staatsbahnen weder im Budget noch anderswo irgendeine Deckung haben. Das ist ein Betrag, der fast der Gesamteinnahme eines Monats gleichkommt.

*) Auszug aus einem Vortrag, gehalten am 24. Mai in der Ungarischen Volkswirtschaftlichen Gesellschaft.

Die Personenkilometer und die bezahlten Tonnenkilometer eigen seit 1920 eine ständige Erhöhung, so daß sich die Personenkilometer von 696 Millionen am 1. Januar 1920 auf 1823 Millionen am 1. April 1923, die Tonnenkilometer aber ich in dem gleichen Zeitraum von 215 auf 1516 Millionen rhöht haben. Die allgemeine Preiserhöhung der Kohle, des Brennholzes, der Öle, Textilien und Eisenmaterialien ist den Friedenspreisen angeglichen eine 1776fache, während die Preisrhöhung des Schweizer Franks bei einem Kronenkurs von ,10¼ nur 975fach ist. Die Erhöhung des Frachtsatzes hingegen eträgt am 1. Mai für gewöhnliches Eilgut das 756fache, für tückgut I. Klasse das 728fache, für die A-Klasse das 582fache, ür die C-Klasse das 374fache, im 2. Ausnahmetarif das 159fache nd beim Fahrttarif III. Klasse bloß das 107fache des Friedensatzes. Durch diese Zahlen wird sonach der Vorwurf, als virkten die Staatsbahnen maßlos verteuernd, widerlegt, es wird ogar gezeigt, daß die Staatsbahnen mit ihren Fahrt- und Frachtarifen weit unter der allgemeinen Teuerung zurückbleiben, vorin zugleich die Erklärung liegt, weshalb sie mit einem ständigen Defizit zu kämpfen haben.

Im Wesen ergibt sich dasselbe Bild, wenn statt der einzelnen Warenklassen die Preisbewegung und die tarifarische Lage inzelner Artikel einer Untersuchung unterzogen werden. Vergleicht man den schweizerischen Wechselkurs mit dem Kohlenarif vom 1. Mai in der Entfernung von 200 Kilometern und mit dem Kohlentarif der Friedenszeit, des weiteren mit der Preisgestaltung der Salgotarjaner Grubenkohle und schließlich mit en deutschen, österreichischen und tschechoslowakischen Kohlenarifen, so erhellt, daß unser Tarif nicht nur tief unter den Tarifen der Nachbarländer steht, sondern noch nicht einmal die Hälfte des Kohlentarifs der Friedenszeit erreicht. Während somit die Preissteigerung der Kohle in der Betriebsführung der Staatsbahnen ganz unvermittelt und mit vollem Gewicht sich geltend macht (die Ausgaben für Kohle betragen zurzeit rund 1.5 Milliarden Kronen im Monat), bewegt sich deren Tarif tief unter dem Goldparitättarif der Vorkriegszeit, wobei noch zu beachten wäre, daß ihr Preis um mehr als das Zweifache der Goldparität gestiegen ist.

Vergleichen wir ebenso die Friedenspreisgestaltung des Stabeisens mit dessen gegenwärtiger Preisgestaltung und mit den deutschen, österreichischen und tschechoslowakischen Tarifen, so finden wir, daß der ungarische Tarif um rund 640 K. niedriger als die Goldparität des Friedenstarifs für Stabeisen ist, während dessen Preis das 1300fache des Vorkriegspreises übersteigt. Der ungarische Tarif bleibt unterhalb des österreichischen und des deutschen und erreicht etwa die Hälfte des tchechoslowakischen.

Aus einem gleichen Vergleich hinsichtlich des Brennholzes geht hervor, daß dessen Tarif mit 303 Kronen um mehr als die Hälfte unter der Goldparität des Vorkriegstarifs (603 K.) und unter dem österreichischen Tarif steht. Er erreicht nicht einmal die Hälfte des deutschen und ein Drittel des tschechischen Tarifs.

Eine weitere Gegenüberstellung behandelt die Preisgestaltung und die Tariflage des Weizens, der Grundlage unserer Kronenwährung. Am 1. Oktober 1919 hat der Weizenpreis 300 K. betragen, am 1. September 1920, zur Zeit als der Getreidebinnenverkehr freigegeben wurde, war der Richtpreis von 800 K. maßgebend, von welchem Zeitpunkte an der Weizenpreis mit gewaltigen Sprüngen emporstieg und im Oktober 1921 bereits auf 1830 K., im Januar 1922 auf 2375 K., im April desselben Jahres auf 3025. im April des laufenden Jahres auf 26 000 K. stand und seitdem nach einer Steigerung bis über 30 000 K. jetzt in der Preislage von 26 000 K. als vorderhand stabilisiert erscheint. Gegenüber der 975fachen Goldparität hat sich der Weizen um rund 40 % verteuert. In derselben Zeit steht der ungarische Tarif für 200 km mit 920 K. unter der Goldparität und um 183 K. unter dem Goldparitätstarif des Jahres 1913. Er steht wohl etwas höher als der österreichische Tarif, dagegen weit unter dem 1346 K. betragenden deutschen und etwa auf der Hälfte des 1803 K. betragenden tschechischen Tarifsatzes.

Schließlich wurde noch eine Zusammenstellung hinsichtlich des Personenfahrpreises III. Klasse in der Entfernung von 100 km verfaßt, aus der ersichtlich ist, daß der deutsche Fahrpreis mit 960 K. wohl der wohlfeilste ist, allein der ungarische Fahrpreis von 1290 K. beträgt fast nur die Hälfte des österreichischen von 2260 K. und fast nur ein Viertel des 4572 K. ausmachenden tschechoslowakischen Fahrpreises. Der sogenannte billige Friedensfahrpreis würde der Goldparität gemäß 1069 K. betragen, der gegenwärtige Fahrpreis stellt sich somit auf etwa ein Fünftel der Friedensparität. Die bei der Fahrpreiserhöhung bekundete Schonung erklärt sich durch die stärkere Empfindlichkeit des Personenverkehrs gegen Tariferhöhungen, da diese den Reisenden unmittelbar betreffen und sich zumeist nicht überwälzen lassen. Bei einer der Parität entsprechenden Fahrpreiserhöhung würde eine weitgehende Belastung des Publikums erfolgen, der die Staatsbahnen aus volkswirtschaftlichen und sozialpolitischen Rücksichten — im Widerspruch zu dem Prinzip der Betriebsmäßigkeit — bisher entsagen mußten.

Aus dem Angeführten geht hervor, daß der logische Zusammenhang zwischen Preisgestaltung, Goldparität und Waren- und Personentarifen zu vermissen ist, weil die über die Goldverteuerung hinausgehende Steigerung der Warenpreise zu einer auf dem ganzen Erdenrund wahrnehmbaren Erscheinung geworden ist.

Es wirft sich hier unwillkürlich die Frage auf, wie die Staatsbahnen bei der unverhältnismäßigen Gestaltung der Materialienpreise und deren tarifarischen Belastung ihren Betrieb bis jetzt aufrechtzuerhalten vermochten. Dies wurde nur durch die niedrigere Bemessung der Personalaufwendungen und Arbeitslöhne ermöglicht. Die Personalbezüge weisen eine bloß 268fache Steigerung und die Arbeitslöhne eine 458fache auf. Das genannte Personal erreicht somit rund ein Viertel, die Arbeiter aber erreichen nicht die Hälfte ihrer Vorkriegsbezüge in Goldwert umgerechnet, und die Zunahme der Personalbezüge beträgt nur die Hälfte der allgemeinen Preissteigerung der Materialien.

Die Betriebskosten stellen die Summe der beiden Posten, nämlich der Personalausgaben und der Materialausgaben dar. Die Material- und die Warenpreise übenaber nochmals ihre Wirkung, denn sie beeinflussen fortgesetzt die Gestaltung der Personalausgaben. Die Steigerung der Betriebs- und Materialausgaben kann von den Staatsbahnen nicht beeinflußt werden und ist derart groß, daß die Staatsbahnen in dieser Beziehung den Marktverhältnissen wehrlos ausgeliefert sind. Es ist sonach offenkundig, daß sich die Staatsbahnen, da sie weder auf dem Gebiete der Materialbeschaffung, noch in den Personalausgaben namhafte Ersparnisse zu erzielen vermögen, von den Folgen der allgemeinen Teuerung, die naturgemäß in der Zunahme der Betriebsausgaben der Staatsbahnen zutage treten, nicht befreien können.

Wenn es also außer Zweifel steht, daß das Defizit unter den heutigen Umständen nicht vermieden werden kann, so kann es auch nicht bezweifelt werden, daß dieses Defizit von irgend jemand getragen werden muß, und es bleibt nur die Wahl, ob wir diese Last im Wege der Inflation oder durch Steuern der Allgemeinheit aufbürden oder diejenigen zur Deckung des Abganges heranziehen sollen, die die Eisenbahn als Transportmittel in Anspruch nehmen. Die Regierung hat den zweiten, jedenfalls gerechteren Weg gewählt, als sie erklärte, daß die staatlichen Betriebe bestrebt sein müssen, ihre Ausgaben durch ihre eigenen Einnahmen zu decken, und den Versuch machte, durch die Erhöhung der Tarife Deckung für die Betriebsabgänge zu suchen.

Es muß offen eingestanden werden, daß dieses Bestreben bisher nicht von Erfolg gekrönt war. Und zwar deshalb nicht, weil infolge des Kronensturzes und vieler anderer Umstände die Teuerung derart ins Uferlose gestiegen ist, daß die als Grundlage für unsere Berechnungen in einem gewissen Augenblick angenommenen Preise keinen Ausgleich für die Zukunft bieten konnten. Das wäre nur möglich gewesen, wenn man mit den Tariferhöhungen den Ereignissen vorgegriffen hätte, womit man aber nur die Anschuldigung gerechtfertigt hätte, daß die Tariferhöhung, indem sie über das tatsächliche Preisniveau hinausgehe, preistreiberisch wirke. Daß die Tarife in Wahrheit zur Verschärfung der Teuerung durchaus nicht beitragen, erhellt aus dem Umstand, daß vom 1. Oktober 1920 bis zum 20. März 1922, also volle anderthalb Jahre lang, überhaupt keine Tariferhöhung vorgenommen wurde, und die Teuerung in dieser Zeit doch ständig stieg, weil die ungarische Krone sich in Zürich von 2 auf 0,56 gesenkt hat. Ferner weise ich darauf hin, daß die nach der Tariferhöhung vom November 1922 bewilligten Ausnahmetarife für lebenswichtige Waren überhaupt wirkungslos blieben, denn obwohl die Tarife damals um 27 bis 84 Prozent herabgesetzt wurden, verteuerten sich die begünstigten Waren doch ausnahmslos um 22 bis 67 %, ein Beweis dafür, daß für die Preisgestaltung auf dem Markte nicht die Tarife, sondern ganz andere Faktoren maßgebend sind.

Die Tariferhöhung ist nicht die Ursache, sondern eine unausbleibliche Begleiterscheinung der Teuerung. Das ganze System der Staatsbahnen ist ein Opfer der trostlosen wirtschaftlichen Lage Ungarns, und es besteht keine Hoffnung auf Besserung, solange nicht die Stabilisierung unseres Geldes, der Materialpreise und der Lebenshaltung eintritt. Bis dahin können nur einzelne Phasen des Teuerungsprozesses sozusagen im Fluge aufgegriffen werden, was dann immer wieder nur Ausflüchte für die Preistreiberei bietet und die Betriebsauslagen immer wieder über die errechneten Einnahmen erhöht.

(Schluß folgt.)

Die Petersburg-Rybinsker Eisenbahn.

Reisebericht von Prof. Dr.-Ing. O. Ammann, Karlsruhe.

Im Jahre 1916 begann die russische Regierung mit dem Bau einer Eisenbahnlinie, die, in Petersburg beginnend, quer durch das große Waldgebiet zwischen Wolchowfluß und Wolga bis Rybinsk an der Wolga führen sollte. Die Bahnlinie halbiert etwa den großen Winkel zwischen der Nicolaibahn Petersburg-Moskau und der Nordbahn Petersburg-Wologda-Sibirien und sollte vor allem dazu dienen, die Holzversorgung Petersburgs durch Aufschluß großer, jungfräulicher Waldgebiete zu verbessern und Getreide- und Naphthatransporte bei frühem Einfrieren des Marienkanalsystems von der Wolga in Rybinsk auf die Bahn zu übernehmen. In Verbindung mit teils bestehenden teils noch auszubauenden Strecken könnte die Linie eine große Bedeutung für den Verkehr nach Turkestan und weiter darüber hinaus erlangen.

Die Linie Petersburg-Rybinsk ist als eine eingleisige Hauptbahn geplant worden, deren größte Steigung 6 %, deren kleinster Krümmungshalbmesser 300 Faden (= 2,134 m) betragen sollte. Die Leistungsfähigkeit der im ganzen 531 Werst (1 Werst = 1,067 km) langen Strecke wurde im gewöhnlichen Verkehr zu täglich (24 Stunden) 2 Personenzügen und 7 Güterzügen festgesetzt, sollte aber in besonderen Fällen auf etwa das Doppelte gesteigert werden können. Danach wurde im Entwurf die Entfernung der Kreuzungs-, Überholungs- und Wasserstationen gewählt, etwa alle 10 Werst eine Ausweichstelle, alle 40 Werst ein größerer Bahnhof.

Die neue Linie sollte in dem Stadtteil Ochta auf dem rechten Newaufer an die Petersburger Ringbahn anschließen, von da zunächst nördlich der Newa verlaufen bis zu deren Überkreuzung etwa bei der 30. Werst. Kurz darauf kreuzt die neue Linie nach dem Entwurf die von Petersburg auf dem südlichen Newaufer hinführende Nordbahn in der Station Mga und verläuft von hier in ziemlich gestreckter Linie bis Rybinsk. Sie kreuzt etwa bei der 100. Werst die längs des Wolchowflusses hinziehende Verbindungsbahn zwischen Nicolai- und Nordbahn schienenfrei und überschreitet gleich darauf den breiten Wolchowfluß. Bei der 340. Werst kreuzt sie die Mologa, einen bedeutenden Nebenfluß der Wolga, bei der 420. Werst die von Moskau über Krasni=Cholm nach Wesegonsk an der Mologa und weiter nördlich nach Suda führende Bahnlinie, mit Hilfe derer auch eine direkte Verbindung über die neue Linie zwischen Petersburg und Moskau hergestellt wird. Die Wolga wird wenig oberhalb vom Einfluß der Mologa in die Wolga bei der Stadt Mologa erreicht, wo dieser Fluß überschritten wird. Die neue Linie endigt in Rybinsk (531. Werst) im Anschluß an die bestehende Bahnlinie von Bologoje an der Nicolaibahn nach Rybinsk-Jaroslaw.

Da man möglichst rasch die Linien in Betrieb nehmen wollte, wurde bei ihrer Inangriffnahme davon abgesehen, alles entwurfsgemäß auszuführen. Die Erdarbeiten wurden auf der ganzen Strecke Petersburg-Rybinsk begonnen, aber nur so weit durchgeführt, daß man ein einigermaßen befahrbares Gleis verlegen konnte. Die Dämme wurden weder auf volle Höhe noch Breite geschüttet, die Einschnitte ebensowenig auf die Entwurfstiefe ausgehoben und mit steilen Böschungen ohne richtige Einschnittsgräben belassen. Nur die größten Unebenheiten wurden beseitigt, so daß die Linie heute bergab und bergauf, z. T. mit Steigungen bis zu 3 % verläuft. Die Bauwerke wurden in Holz ausgeführt. An den Stellen, an denen größere Brücken später erbaut werden sollten, wich man in scharfen Bögen und teilweise starken Steigungen aus, so daß die endgültigen Baustellen freiblieben. Auch für die großen Brücken über Wolchow und Mologa wurden zunächst Holzkonstruktionen gewählt. Nur an der Newa begann man gleich mit der endgültigen Brücke, deren Pfeiler nahezu fertiggestellt wurden.

Da es an Oberbaumaterial mangelte, wurde nur die Strecke von Mga bis Owinitsche (420 Werst) und von da die Anschlußstrecke nach Krasni=Cholm durchgehend mit Gleis versehen, während die Strecke Petersburg-Mga nur teilweise, die Strecke Owinitsche-Rybinsk überhaupt nicht mit Gleisen ausgestattet werden konnte. Von Petersburg bis Mga benützt man die bestehende Nordbahn, von Krasni=Cholm aus gelangt man über bestehende Bahnen sowohl nach Moskau, als mit einem Umweg auch nach Rybinsk. Jedenfalls hat man eine neue durchgehende Linie geschaffen, auf der zurzeit direkte Züge von Petersburg nach Moskau und auf der, allerdings nur in beschränktem Umfang, auch Holztransporte aus dem Waldgebiet sowohl nach Petersburg als nach Moskau geführt werden. Die Strecke Mga-Budogosch (137 Werst) wird schon regelrecht von der Murmanbahnverwaltung betrieben, die Strecke Budogosch-Owinitsche-Krasni=Cholm gilt noch als Neubaustrecke; nur ein beschränkter Betrieb wird darauf von der Bauverwaltung der Mga-Rybinsker Eisenbahn geführt.

Auf dieser Neubaustrecke sind Ausweichstellen jetzt nur etwa alle 20 km vorhanden. Die Ausweichgleise sind auch da nicht überall in voller Länge ausgebaut, für die heute möglichen Zuglängen aber ausreichend. Für die Gleise sind Schienen der russischen Type 3a (127 mm hoch, 110 mm Fußbreite, 58 mm Kopfbreite) von 6 Faden Länge und 25 Pud Gewicht verwendet und zwar durchgehend neues Material teils russischen, teils amerikanischen Ursprungs. Die Stoßverbindung wird durch kräftige Winkellaschen mit 6 Löchern für Laschenschrauben, von welch letzteren aber nur höchstens 4, manchmal auch nur 2 vorhanden sind, hergestellt. In den Kurven sind Keilunterlagsplatten verwendet, sonst ruhen die Schienen unmittelbar auf dem ungetränkten Holzschwellen, auf die sie mit Schwellennägeln festgenagelt sind.

Das Gleis ist vielfach ohne besondere Bettung auf dem mehr oder minder zubereiteten Erdkörper verlegt; die Gleislage ist auf weiten Strecken dementsprechend schlecht. Die Holzschwellen, die nun 7—8 Jahre im Lehmboden oder in stark lehmhaltiger Sandbettung liegen, sind größtenteils verfault und müssen baldigst erneuert werden, wenn die Bahn betriebsfähig bleiben soll. Die Schienen sind überall noch lange verwendungsfähig. Eine ordentliche Kiesbettung müßte beim Umbau, bei dem gleichzeitig die Erd- und Entwässerungsarbeiten zu vervollkommnen wären, auf nahezu der ganzen Strecke aufgebracht werden.

An der Verbesserung der Trasse im Unterbau wird noch dauernd gearbeitet. Im letzten Jahr wurde z. B. eine der gefährlichsten Umgehungsstrecken bei der 187. Werst, wo ein tiefeingeschnittenes Tal, Wolotschnia genannt, zu überkreuzen ist, beseitigt und ein 16 m hoher Damm aufgeschüttet, wodurch eine wesentliche Verbesserung in der Linienführung eingetreten ist. Immerhin sind noch recht namhafte Erdarbeiten auszuführen, auch wenn man nur die ungünstigsten Strecken auf der Linie Mga-Owinitsche-Krasni=Cholm ausschalten und auf eine Höchststeigung von etwa 12 % kommen will, bei der geschlossene Züge von 30—35 beladenen Wagen dann über die Strecke geführt werden könnten. Gleichzeitig mit diesen Erdarbeiten müßten auch alle wichtigeren und größeren Brücken in endgültiger, massiver Bauweise zur Ausführung kommen, unter diesen als besonders große Bauten die Wolchowbrücke mit 3 Öffnungen in Eisenkonstruktion von je 50 Faden und die Mologabrücke mit 3 Öffnungen von 10, 50 und 7 Faden ebenfalls in Eisenkonstruktion. Die vorhandenen Holzbrücken sind größtenteils in den nächsten Jahren auszuwechseln, da ihre faulenden Holzkonstruktionen länger den Beanspruchungen nicht mehr gewachsen sind.

In den vorhandenen Stationen sind, wie oben erwähnt, die Ausweichgleise z. T. ausgebaut und sind einige Nebengleise vorhanden. Die Gleisanlage muß aber noch vervollständigt werden, besonders sind Ladegleise anzulegen, da bei Beginn eines lebhafteren Verkehrs auf der Strecke das bisher gebräuchliche unmittelbare Verladen in die auf freier Strecke zur Beladung bereitgestellten Wagen wegfallen muß.

Dienst- und Wohngebäude für die Bahnhofsbeamten sind schätzungsweise noch nicht zur Hälfte, und diese teilweise nur als provisorische Holzbauten vorhanden. Ein großer Teil der Angestellten und Arbeiter ist zurzeit in zu „Wohnwagen" umgebauten Güterwagen, die auf Nebengleisen in den Stationen oft in langer Reihe stehen, untergebracht. Für die wichtigeren Stationsgebäude sind Massivbauten, für die Wohnhäuser Holzblockhäuser auf gemauertem Sockel vorgesehen. Betonkunststeine für die Massivbauten lagern schon auf verschiedenen Stationen.

Wasserstationen sind auf der Neubaustrecke bis jetzt — außer in Kuschawara — nur in provisorischer Form vorhanden, indem bei den größeren, von der Bahn gekreuzten Flußläufen kleine Pumpstationen mit hölzernen Wassertürmen errichtet wurden, an denen die Lokomotiven Wasser fassen. Auf den größeren Bahnhöfen sollen besondere Wasserstationen erbaut werden, die sowohl die Lokomotiven wie die Bahnhöfe mit Wasser zu versorgen haben werden.

Es fehlen ferner Lokomotivschuppenanlagen und Werkstätten in größerem Umfang. Zurzeit ist auf der Neubaustrecke nur in Kuschawara ein kleiner Lokomotivschuppen und eine Werkstätte vorhanden. Die Instandhaltung der Lokomotiven und Wagen leidet unter dem Fehlen dieser Anstalten sehr.

Für die Bewältigung des gegenwärtig noch recht geringen

Verkehrs: einmal wöchentlich 1 Personenzug in jeder Richtung, und täglich etwa 1 Güterzug in jeder Richtung, stehen genügend Lokomotiven der Gattung O-D-O mit 45 t Reibungsgewicht zur Verfügung. Auch Güterwagen scheinen nach dem, was man an solchen auf den Nebengleisen herumstehen sieht, in genügender Zahl vorhanden zu sein, wenn auch ihr Unterhaltungszustand sehr viel zu wünschen übrig läßt. Trotz der ungünstigen Streckenverhältnisse verkehren die Züge auf der Neubaustrecke mit 20 beladenen Wagen. Manche der steilsten Strecken kann mit dieser Belastung allerdings nur „im Anlauf“ genommen werden; die streckenkundigen Lokomotivführer nehmen aber diese Hindernisse ohne allzu große Schwierigkeiten.

Die Kosten für den betriebsfähigen Ausbau der Strecke Budogosch-Krasni-Cholm (308 Werst) sind zu 7 Millionen Goldrubel veranschlagt. Dieser Ausbau ist zur Ausnutzung der großen, längs der Bahnlinie gelegenen Waldgebiete erforderlich.

Die Elektrisierung der schwedischen Eisenbahnen vom Tarifstandpunkte.

An einen von Kommerzienrat Enström bei der Jahresversammlung der schwedischen Technologenvereinigung am 22. März d. J. gehaltenen Vortrag über Eisenbahnelektrisierung schloß sich eine interessante Erörterung an, aus der wir einige Gesichtspunkte, die Bureaudirektor S. Norrman über die tarifliche Seite der Sache brachte und die von allgemeiner Bedeutung sein dürften, hervorheben wollen.

Die bisher in Schweden elektrisierten Bahnen, die Erzbahnen im Norden und einige Provinzbahnen im Süden geben keine Grundlagen zur Beurteilung, inwieweit elektrischer Betrieb den Verkehr zu heben vermag. Die Möglichkeiten zur Verkehrssteigerung können bei diesen Bahnen nur ganz unwesentlich ausgenützt werden. Hauptsächlich sind es Bahnen mit allseitig wachsendem Verkehr, bei denen die Elektrisierung bedeutungsvolle Gewinne für die Allgemeinheit in Form von verbesserten Fahrplänen und niedrigeren Tarifen einzubringen verspricht. Die Bahnstrecke Stockholm-Göteborg, die für Elektrisierung vorgesehen ist, hat in besonders hohem Grade die Voraussetzungen für eine Verkehrssteigerung.

Die voraussichtlichen Einwirkungen einer Elektrisierung auf Tarifverhältnisse leiten sich von zwei feststehenden Tatsachen ab: einerseits kann die Fahrgeschwindigkeit der Züge bei elektrischem Betrieb erhöht werden, anderseits sind die mit dem Verkehr unmittelbar veränderlichen Kosten niedriger als beim Dampfbetrieb.

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Strecke Stockholm-Göteborg ist 90 km. Aus praktischen Gründen wird indes der Fahrplan so gelegt, daß die Geschwindigkeit für Schnellzüge auf wagrechter Bahn nur 80 km beträgt. Im Durchschnitt kann man bei elektrischem Betrieb mit einer um 20 % kürzeren Fahrzeit rechnen.

Die Wirkungen der erhöhten Fahrgeschwindigkeit äußern sich hauptsächlich nach drei Richtungen, nämlich in der Hebung der Verkehrsleistung, Senkung der Betriebskosten und Verbesserung der Fahrzeiten der Fahrpläne. Wenn jeder Zug bei elektrischem Betriebe durchschnittlich 25 % schneller durchgeführt wird als ein entsprechender Dampfzug, so folgt hieraus unmittelbar, daß eine Bahnstrecke mit elektrischem Betrieb die Möglichkeit bietet, in gleicher Zeiteinheit ungefähr 25 % mehr Züge durchzuführen als eine Strecke mit Dampfbetrieb. Die Bedeutung einer solchen Steigerung des Verkehrsvermögens der Bahn tritt natürlich am meisten hervor auf Strecken in der Nähe von Großstädten, wo eine große Anzahl von Ortszügen durchgeführt wird. Die Elektrisierung ergänzt hier in glücklicher Weise die Doppelgleisanlagen. Auf elektrisierten doppelgleisigen Bahnen dürfte der Nahverkehr von Stockholm und Göteborg noch auf absehbare Zeit durchgeführt werden können, wobei die Anlage von kostspieligen Nahverkehrsbahnen noch hinausgeschoben werden kann.

Zeit ist Geld. Dieser Satz gilt nicht zum mindesten in der Frage der Wirtschaftlichkeit des Zugverkehrs. Ein wesentlicher Teil der Lokomotiv- und übrigen Zugdienstkosten ist seiner Größe nach abhängig von der Geschwindigkeit, mit der die Züge durchgeführt werden. In besonderem Grade gilt das bezüglich der Löhne, die wie bekannt, einen teilweise erdrückenden Teil der Betriebskosten der Eisenbahnen ausmachen.

Die Verkürzung der Fahrzeit hat zur Folge, daß die Tagesschnellzüge zwischen Stockholm und Göteborg um ungefähr 2 Stunden später gelegt werden können. Der Zug, der jetzt von Stockholm um 12,30 Uhr abgeht, kann bei gleicher Ankunftzeit in Göteborg ungefähr um 2,30 Uhr abgehen. Ein Zeitgewinn von zwei Stunden gerade zu dieser Zeit des Tages dürfte eine größere Rolle spielen als die allgemeine Tatsache, daß ein elektrischer Zug zwischen Stockholm und Göteborg 7 Stunden braucht gegen 9 beim Dampfbetrieb. Ähnliche Zeitgewinne treten natürlich auch bei anderen Kombinationen auf. Besonders Ortszüge, deren viele Aufenthalte jetzt zu langsamem Zuglauf Anlaß geben, werden bei elektrischem Betrieb die Allgemeinheit weit schneller bedienen können.

Die Verkürzung der Fahrzeit bringt entsprechende Vorteile für denjenigen Güterverkehr, der schneller Durchführung bedarf, z. B. für Nahrungsmittelzüge, Fischsendungen u. a.

Von den veränderlichen Kosten einer Eisenbahn trifft ungefähr die Hälfte auf den Lokomotivdienst. Diese Kosten erfahren bei der Einführung elektrischen Betriebes eine starke Veränderung nach der Richtung, daß die Kosten zu einem wesentlichen Teil von veränderlichen Kosten auf feste Verzinsungen und andere Kosten übergeführt werden. Wenn man von einem bestimmten Kostenpreis ausgeht und mit einem noch vorhandenen Überschuß an Personal und rollendem Material nicht rechnet, so kommt man zu dem Schlusse, daß die Einführung elektrischen Betriebes nur halb so große Aufwendungen an veränderlichen Lokomotivdienstkosten beansprucht wie ein entsprechender Zug mit Dampfbetrieb. Bei elektrischem Betrieb werden also die veränderlichen Zugkosten im ganzen um etwa 25 % ermäßigt.

Wenn also bei elektrischem Betrieb die veränderlichen Kosten für die Zugeinheit an Größe stark abnehmen, so treten damit wirtschaftliche Voraussetzungen für eine weiter ausgebildete zweckmäßige Verteilung nicht nur der Zugarten, sondern auch der besonderen Zugeinheiten auf. Man kann annehmen, daß die gemischten Züge verschwinden werden. Die Personen führenden Züge werden weiter nach Bezirken aufgeteilt werden, so daß gewisse Züge einen bestimmten Nahverkehr versehen, andere Züge unter Übergehung von Nahstationen gewisse weiter entfernte Stationen, neue Züge noch entferntere Stationen bedienen usw. All das bedeutet etwas anderes als eine Weiterverfolgung des bisher bei Aufstellung der Fahrpläne eingeschlagenen Weges. Eine ähnliche weitere Aufteilung auch der Güter führenden Züge dürfte sich ermöglichen lassen. Während es derzeit Voraussetzung für eine gute Zugwirtschaftlichkeit ist, daß der Verkehr auf die kleinste Zahl von möglichst schweren Zügen vereinigt wird, soll also elektrischer Betrieb wirtschaftlich einen Zugfahrplan mit mehr und schnelleren kleinen Zügen mit streng abgegrenztem Transportbedürfnis ermöglichen. Es ist klar, daß ein solcher Zugfahrplan für die Allgemeinheit viele Vorteile bringt.

Man darf nicht darauf rechnen, daß die Elektrisierung eine allgemeine Senkung der Tarife von nennenswerter Bedeutung zur Folge haben wird. Da angenommen werden kann, daß die Elektrisierung keine oder jedenfalls nicht eine verhältnismäßig große Abminderung der gesamten Betriebs- und Verzinsungskosten herbeiführen wird. Für teilweise Senkungen wird durch Rückgang der veränderlichen Kosten der Boden vorbereitet. Der starke Rückgang in diesen wird nicht nur niedrigere Ausnahme- und Ermäßigungstarife ermöglichen, sondern auch in manchen Fällen bei Bewilligung von Ermäßigungen Gewinn einbringen, was bisher überhaupt nicht in Frage kommen konnte. Eine elektrisierte Bahn erreicht hierdurch ein viel größeres Wettbewerbsvermögen gegenüber anderen Transportwegen, vor allem gegenüber Automobilstraßen und Seewegen, als die Dampfbahn. Nahverkehr auf Monatfahrkarten, der bisher verlustbringend ist, wird ein wünschenswertes positives Ergebnis liefern. Für Waren, die auf Grund ihres geringen Wertes Fracht nicht ertragen, wird leichter eine Ermäßigung gewährt werden können.

Der Umstand, daß die Stammbahn Stockholm-Göteborg ein Glied einer über Schweden führenden Verbindung zwischen England und Rußland samt Nachbarländern bilden soll, lenkt die Aufmerksamkeit darauf, inwieweit hierbei die Elektrisierung eine größere Bedeutung erlangen kann. Ein Zeitgewinn von zwei Stunden spielt natürlich eine gewisse Rolle, deren Bedeutung jedoch abhängig ist von den Zeiten der Abfahrt der Dampfer von und deren Ankunft in schwedischen Häfen.

Schon jetzt wird auf der Strecke Stockholm-Göteborg im Einvernehmen mit der Amerikalinie ein Nachlaß von 25 % in dritter Klasse für finnische Ein- und Auswanderer gewährt. Wird künftig eine kombinierte Route von England nach einem russischen oder baltischen Hafen eingerichtet, so dürfte man mit so großen Verkehrsmengen zu rechnen haben, daß bedeutende Ermäßigungen darauf gegründet werden können. Dazu kommen die Transporte von Göteborg. Allein der Absatz von Fischen nach Rußland und dem Balticum kann eine große Rolle spielen, wie dies schon vor dem Kriege der Fall war, wo Fische auf

deutschen Schiffen nach Danzig und anderen Plätzen gefahren wurden, um dann auf dem Bahnwege nach Polen und Rußland weiter verfrachtet zu werden.

Inwieweit bei Elektrisierung einer gewissen Bahn die Betriebskosten abnehmen, ist eine Rechenaufgabe, in die so viele von wechselnden Konjunkturen abhängige Werte einzurechnen sind, daß alle möglichen Lösungen, jede mit dem Anspruch auf Richtigkeit, gefunden werden können. Was die Strecke Stockholm-Göteborg betrifft, so scheinen die Berechnungen zu beweisen, daß die Elektrisierung schon jetzt vom technisch wirtschaftlichen Standpunkte das ist, was man ein „Geschäft" zu nennen pflegt. Bei schwächerem Verkehr ist ein solches Ergebnis weniger sicher, doch dürfte sich bei allen schwedischen Hauptlinien die Elektrisierung lohnen. Dr. S.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Erhöhung der Eisenbahntarife.** Zur Angleichung der Eisenbahntarife an die Geldentwertung hatte, wie in Nr. 25, S. 411 d. Ztg. mitgeteilt, der ständige Ausschuß des Reichseisenbahnrats in seiner Sitzung vom 13. Juni d. J. eine Erhöhung der Personentarife von 300 % in der 1. und 2. und 200 % in der 3. und 4. Klasse sowie der Gütertarife um 250 % befürwortet. Der Reichsverkehrsminister ist dem Gutachten des Ausschusses über die Erhöhung der Personentarife beigetreten; hinsichtlich der Gütertarife hat er sich in Anbetracht der inzwischen eingetretenen höheren Bewertung der Mark für eine Erhöhung um 200 % statt der ursprünglich vorgesehenen 250 % entschieden. Die Durchschnittsfracht, das ist die tonnenkilometrische Einnahme, beträgt alsdann das 19 800fache der Friedensfracht, bleibt also mit dem entsprechenden Dollarstande von 83 100 noch erheblich hinter der Geldentwertung zurück.

— **Erhöhung der Preise für Sonderzugkarten.** Von der zum 1. Juli eintretenden Eisenbahntariferhöhung können auch die Sommersonderzüge nicht ausgenommen werden. Die Fahrpreise für diese Züge werden ebenfalls erhöht, soweit ihr Vorverkauf nach dem 22. Juni begonnen hat. Ihre Benutzung bringt außer der Ermäßigung von 25 % immer noch den Vorteil, daß sie zur Rückfahrt innerhalb 2 Monaten auch dann gelten, wenn die Tarife weiter erhöht werden sollten.

— **Annahme von Schecks zur Frachtenzahlung.** Nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers dürfen die Güterabfertigungen Schecks zur Bezahlung der Frachten annehmen, auch wenn sie von der betreffenden Bank noch nicht bestätigt sind, sofern nur die in Frage kommende Bank ihren Sitz am Orte der Güterabfertigung hat. Da sich in vielen Handelskammerbezirken zahlreiche Orte mit beträchtlicher Industrie befinden, ohne daß an diesen Orten gleichzeitig Bankniederlassungen bestehen, waren die Firmen dieser Orte gezwungen, Barzahlungen vorzunehmen, weil Schecks auf Banken, die nicht am Orte der Güterabfertigungen ihren Sitz haben, nicht angenommen werden durften. Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat daher den Reichsverkehrsminister gebeten, bei dem noch immer vorhandenen Mangel an Umlaufsmitteln die Begleichung der Frachten durch Schecks auf Banken in benachbarten Orten zu gestatten. Der Reichsverkehrsminister teilt darauf mit, daß er dem Ersuchen des Industrie- und Handelstages entsprochen habe; er hat die Reichsbahndirektionen ermächtigt, unter gewissen Voraussetzungen (Vertrauenswürdigkeit und Zuverlässigkeit der Firma, Übernahme der Verpflichtung zum Ersatz des der Reichskasse durch die Scheckannahme etwa entstehenden Schadens, Vorlage eines auf Antrag eisenbahnseitig auszustellenden Ausweises), die Annahme unbestätigter Schecks von Frachten usw. auch auf Schecks auszudehnen, die auf die Geldanstalten außerhalb des Ortes der Eisenbahnkasse gezogen werden. Die näheren Anordnungen sind den Reichsbahndirektionen überlassen.

— **Die neuen Schlafwagenpreise.** Die Bettkartenpreise einschließlich Fahrpreiszuschlag betragen vom 1. Juli d. J. ab in der 1., 2. und 3. Klasse 200 000, 100 000 und 40 000 ℳ. Hinzu tritt eine Vormerkgebühr von 10%. Die festen Fahrpreiszuschläge in den Kursen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft betragen für alle vom 1. Juli d. J. ab verkauften Bettkarten in der 1. und 2. Klasse bis 700 km 65 000 und 35 000 Mark, 701—1000 km: 80 000 und 50 000 ℳ, über 1000 km: 130 000 und 70 000 ℳ. Bei den Schlafwagenläufen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft bis zu 200 km auf deutschem Gebiet wird nur die Hälfte der für 700 km bestimmten Sätze erhoben.

— **Reiseerleichterungen für Kinder von Reichsbahnbediensteten aus dem Ruhrgebiet.** Kinder von Reichsbahnbediensteten aus dem Ruhrgebiet, die das 17. Lebensjahr noch nicht überschritten haben und durch Vermittlung der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten E. V. in Berlin-Schöneberg vorübergehend im übrigen Deutschland untergebracht werden, werden bis auf weiteres auf der Deutschen Reichsbahn in der 3. Wagenklasse der Eil- und Personenzüge zum 4. Teil des Fahrpreises 4. Klasse befördert, sofern ein von der Reichsgewerkschaft ausgefertigter Antrag nach besonderem Muster bei der Fahrkartenausgabe des Reiseantrittsbahnhofs unmittelbar — und zwar für die Hin- und Rückreise je besonders — eingereicht wird. Der Antrag hat zu enthalten: den Namen des Kindes, des Vaters, Dienststellung und Wohnort des Vaters, Zweck der Unterbringung sowie Reiseantritts- und Zielstation.

Bei Kindern im Alter unter 10 Jahren werden 2 Kinder für eine Person gerechnet.

Die Benutzung der Schnellzüge wird wegen der zu erwartenden Berufungen nur ausnahmsweise für schwache und kränkliche Kinder und nur gegen Zahlung des tarifmäßigen Schnellzugzuschlags zugestanden. Entsprechende Anträge sind bei dem Vorsteher des Reiseantrittsbahnhofes — Hin- und Rückreise gelten hierbei als besondere Reisen — unter Glaubhaftmachung des besonderen Grundes mündlich oder schriftlich anzubringen. Der Vorsteher erteilt im Falle der Genehmigung dem Reisenden eine mit seiner Unterschrift und dem Dienststempel versehene Bescheinigung, die auf Verlangen während der Reise vorzuzeigen ist.

Ferner müssen die Reisenden im Besitze einer Bescheinigung der Reichsgewerkschaft sein, aus der hervorgeht, daß die Reise der in der Bescheinigung namentlich bezeichneten Person durch Vermittlung der Reichsgewerkschaft ausgeführt wird und die Voraussetzungen des Erlasses des Reichsverkehrsministers vom 12. Mai 1923, E. II. f. 26. Nr. 173 erfüllt sind. Diese Bescheinigung ist ebenfalls auf Verlangen jederzeit vorzuzeigen.

— **Der Bahnhof Hattingen von den Franzosen geplündert.** Aus Hattingen wird der D. A. Z. vom 18. d. M. gemeldet: Die Franzosen haben den Bahnhof Hattingen geräumt. Sie nahmen alles, was nicht niet- und nagelfest war, mit. Vor dem Bahnhof wurde eine Wache zurückgelassen. Die Eisenbahnverwaltung wird versuchen, den Eisenbahnbetrieb sobald wie möglich wieder herzustellen.

— **Ermordung eines Eisenbahners.** Aus dem Bezirk Trier wird eine Mordtat von unglaublicher Roheit gemeldet. In Beurich a. d. Saar kam am 8. Juni, abends gegen 10 Uhr, der Zugabfertiger Nikolaus Weber auf einem Feldweg längs des Bahndamms an einem marokkanischen Posten vorbei, der ihn unter Drohungen zwang, den Weg über den Bahnkörper zu nehmen. Als Weber die gegenüberliegende Böschung hinabstieg, gab der Posten fünf Schüsse auf ihn ab, von denen ihn drei schwer verletzten. Der Verwundete blieb mehrere Stunden lang unbeachtet liegen, bis ein französischer Unteroffizier ihn in die Wohnung seiner Eltern bringen ließ. Als Weber dort das Bewußtsein wiedererlangte, gab er den Sachverhalt an. Der Posten, der Weber angeschossen hatte, behauptete, Weber habe ihn selbst angegriffen und verletzt. Verletzungen wurden jedoch bei dem Posten nicht festgestellt. Weber, der als harmloser bedächtiger Mensch bekannt war, ist 2 Tage später gestorben.

— **Der freiwillige Widerstand der deutschen Eisenbahner.** Aus Hagen (Westf.) wird unterm 18. d. M. gemeldet: Auf einer Gaukonferenz der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner wurde nach einer eingehenden Besprechung über die Rechtsbrüche und das Blutvergießen durch die Besatzungsmächte eine Entschließung angenommen, in welcher erklärt wird, daß der aufgezwungene Kampf aus eigenem Antriebe aufgenommen wurde, weil freie deutsche Arbeiter sich nie einer fremden Gewaltherrschaft beugen und nie unter dem Druck feindlicher Bajonette arbeiten werden. Die Eisenbahner werden den passiven Widerstand nicht aufgeben, sondern für die Freiheit des deutschen Volkes und für die Erkämpfung der Menschenrechte den Kampf weiterführen.

Auch die (christliche) Gewerkschaft deutscher Eisenbahner, die zweitgrößte deutsche Eisenbahnorganisation, hat auf ihrer soeben abgeschlossenen Reichsvorstandssitzung eine Entschließung gefaßt, in der es u. a. heißt:

„Die Eisenbahner werden selbst bestimmen, wann der Zeitpunkt gekommen sein wird, wo sie zur friedlicher Wiederaufbauarbeit zurückkehren können. Sie erklären feierlichst, daß sie die

scharfen Waffen der Abwehr nicht eher aus der Hand legen, als bis die Räumung des widerrechtlich besetzten deutschen Landes gesichert ist, die Vorbedingungen für eine friedliche Wirtschaftsentwicklung des deutschen Volkes geschaffen, insbesondere aber alle Garantien für den Bestand des Reiches und die Erhaltung des ungeschmälerten Besitzstandes der deutschen Lande geboten sind, ferner den Verhafteten und Verurteilten die Freiheit zurückgegeben, die Ausgewiesenen und Flüchtlinge in ihre Heimat zurückgerufen und in ihr Eigentum wieder eingesetzt sind und ein Zusammenarbeiten mit den Verrätern und Überläufern ausgeschlossen bleibt."

— **Paßfreie Fahrt nach Danzig.** Die direkte Schnellzugverbindung nach Danzig führt durch den polnischen Korridor; neuerdings hat Polen die Gebühr für das Durchreisevisum (für Reichsdeutsche!) auf 16 Fr. erhöht, so daß die Fahrt nach Danzig erheblich verteuert wird. Es gibt jedoch, wie die „Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung" mitteilt, eine Reihe von Verbindungen, die den polnischen Korridor und damit den Visumzwang vermeiden; da ist zunächst die Schiffsverbindung Swinemünde-Zoppot, die im Anschluß an die Eilzüge Berlin-Swinemünde nach Danzig führt, ohne polnisches Gebiet zu berühren; auch die Flugpostverbindung Berlin-Danzig führt in 3 Stunden nach Danzig; etwas umständlicher ist folgender Weg: Berlin-Marienburg im geschlossenen D-Zug (paßfrei) von Marienburg mit der Kleinbahn über Tiegenhof nach Danzig (17 Stunden). Zur Einreise nach Danzig bedarf es für Reichsdeutsche keines besonderen Einreisesichtvermerks, jedoch wird beim Grenzübertritt ein deutscher Reisepaß mit dem Unbedenklichkeitsvermerk des zuständigen Finanzamtes gefordert.

— **Elektrisierung der Bahnstrecke Dresden-Görlitz-Breslau.** Wie die Tagespresse meldet, schweben zurzeit Verhandlungen zwischen dem Reichsverkehrsministerium und der sächsischen Regierung wegen einer Elektrisierung der Bahnstrecke Dresden-Görlitz-Breslau. Bei dieser bedeutsamen Umwandlung einer deutschen Hauptbahnlinie soll vor allem das staatliche Kraftwerk Hirschfelde durch Lieferung von Elektrizität mit in Anspruch genommen werden. Die Verhandlungen befinden sich, wie von amtlicher Seite hierzu erklärt wird, zurzeit noch im Anfangsstadium.

— **Zum 50jährigen Bestehen der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.** Die Eutin-Lübecker Eisenbahn sah, wie bereits in Nr. 16, S. 270 d. Ztg. erwähnt, am 10. April d. J. auf ein 50jähriges Bestehen zurück. Sie ist von der im Jahre 1870 gegründeten Aktiengesellschaft als Privatbahn erbaut worden, um die ostholsteinischen Linien der ehemaligen Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft an das lübeckische und mecklenburgische Bahnnetz anzuschließen und durch diese mit den Hauptverkehrsstraßen des östlichen und südlichen Deutschlands in unmittelbare Verbindung zu bringen. Die planmäßige Herstellung der gesamten Bahnanlage wurde für die konzessionierte Anschlagssumme von 1 800 000 Talern ausgeführt. Die Betriebseröffnung der 33 km langen Hauptbahn von Eutin nach Lübeck fand am 10. April 1873, die spätere der 7,86 km langen Nebenbahn von Gleschendorf nach Ahrensbök am 10. Mai 1886 statt. Von der Gesamtlänge von 40,86 km, von der die Strecke zwischen Bad Schwartau und Lübeck 1908 zweigleisig ausgebaut ist, liegen auf dem Gebiete des Landesteils Lübeck (oldenburgisch) 35,78 km und auf dem Gebiete des Freistaats Lübeck 5,08 km.

Während im Jahre 1873 162 513 Personen, 1842 t Güter und 184 Tiere befördert wurden, stiegen diese Zahlen im Jahre 1912 auf 1 188 102 Personen, 227 166 t Güter und 65 114 Tiere und erhöhten sich 1921 trotz der Wirtschaftsstörungen im ganzen Reiche auf 1 498 649 Personen, 299 697 t Güter, bei Abnahme der Tiere auf 17 261 Stück.

Der Verkehr ist während der 50jährigen Betriebsführung wenig unterbrochen worden. Betriebsstörungen haben ohne nennenswerten Schaden nur vereinzelt stattgefunden. Der Hochwassergefahr von der Trave ist durch die Verlegung des Bahnkörpers zwischen Bad Schwartau und Lübeck im Jahre 1908 nachhaltig begegnet worden. Die im Betriebe angestellten Beamten, Angestellten und Arbeiter beziffern sich auf 237 Köpfe.

Aus dem Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 1922 ist noch folgendes zu bemerken: An Personen wurden im Jahre 1922: 1 498 649 befördert gegen 1 408 558 im Vorjahre. Die von diesen zurückgelegten Personenkilometer betrugen 34 362 422 gegen 14 168 672 im Vorjahre.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 19 545 818 Mark gegen 5 125 116 ℳ im Vorjahre, sie sind somit um 14 420 702 ℳ = (281,4 %) gestiegen. Die durchschnittliche Einnahme für jede Person betrug 13,04 ℳ (3,64 ℳ) und für jedes Personenkilometer 56,88 Pfg. (15,00 Pfg.).

Güter aller Art wurden befördert 297 437 t gegen 259 274 t im Vorjahre; Tonnenkilometer geleistet 8 363 941 gegen 7 293 214. Die Einnahmen aus der Güterbeförderung betrugen 105 398 992 Mark gegen 4 954 249 ℳ, sie sind daher gegen das Vorjahr um 100 444 743 ℳ, oder um 2027,5 % gestiegen.

Die durchschnittliche Einnahme für eine Tonne betrug 354,36 Mark und die für ein Tonnenkilometer 12,60 ℳ gegen 19,11 ℳ bzw. 0,68 ℳ im Vorjahre.

Die Gesamteinnahmen betrugen 127 814 999 ℳ gegen 10 665 789 Mark im Vorjahre. Mithin mehr 117 149 210 ℳ = (1098,4 %).

An Betriebsausgaben sind erwachsen 111 635 209 ℳ gegen 10 563 867 ℳ im Vorjahre, sie sind somit gegen das letztere um 101 071 342 ℳ oder um 956,8 % gestiegen.

Die Betriebskosten betrugen (nach Abzug der Kosten für erhebliche Ergänzungen) im Verhältnis zu den Einnahmen 78,15 % (i. V. 92,68 %).

Nach Abzug der konzessions- und statutenmäßigen Rücklagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds verbleibt unter Hinzurechnung von Zuschüssen aus den Staatskassen ein Überschuß von 1 386 719 ℳ, der, wie folgt, verwendet werden soll: Zur Verzinsung der Anleihen 91 057 ℳ, zur Tilgung der Anleihen 81 600 ℳ, zur Zahlung einer Dividende von 3½ % an die Aktien Buchstabe A 84 000 ℳ, zur Zahlung von satzungs- und vertragsmäßigen Gewinnanteilen an die Mitglieder der Direktion 6850 ℳ, zur Rücklage in den Bilanz-Reservefonds: 5 % von 1 375 871 ℳ = 68 794 ℳ, zur Zuweisung an die Ruhegehalts-, Witwen- und Waisenkasse 1 000 000 ℳ, zum Vortrag auf das folgende Jahr 54 418 ℳ.

— **Zwangsverfahren gegen die A. E. G.-Schnellbahn.** Das Nachrichtenamt des Berliner Magistrats schreibt: Der Magistrat hat in der Angelegenheit der A. E. G.-Schnellbahn beschlossen, einen Vergleichsvorschlag abzulehnen, da die Stadt nach diesem Vorschlage auf alle Rechte aus den bisherigen Verträgen und Prozessen, insbesondere aus dem Reichsgerichtsurteil, verzichten müßte. Die Stadt wird nunmehr gegen die A. E. G. als Bürge der A. E. G.-Schnellbahn im Prozeßwege den Weiterbau der Bahn betreiben. Ferner ist zu erwarten, daß die Polizei im Zwangsverfahren gegen die A. E. G.-Schnellbahn auf Instandsetzung der Straße vorgehen wird.

— **Eisenbahn-Verkehrsmittel-Aktiengesellschaft zu Berlin.** Aus dem Geschäftsbericht der Gesellschaft entnehmen wir folgendes. Die Nachfrage nach Mietwagen im In- und Auslande war befriedigend; auch wurde eine Anzahl Wagen, über deren Verbleib während des Krieges bisher keine Feststellungen getroffen werden konnten, ermittelt und neu vermietet. Für den größten Teil der während des Geschäftsjahres aus dem Wagenpark ausgeschiedenen Wagen wurden Ersatzbeschaffungen vorgenommen.

Die Kühlwagen sind zwecks bestmöglicher Ausnutzung dieser Verkehrsmittel mit dem Kühlmaschinen- und Kühlwagenpark der Kühltransit-Aktiengesellschaft Hamburg-Leipzig vereinigt. Zur Verwaltung des gemeinschaftlichen Kühlwagenparks ist zusammen mit vorgenannter Gesellschaft die Kühltransit-Verkehrs-Aktiengesellschaft in Leipzig gegründet. An genannter Gesellschaft, die ihren Geschäftsbetrieb mit Wirkung vom 1. April 1922 begonnen hat, ist die E. V. A. G. mit 50 % beteiligt. Für das erste am 31. Dezember 1922 abgelaufene Geschäftsjahr wurde nach Verhältnis der Zeit eine Dividende von 12 %, also 9 % verteilt. Der Gewinn der E. V. A. G. im letzten Geschäftsjahr stellt sich nach allen Abschreibungen auf 337 103 938 ℳ. Daraus sollen 500 % Dividende auf das 52 Millionen Mark betragende Aktienkapital verteilt werden. Den Aktionären soll es jedoch freistehen, statt des auf je 20 Dividendenscheine entfallenden Barbetrages eine 5 Dollar-Schatzanweisung des Deutschen Reiches zu fordern.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedenstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
Vom 27.5.– 2.6.23 das	16 760 fache	3 700 fache	8 930 fache
„ 3.6.– 9.6.23 „	25 550 „	4 500 „	13 000 „
„ 10.6.–16.6.23 „	31 400 „	5 000 „	15 550 „
„ 17.6.–23.6.23 „	36 780 „	7 000 „	18 900 „

— **Die Postkraftlinien im Harz und in Thüringen.** Die Linien der Postautobusse, deren Netz heute das ganze Reich mit etwa 500 Strecken und einer Gesamtlänge von rund 10 000 km überspannt, beherrschen überall besonders die Sommerreisegebiete; nur im Harz verkehren neben den gelben Postwagen noch die blauen einer Kraftverkehrsgesellschaft. In diesem Jahre hat

nun diese Gesellschaft ihren Betrieb wesentlich eingeschränkt. So wurden die Linien Wernigerode-Schierke, Blankenburg-Hasselfelde, Hahnenklee-Altenau-Torfhaus, Hohegeiß-Zorge-Walkenried-Bad Sachsa und Suderode-Friedrichsbrunn, d. h. ein Drittel sämtlicher Strecken, eingestellt, und zwischen Braunlage-Andreasberg-Hohegeiß, Blankenburg-Treseburg, Wernigerode-Blankenburg-Rübeland wurden die Tagesfahrten auf eine einzige verringert. Dagegen hat die Reichspost, die von dem kostspieligen Benzinbetrieb seit einiger Zeit ganz zu dem rentableren Schwerölbetrieb übergegangen ist, ihren Betrieb durch Einstellung neuer großer Aussichtswagen (deren Extrafahrten das Mitteleuropäische Reisebüro, z. B. in Harzburg, vermittelt) und geschlossener Wagen bedeutend erweitert. Inzwischen ist in Thüringen der Sommerbetrieb auf allen Postkraftlinien aufgenommen worden, die der Erschließung der schönsten Gegenden Thüringens dienen, nämlich auf den Strecken: Oberhof-Friedrichsroda und -Schmücke, Friedrichsroda-Schweina und -Kleinschmalkalden, Katzhütte-Masserberg und Ilmenau-Schwarzburg. Fahrscheine für alle Kraftomnibuslinien mit telegraphischer Platzbelegung sind in allen MER-Büros erhältlich.

— **Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnverein.** Der diesjährige Kongreß, welcher in der ersten Hälfte des September d. J. in Budapest stattfinden sollte, mußte endgültig auf das Frühjahr 1925 verschoben werden. Der Vorstand hat jedoch beschlossen, auf Einladung der Stadt München einen Kongreß im Frühjahr 1924 in München abzuhalten.

— **Ausnutzung und Verwertung von Großwasserkräften.** Die preußische Akademie des Bauwesens nahm in ihrer Gesamtsitzung vom 16. Mai d. J. einen Vortrag ihres Mitgliedes Dr.-Ing. Oskar v. Miller aus München über die Ausnutzung und Verwertung von Großwasserkräften entgegen. Die Erkenntnis, daß die Wasserkräfte zu den größten Schätzen der Länder gehören, und daß deshalb der früher damit getriebene Raubbau einer planmäßigen Ausnutzung weichen müsse, ist noch nicht sehr alt. Sie hängt eng zusammen mit der durch die Fortschritte der Elektrotechnik gegen Ende des vorigen Jahrhunderts geschaffenen Möglichkeit, große Energiemengen mit gutem wirtschaftlichen Erfolge auf sehr weite Entfernungen zu befördern. Nachdem aber in Bayern die Bedeutung planmäßiger Ausnutzung der gerade hier in großer Fülle vorhandenen Großwasserkräfte einmal erkannt war, ging man mit großer Tatkraft ans Werk. Es wurde ein staatliches Büro für Ausnutzung der Wasserkräfte und Elektrizitätsversorgung errichtet, das für alle bayerischen Flüsse mustergültige Unterlagen zu einer möglichst rationellen Ausnutzung aller Wasserkräfte bearbeitete. Redner gab eine gedrängte Übersicht über verschiedene Großwasserkräfte in Bayern, Tirol und Thüringen, wobei das von Baurat Schnick angeregte und unter Leitung des Redners unmittelbar nach dem Kriege begonnene Walchenseewerk einen Höhepunkt darstellte. Wie so oft im Wirtschaftsleben zeigte sich auch hier die Schädlichkeit zu langen Zauderns. Fünf Jahre hindurch konnte man sich nicht über die zweckmäßigste Ausführung einigen, so daß die Walchenseekraft, welche schon während des Krieges hätte vollendet sein können, erst Ende dieses Jahres in Betrieb kommt.

Welchen Vorteil ein rascher Ausbau der Wasserkräfte dem deutschen Wirtschaftsleben bietet, geht daraus hervor, daß bei völliger Ausnutzung der bayerischen Großwasserkräfte jährlich etwa 16 Millionen Tonnen Kohle erspart werden können. Dabei ist aus dem Walchenseewerk oder ähnlichen Wasserkraftanlagen die gewonnene Energie, wie der Vortragende nachwies, wesentlich billiger als bei Verwendung von Kohle für Dampfkraftwerke. Das Walchenseewerk wird mittels eines über ganz Bayern ausgebreiteten Netzes von Hochspannungsleitungen den Strom überallhin senden, wo er gebraucht wird. An dasselbe Netz werden aber auch alle übrigen in Bayern bereits bestehenden Wasser- und Dampfgroßkraftwerke angeschlossen, so daß sie zusammen mit dem Walchenseewerk eine technische und wirtschaftliche Einheit, das „Bayernwerk", bilden, in dem sie bei Berücksichtigung der örtlichen Besonderheiten eines jeden zur bestmöglichen Gesamtwirkung kommen können. Auch die Schaffung dieses Bayernwerkes ging nicht ohne Schwierigkeiten vonstatten, die sich aus dem Widerstreit selbstsüchtiger Einzelbestrebungen gegen den hier maßgebenden Grundsaz ergaben, daß die Verwertung von Großwasserkräften dem Gemeinwohl des ganzen Landes und nicht einzelnen Sondergruppen zu dienen hat. Nicht nur das gesamte Groß- und Kleingewerbe sowie die Landwirtschaft Bayerns werden mit elektrischem Strom versorgt werden; die vereinigten bayerischen Wasserkräfte würden auch genügen, um künftig die bayerischen Strecken der Reichsbahn elektrisch zu betreiben. Und daneben bleibt noch die Möglichkeit der Versorgung weiter Nachbargebiete, auch der bayerischen Pfalz, mit elektrischem Strom. Wenn auch die Versorgung aller Groß- und Kleingewerbe sowie der Landwirtschaft mit elektrischer Energie und der elektrische Betrieb der Bahnen ein Hauptzweck der Wasserkräfte ist, so würden doch noch einige Milliarden Pferdekraftstunden jährlich zum Betriebe von elektro-chemischen Fabriken, insbesondere zur Gewinnung von Düngemitteln, übrig bleiben. Vielleicht scheint manchem verwunderlich, daß man ein so gewaltiges Werk, wie den Ausbau der bayerischen Wasserkräfte und das Bayernwerk, trotz aller wirtschaftlichen Nöte der Zeit und der ungeheuren Teuerung nicht vorläufig ruhen ließ, sondern es im Gegenteil mit verdoppelter Kraft der Vollendung zuführte. Bei richtiger Betrachtung der Dinge muß man aber zugeben, daß dies das einzig zweckmäßige Vorgehen war. Denn die Teuerung ist im wesentlichen eine scheinbare, die nur dem schlechten Stand unserer Währung Ausdruck gibt, während die tatsächlichen Aufwendungen an Arbeitsstunden und Baustoffen die gleichen bleiben. Wenn dem Ingenieur überall in deutschen Landen die Möglichkeit gegeben würde, ebenso wie beim Walchenseewerk die brach liegenden Arbeitskräfte für volkswirtschaftlich notwendige und die Erzeugung neuer Werte ermöglichende Bauarbeiten zu stellen, so wäre ein großer Schritt zur Wiederaufrichtung der deutschen Wirtschaft getan.

— **Schnelldampferverkehr von Lübeck nach Hälsingfors.** Einem allgemeinen Bedürfnis entsprechend, hat die nach Finnland fahrende Reederei mit dem Passagierdampfer „Oihonna" einen besonderen Schnelldampferverkehr von Lübeck nach Hälsingfors eingerichtet. Dieser modern eingerichtete Dampfer, der 80 Reisende in I. Klasse, 40 in II. Klasse und 30 in III. Klasse faßt, wird am 5., 15. und 25. jeden Monats abfahren. Die Reisedauer beträgt 2⅓—3 Tage, der Fahrpreis beträgt mit Verpflegung für die I. Klasse 800 Fmk., für die II. Klasse 700 Fmk., und ohne Verpflegung für die III. Klasse 250 Fmk.

Außerdem hat die Tourenverbindung nach Finnland dadurch eine bedeutende Verbesserung erfahren, daß jetzt außer Sonnabends auch an jedem Donnerstag eine regelmäßige Dampferverbindung nach Finnland unterhalten wird. Auch die Verbindung mit Nordfinnland ist in vollem Umfange wieder aufgenommen.

Österreich.

— **Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** In der am 13. Juni abgehaltenen Sitzung der Administration dieser Gesellschaft wurde der Rechnungsabschluß des Jahres 1922 vorgelegt. Nach Vornahme statutenmäßiger Wertabschreibungen im Betrage von 5 240 347 839 K sowie einer Rücklage für den Erneuerungsfonds im Sinne des Bundesgesetzes Nr. 117 vom 17. Februar 1922, Artikel II, in der Höhe von 3 538 493 652 K, ferner nach Auffüllung des Schiffsassekuranzfonds mit 500 Mill. K sowie einer Zuwendung zugunsten der Altpensionäre im Betrage von 500 Mill. verbleibt für das Jahr 1922 ein Reingewinn von 3 721 234 270 K. Es wurde beschlossen, der für den 30. Juni d. J. anberaumten Generalversammlung der Aktionäre vorzuschlagen, nach statutenmäßiger Auffüllung des Reservefonds mit 741 161 475 K und nach Ausscheidung der auf die Administration entfallenden Tantieme von 148,232,295 K eine Dividende von 16 800 K für jede Aktie, d. i. 2 444 400 000 K sowie an die Genußscheinbesitzer 243 523 350 K, d. i. 9740,93 K für jeden Rententeil, zur Verteilung zu bringen und den verbleibenden Restbetrag von 143 917 150 K auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Luftverkehr zwischen Österreich und Ungarn.** In der ersten Hälfte Juni haben im Bundesministerium für Handel und Verkehr mit Vertretern der ungarischen Regierung Verhandlungen wegen Abschlusses eines Vertrages über die Regelung des Luftverkehrs zwischen Österreich und Ungarn stattgefunden. Diese Verhandlungen führten zu einem vollständigen Einvernehmen und lassen nunmehr erwarten, daß der von der Österreichischen Luftverkehrsaktiengesellschaft und von der Ungarischen Luftverkehrsgesellschaft auf der Strecke Wien-Budapest in Aussicht genommene tägliche Luftverkehr in allernächster Zeit aufgenommen werden wird.

— **Dr. Leon Ritter von Bilinski †.** Im Alter von 77 Jahren ist am 14. Juni der ehemalige Finanzminister Dr. Leon Ritter von Bilinski in Wien gestorben. Bilinski war nach Vollendung der juristischen Studien an der Lemberger Universität bei der galizischen Statthalterei in den politischen Dienst getreten und hatte sich gleichzeitig als Privatdozent für politische Ökonomie an der Universität Lemberg habilitiert, wurde 1874 zum ordentlichen Professor dieses Faches ernannt und fünf Jahre später zum Rektor der Lemberger Universität gewählt. Seit 1883 wirkte Bilinski auf parlamentarischem Gebiete. 1892 wurde er zum Sektionschef im Handelsministerium und Präsidenten der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen ernannt, die er 3 Jahre lang geleitet hat. Das anläßlich seines Amtsantritts bei der Generaldirektion an alle Organe erlassene Begrüßungs-

schreiben schloß mit folgenden Worten: „Nichts bringt die Menschen einander näher und bindet sie fester aneinander, als die gemeinsame, ehrliche, von höheren Gesichtspunkten getragene Arbeit für eine große Aufgabe, für ein edles Ziel. Vergessen Sie nie, daß wir alle dem Staate dienen und daß, was wir in gemeinsamer Arbeit schaffen und erringen, unserem geliebten Vaterlande zugute kommt, für den Staat und die Länder in wirtschaftlicher und sozialer Beziehung nutzbringend wirkt.“ 1909 bis 1910 war Bilinski Finanzminister im Kabinett Bienerth, 1912 erfolgte seine Ernennung zum Gemeinsamen Finanzminister. Nach dem Umsturze war Bilinski auch in Polen kurze Zeit als Finanzminister tätig.

Ungarn.

— **Eröffnung des ungarisch-südslawischen Güterverkehrs.** Der ungarisch-südslawische Güterverkehr für Güter in Wagenladungen wurde über Virovitica-Barcs eröffnet. Dadurch besteht die Möglichkeit, die in Slawonien vorhandenen großen Mengen Rund- und Brennholz, sowie Schwellen, Holzkohle und sonstige Massengüter wieder auf dem kürzeren Wege über Barcs nach Ungarn zu befördern. Der Stückgutverkehr wird auf dem bezeichneten Wege voraussichtlich gleichfalls baldigst aufgenommen werden.

— **Der Güterverkehr der Staatsbahnen.** Im Monat April wurden auf den Staatsbahnen und den von ihnen verwalteten Eisenbahnen 126 350 Wagenladungen aufgegeben. Der Verkehr weist gegen den Monat April 1922 eine Zunahme um 17,3 % auf. Von den zur Aufgabe gelangten Gütern waren 6959 Wagen Getreide, 2526 Wagen Mehl, 2878 Wagen Kartoffeln, 27 478 Wagen Kohle, 14 042 Wagen Holz, 25 780 Wagen Baumaterial, 15 931 Wagen Stückgüter. Der Rest verteilt sich auf verschiedene Güter.

— **Betriebsdirektion der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen.** Die auf ungarischem Gebiete befindlichen Strecken der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen sind bekanntlich in den Betrieb der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn übergegangen. Aus diesem Anlaß wurde eine Betriebsdirektion der ungarischen Linien der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen in Budapest II., Szilágyi-Dezsö-ter 1, eingesetzt.

— **Förderung der ungarischen Kohlenbergwerke.** Die Kohlenförderung der ungarischen Kohlenbergwerke betrug in der zweiten Hälfte 1922 insgesamt 3 613 660 t. Hiervon entfielen auf die Allgemeine Ungarische Kohlenbergwerksgesellschaft 765 728, auf die Esztergom-Szászvárer Kohlen-A.-G. 281 657, auf die Oberungarische Kohlen-A.-G. 154 629 t. In den staatlichen Kohlenbergwerken wurden 207 508 und durch die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 379 559 gefördert, während die Kohlenförderung in kleineren Kohlenbergwerken 774 989 t betrug.

— **Gesichtspunkte der Kohlen- und Wärmewirtschaft.** Über dieses Thema hielt der Direktor des Verbandes der Kohlenindustrie Johann Szalhö einen Vortrag, in dem er betonte, daß durch die Verbesserung der Bergbaumethoden die Förderung heimischer Stückkohle erhöht werden müsse. Statt Elektrisierung der Eisenbahnen sollte auf den Bau von Dampfturbinen-Lokomotiven und Ölmotoren-Lokomotiven Bedacht genommen werden. Die im beschränkten Maße vorhandenen Wasserkräfte sollten in erster Reihe zur Sicherung des elektrischen Energiebedarfes der Kohlenwerke verwendet werden. Schließlich schlug der Vortragende die Errichtung eines Wärmewirtschaftsrates oder eines technischen Ministeriums vor, dem alle Kohlen- und Energiefragen zugewiesen werden sollten.

— **Gründung einer Ungarisch-Südslawischen Handelskammer.** In ungarischen Interessenvertretungen ist der Entwurf einer Ungarisch-Südslawischen Handelskammer in den Vordergrund getreten, die den Zweck verfolgt, zwischen den beiden Staaten engere Handelsbeziehungen zu ermöglichen. Die Vorarbeiten sind im vollen Gange.

Niederlande.

— **Verkehrsausschuß.** Der holländische Minister der öffentlichen Arbeiten hat einen Ausschuß mit dem Auftrag eingesetzt zu erörtern, wie Personen und Güter vorteilhafter, namentlich wirtschaftlicher als bisher zu Lande, zu Wasser, auf der Eisenbahn und Straßenbahn befördert werden können. Besonders zu erörtern sind dabei die Ursachen der Fehlbeträge bei den Staatsbahnen. Ferner sollen für das Zusammenarbeiten der Eisenbahnen mit den Straßenbahnen, namentlich denen, die verschiedene Orte miteinander verbinden, Richtlinien aufgestellt werden; dabei soll auch die Einbeziehung des Kraftwagens erörtert werden. Für letzteren ist eine der Hauptfragen die, ob er zu den hohen Straßenunterhaltungskosten durch eine Steuer herangezogen werden soll.

Übrige europäische Länder.

— **Die Eisenbahngebühren im Memelgebiet,** dessen Eisenbahnen bekanntlich noch vom Reich betrieben werden, werden nun in littauischer Währung erhoben. Seit 15. Juni d. J. müssen sämtliche Einzahlungen an Fahrpreisen und Frachten im Güter-, Gepäck- und Expreßgutverkehr in Lit entrichtet werden. Die geltenden Markpreise werden vorläufig lediglich in Lits umgerechnet und auf 10 Cents abgerundet.

— **Neue polnische Zugverbindungen.** Das polnische Eisenbahnministerium hat, dem „Illustrowany Kurjer“ zufolge, die Absicht, neue Schnellzüge auf der Linie Lemberg-Krakau-Kattowitz mit Anschluß nach Breslau und weiter Berlin-Holland und London einzustellen. Diese Züge sollen für den direkten Verkehr zwischen Rumänien, Deutschland usw. dienen.

— **Dombrowabecken-Danzig.** Der Bau der wichtigen Lenczycer Eisenbahnlinie, welche den Knotenpunkt Kutno über Zgierz und Lenczyce verbindet, wird noch im laufenden Jahre beendet werden. Die Linie gilt als Verbindung des Dombrowaer Kohlenbeckens mit Danzig.

— **Die Eisenbahnlinie Libau-Riga,** welche die bedeutendsten lettländischen Häfen, das im Winter regelmäßig durch Eis blockierte Riga und das stets eisfreie Libau verbindet, führt bekanntlich auf eine größere Strecke durch litauisches Gebiet. Aus diesem Grunde besteht seit längerem der Plan, eine Bahnlinie mit russischer Spurweite auf lettländischem Gebiet von Mitau nach Libau zu bauen. Das lettländische Verkehrsministerium hat jedoch jetzt den Plan aufgeben müssen, weil der Bau der Strecke 8 Mill. Goldrubel kosten würde, welche Summe der Staat zurzeit nicht aufbringen kann. Es wird jedoch der Plan weiter verfolgt, zunächst neben der bisherigen durch Litauen führenden Vollspurbahn ein russisches Gleis nach Libau zu bauen, was deshalb leichter durchzuführen ist, weil die Linie größtenteils bereits vor dem Kriege zum Ausbau in eine zweigleisige Bahn vorbereitet war und die größere Hälfte der weiteren notwendigen Erdarbeiten bereits fertiggestellt ist.

— **Torfgewinnung auf russischen Bahnen und ihre Bedeutung.** Die Sowjetbehörden haben beschlossen, die Torfgewinnung für den eigenen Bedarf der Eisenbahnen auf der Grundlage langfristiger Verpachtung zu sichern. Der Beginn der Torfverwendung auf russischen Bahnen geht auf das Jahr 1862 zurück, wo die Moskau-Nischegorodsker Bahn zuerst Torf für Beheizung ihrer Lokomotiven und teilweise auch örtlich fester Einrichtungen und Wohnungen verwendete. Der erste Versuch glückte, und der Torfverbrauch der genannten Bahn nahm allmählich zu. Er erreichte seinen Größtwert von 2 685 000 Pud im Jahre 1893. Später ging die Bahn infolge des Heruntergehens der Preise für Naphtabrennstoff vom Torfverbrauch ab und seit 1897 hörte er ganz auf. Die Nischegorodsker Bahn verwendete also 35 Jahre Torf als Heizstoff; eine ziemlich lange Zeit arbeitete insbesondere der Zugdienst Moskau-Pjetuschki mit Torf.

Die hohen und schwankenden Heizstoffpreise zwangen auch andere Bahnen, ihre Aufmerksamkeit dem Torf zuzuwenden. So begann im Jahre 1902 die Bahn Moskau-Kasan Torf zu verwenden. Auch dieser Versuch glückte, der Torfverbrauch der Bahn erreichte im Jahr 750 000 Pud und erst das Heruntergehen der Kohlenpreise veranlaßte die Bahn, von der weiteren Verwendung von Torf abzustehen. Außer den genannten Bahnen als Haupttorfverbrauchern wandten gegen Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts, wenn auch in bescheidenem Umfang, folgende Bahnen Torfheizung an: die Perm-, Nikalai-, Jrinowka- und Warschaubahn.

In den letzten drei Jahren zog Torf als Heizstoff für Eisenbahnen infolge der Heizstoffkrisis in Rußland die Aufmerksamkeit des Volkskommissariats für Verkehrswesen auf sich, und der Torfverbrauch geht scharf aufwärts. Der Verbrauch belief sich 1917 annähernd auf 1,5 Millionen Pud, 1918 auf 3 Millionen Pud und 1919 auf 6 Millionen Pud. Die Bedeutung der Torfausbeute für die russischen Bahnen wurde schon 1916 erkannt. Damals trat die Verkehrsverwaltung mit dem Landwirtschaftsministerium wegen der Torfgewinnung für die Zwecke der Frontbahnen in Beziehung. Die Ausnützung der Torfmoore für die Zwecke der Eisenbahnen ging ab 27. August 1918 in die Aufsicht des Volkskommissariats für Verkehrswesen über. Zu dieser Zeit verfügten die Eisenbahnen über 37 Torfgewinnungsstellen mit einer Gesamtfläche von 18 500 Desjatinen und einem Vorrat von ungefähr 45 000 000 Kubiksaschen Torf bei 60 mit Dampf und 13 mit Pferden betriebenen Torfmaschinen. Die zu-

ständige Torfstelle beschäftigt sich vor allem mit der Einrichtung neuer Torfgewinnungsstellen. Bei Beginn der Saison 1919 verfügten die Eisenbahnen über 85 Torfgewinnungsstellen mit einer Gesamtfläche von ungefähr 40 000 Desjatinen, deren Torfvorrat ungefähr 100 Millionen Kubiksaschen erreichte. Auch die Herstellung auf maschinellem Wege erhöhte sich bedeutend. Am 20. März 1920 waren auf den Mooren der Eisenbahnen 158 Torfmaschinen für Dampfbetrieb, dazu 158 Lokomobile und außerdem 45 mit Pferden getriebene Maschinen in Verwendung. Bei Vorkriegsproduktionsverhältnissen hätten damit 18 Millionen lufttrockener Torf gewonnen werden können. Im Lauf der Jahre 1917—1919 wurden gegen 12—14 Millionen Pud Torf gewonnen. Die eingeforderten Berichte stellen die Verwendbarkeit des Torfes nicht nur für Kessel, Pumpenhäuser und Wohnungsheizung, sondern auch für Rangier- und Güterzuglokomotiven fest. Auf der Nicolaibahn veranlaßte die Torfverwendung in ständigen Heizstellen den Zugdienst zu dem Schlusse, daß in Ermanglung trockenen gesägten und kleingemachten Holzes die Heizung mit lufttrockenem Torf vor Holz den Vorzug verdient, da Torf keiner weiteren Vorbereitung bedarf. Auf dieser Bahn wurde mit großem Erfolg die gemischte Heizung mit Torf und trockenem Holz angewendet. Die Beimischung von Torf förderte den Brand trockenen Holzes sehr.

Vom 20. März 1920 ab gingen die Torfgewinnungsstellen mit allem Zubehör auf die Eisenbahndirektionen über. Man ist der Meinung, daß man in der Einrichtung neuer Torfgewinnungsstellen auf dem Wege von Konzessionen wird vorgehen können, wobei auch die Möglichkeit der Elektrisierung der Eisenbahnen im Auge behalten werden muß. In dieser Beziehung sind besonders günstig daran die Nikolaibahn, die Nordwestbahn, die Nordbahnen, die Nischegorodsker Bahn, die Kasanbahn, die Alexanderbahn und teilweise auch die Riga-Orlowbahn, die durch eine Reihe sehr wertvoller Torfmassive laufen. Selbstverständlich müssen diese Arbeiten in großem Maßstabe auf günstigere wirtschaftliche Konjunkturen verschoben werden. Jetzt besteht die Aufgabe der Eisenbahndirektion darin, die vorhandenen Torfgewinnungsstellen nach bestem Können auszunützen. (Nach Westnik Putej Soobschenia 1922, Nr. 15.) Dr. S.

— **Die Sprache der Frachtbriefe in der Tschechoslowakei.** Der tschechoslowakische Eisenbahnminister hat auf eine Anfrage des Abgeordneten Patzel u. a. folgendes geantwortet: Die Durchführungsbestimmung 17 zu § 56 (Abs. 10) der Eisenbahnbetriebsordnung schreibt vor, daß die Bestimmungsstation in den Frachtbriefen auch in der Staatssprache (der offiziellen Sprache) dann angegeben sein muß, wenn in der Gemeinde, nach welcher diese Bestimmungsstation benannt ist, oder in welcher sie liegt, weniger als 20 % Staatsbürger deutscher Nationalität sich befinden. Falls es sich jedoch um Bestimmungsstationen handelt, die nach Gemeinden benannt oder in Gemeinden gelegen sind, in denen sich eine wenigstens 20proz. deutsche Minorität befindet, ist die Bezeichnung der Bestimmungsstation auf dem Frachtbriefe auch nur in deutscher Sprache zulässig.

— **Eröffnung einer neuen Eisenbahnstrecke in Rumänien.** Am 1. Juni wurde die neue Eisenbahnlinie Arad-Großwardein (Oradea-Mare, Nagyvarad) für den allgemeinen Personenverkehr freigegeben, nachdem am Sonntag vorher im Beisein des Ministerpräsidenten Bratianu und mehrerer anderer Minister die feierliche Einweihung stattgefunden hatte. Der Güterverkehr wird in nächster Zeit eröffnet werden; vorerst verkehrt nur täglich morgens und abends je ein Personenzug nach jeder Richtung. Die Fahrtdauer von Oradea-Mare über Salonta-Mare, Kis-Jenö, Erdöhegy nach Arad und zurück beträgt je 4 Stunden.

— **Internationale Eisenbahn-Union.** In Prag trat die Union zusammen, um über die Währungsverhältnisse zu verhandeln. An den Verhandlungen nehmen Vertreter Deutschlands, Frankreichs, Belgiens, Englands, Italiens, Hollands, Österreichs, Norwegens, Rumäniens, Lettlands und Polens teil.

— **Die Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1922.** Die im „Bundesblatt" vom 16. Mai veröffentlichte Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1922 gibt als Fahrleistungen in Lokomotivkilometern die folgenden Zahlen an, denen zum Vergleich jene der Vorjahre beigefügt sind:

	Dampflokomotiven	Elektr. Lokomotiven	Zusammen
1920	28 934 110 km	910 885 km	29 844 955 km
1921	27 554 145 „	2 385 562 „	29 939 707 „
1922	27 822 683 „	4 427 031 „	32 249 714 „

Der Kohlenverbrauch verursachte noch sehr hohe Kosten, die 69,8 Millionen Franken erreichen. Dieser Betrag übersteigt den Voranschlag um 4,3 Millionen Franken, ist aber doch um 7,5 Millionen Franken niedriger als der vorjährige. Die den Bundesbahnen aus der im Winter 1920/21 erfolgten außergewöhnlichen Zuweisung von teuer bezahlten Kohlen entstandene Mehrlast kann wie für das Vorjahr auf 40 Millionen Franken bewertet werden.

Das Endergebnis des Betriebes zeigt gegenüber dem Vorjahr 9,7 Millionen Franken an Mindereinnahmen und 26,6 Millionen Franken an Minderausgaben, so daß sich der Betriebsüberschuß um 16,9 Millionen Franken höher stellt. Im Vergleich zu den Vorjahren und zum Vorkriegsjahr 1913 ergibt sich folgendes Bild:

	1913	1920	1921	1922	
Betriebsüberschüsse	79,6	48,0	21,0	37,9	Mill. Franken
auf 1 Bahnkilometer	28 476	16 670	7 302	12 892	„ „
Betriebszahl auf Grund der reinen Betriebsausgaben	62,6	87,8	94,1	89,0 %	
Betriebszahl bei Einschluß der aus den Spezialfonds bestrittenen Kosten	66,9	90,9	96,6	91,1 %	

Es ist somit ein leichtes Wiederansteigen des Betriebserfolges festzustellen. Die Besserung rührt aber nicht von der Zunahme der Einkünfte, sondern von der bedeutenden Verminderung der Ausgaben her (z. B. an Zinsen allein 26,6 Millionen Franken oder 8 % weniger als im Vorjahr). Die Einnahmen betrugen nur 344 Millionen gegenüber den im Budget eingesetzten 413 Millionen Franken.

Die allgemeine Finanzlage der Bundesbahnen bleibt infolgedessen nach wie vor bedeutend ungünstiger, als sie im Bericht des Bundesrats vom 7. Juni 1921 mit Betriebsüberschüssen von 72,4 Millionen Franken für 1921 und von 90,1 Millionen für 1922 angenommen wurde. Da den Betriebsüberschüssen von rund 38 Millionen Franken, die etwa 10 % der Einnahmen entsprechen, annähernd 105 Millionen Franken für den Zinsendienst, die Speisung der Spezialfonds und die Abschreibungen gegenüberstehen, und außerdem vom Inventarwert der Kohlen 8,5 Millionen abgeschrieben werden mußten, damit für 1923 endlich mit einem normalen Kohlenpreis von 65 Fr./t gerechnet werden kann, würde sich der Fehlbetrag für 1922 auf 75,5 Millionen Franken stellen, wenn nicht eine außerordentliche Einnahme von 30 Millionen in der Vergütung des Bundes für die Mobilisationstransporte während der Kriegsjahre hätte gebucht werden können. Infolge dieser Zahlung stellt er sich auf 45,5 Millionen Franken, die, als noch eine Folge der Kriegseinwirkungen, auf das Konto „Zu tilgende Verwendungen" (Kriegsfehlbetrag) übertragen worden sind, das damit die Höhe von 165,2 Millionen Franken erreicht.

Ob und inwieweit die in den ersten Monaten des Jahres 1923 beobachtete erfreuliche Besserung der Betriebsergebnisse (Januar bis Ende April 23,4 Millionen Franken Überschuß gegenüber 4,7 Millionen Fehlbetrag in den gleichen Monaten des Vorjahres) in diesem Umfange anhalten wird, werden die Erfahrungen zeigen. Es darf nicht übersehen werden, daß infolge der für die Beschleunigung der Elektrisierungsarbeiten notwendig gewordenen neuen Anleihen für die nächsten Jahre auch wieder mit einer höhern Zinsenlast als für 1922 gerechnet werden muß. Bei der wirklichen Herstellung des finanziellen Gleichgewichts bei den Bundesbahnen ist die Schweiz also auf jeden Fall, trotz der eingetretenen merklichen Besserung, noch nicht angelangt.

— **Einnahmen der Schweizerischen Bundesbahnen.** Das Betriebsergebnis der Bundesbahnen stellte sich im Monat Mai wie folgt:

	1923	1922
	Franken	
Einnahmen aus dem Personenverkehr	10 986 000	10 467 573
Einnahmen aus dem Güterverkehr	17 057 000	16 461 684
Verschiedene Einnahmen	1 390 000	1 238 015
zusammen	29 433 000	28 167 272
Betriebsausgaben	20 701 000	24 657 600
Betriebsüberschuß	8 732 000	3 509 672

Vom 1. Januar 1923 bis Ende Mai 1923 betrug der Betriebsüberschuß 32 463 870 Fr., während für die gleiche Zeit des Vorjahres ein Fehlbetrag von 1 196 983 Fr. zu buchen war. Bemerkenswert ist der sehr erhebliche Rückgang der Betriebsausgaben gegenüber dem Vorjahre.

— **Umbau der linksufrigen Zürichseebahn.** Nach der Fertigstellung des Ulmbergtunnels hat der Verwaltungsrat der Schweizer Bundesbahnen nun die Bauausführung des 692 m langen Wollishofertunnels vergeben. Der Tunnel soll nach der „Schweizerischen Bauzeitung" zweigleisig und größtenteils in offener Baugrube ausgeführt werden.

— **Bahnhof Cerro durch den Ätnaausbruch zerstört.** Aus Catania berichtet W. T. B. unterm 20. d. M. Die Lavamassen haben den Bahnhof von Cerro vernichtet und den Weg zwischen Linguaglossa und Randazzo überschritten. Der Lavastrom wälzt sich in einer Breite von 7 m fort.

— **Englische Schnellzüge.** Mit Einführung des Sommerfahrplans ist ein Schnellzug der Großen Westbahn so beschleunigt worden, daß er die 124,4 km lange Strecke Swindon-Paddington in 75 Minuten oder mit einer Stundengeschwindigkeit von 99,5 km zurücklegt. Dieselbe Geschwindigkeit kommt noch auf zwei anderen Strecken: Darlington-York und Leicester-Nottingham vor, doch beträgt hier die Entfernung nur 70,8 km und 36,2 km. Bemerkenswert sind auch die Schnellzüge London-Bristol, die zu der 190 km langen Strecke genau 2 Stunden gebrauchen. Zwei von ihnen setzen unterwegs Wagen für Bath ab, ohne anzuhalten — sog. „slip"-Wagen —, und ihr Fahrplan sieht für eine Fahrt über 172 km Entfernung eine Fahrzeit von 105 Minuten vor, so daß also die Geschwindigkeit 98,3 km/Stunde beträgt. Die Züge werden von 2-C-Lokomotiven gezogen, die die fahrplanmäßige Geschwindigkeit auch bei schwerer Belastung einhalten können. — Die hohen Fahrgeschwindigkeiten sind heute um so beachtlicher, als schnelles Fahren bekanntlich viel Geld kostet, und namentlich Kohlen auch in England teuer sind.

Fremde Erdteile.

— **Über schwere Betriebsstörungen auf den Eisenbahnen des früher Deutschen Schutzgebiets von Südwestafrika durch die diesjährige Regenzeit** bringt Nr. 34 der Landeszeitung für Südwestafrika vom 24. März d. J. eingehende Mitteilungen, denen wir das nachstehende entnehmen: Der sehnlich erwartete Regen setzte plötzlich am 10. Februar d. J. überaus stark ein und hatte mehrere umfangreiche Unterspülungen des Bahnkörpers bei Kilometer 78 der Südbahn, bei Gibeon an der Nordsüdbahn und auf der Schmalspurbahn zur Folge; die Südbahn wurde erst am 15. Februar wieder betriebsfähig. Am 16. Februar aber fielen in dem Abschnitt Okahandja-Windhuk-Keetmansnoop so schwere Regen, daß zur Ausbesserung des ungewöhnlich großen Schadens das gesamte Bahnpersonal in Anspruch genommen und infolgedessen aller Verkehr eingestellt werden mußte. Der Fischfluß trat bei Mariental und Gibeon über seine Ufer und richtete großen Schaden an; bei Seeheim riß er den Bahnkörper zwischen den beiden Brücken weg, so daß der Verkehr zwischen Lüderitzbucht und Keetmanshoop gleichfalls unterbrochen wurde. Auch in der Nähe des stark angeschwollenen Swakopflusses wurde die Bahn weggespült. Die Ausbesserungsarbeiten mußten vom 15. Februar bis zum 5. März fast immer unter strömendem Regen vorgenommen werden. Nachdem am 9. März die Swakopmunder, die Lüderitzbuchter und die Keetmanshooper Linie wieder betriebsfähig geworden waren, vernichtete in der folgenden Nacht ein schwerer Regenfall zwischen Windhuk und Keetmanshoop erneut die Arbeit von drei Wochen, so daß der Verkehr wieder gänzlich eingestellt werden mußte. Die Regengüsse am 17. und 18. März waren stärker, als man bisher je erlebt hatte, und der Schaden war so groß, daß die Bahnverbindung voraussichtlich drei bis vier Wochen lang unterbrochen ist; auf der Strecke Windhuk-Assab, 300 km, wurde der Bahnkörper an nicht weniger als 80 Stellen stark beschädigt, auf Längen von je 10 m bis zu 20 km. Von Windhuk aus können die Züge nur bis Kilometer 16½ verkehren, da dort eine große Dammböschung eingesunken ist. Zwischen Otjihavera und Okahandja sind über 7 km Strecke weggespült. In Swakopmund ist der Fluß in noch nie erlebter Stärke „abgekommen" und fließt seitdem in einer Breite von 1 km. Alle Eisenbahningenieure und erfahrene Bauunternehmer von der Neubaulinie Windhuk-Gobabis sind zu den Ausbesserungsarbeiten herangezogen; 1200—1500 eingeborene Arbeiter sind neu eingestellt und neun Materialzüge ununterbrochen an der Arbeit. Die Wasserläufe (Riviere) haben vielfach ihren Lauf völlig verändert und dadurch besonders großen Schaden an der Bahn angerichtet. Telegraphenstangen und -drähte liegen wirr durcheinander mit Schienen und Schwellen, einzelne Strecken sind kilometerweit ½ bis 1 m tief unter Schlamm und Trümmern begraben, andere hängen über tief klaffenden Löchern und eingestürzten Durchlässen in der Luft. Die größeren Brücken scheinen keinen besonderen Schaden gelitten zu haben. — Bei den Vorarbeiten und der Bauausführung während fast ununterbrochener Trockenheit konnte man einen derartigen Umfang der Niederschläge nicht voraussehen. F. B.

— **Unfälle beim Einmannwagenbetrieb auf amerikanischen Straßenbahnen.** Über die Bewährung des Einmannwagenbetriebes hat die American Electric Railway Association bei ihren Mitgliedern eine Umfrage erlassen, auf die 109 Gesellschaften geantwortet haben. Die Frage betraf die Sicherheit des Betriebes, gekennzeichnet durch die Zahl der Unfälle. Die Antworten ergaben, wie die Verkehrstechnik nach dem Railw. Journ. mitteilt, folgendes Bild, das auf 100 000 Wagenmeilen (1,6 km) als Einheit bezogen ist:

	Mit Einmannwagen	Mit Zweimannwagen	Abnahme bei Einmann- gegen Zweimannwagen
Zahl der Unfälle . .	32	45	29 %
Kosten	$ 7541	$ 10 699	34 „
Verletzungen von Fahrgästen	44	83	47 „
Zusammenstöße mit anderen Gefährten	196	207	5,2 „

Auf die Frage, ob Unfälle unmittelbar dem Umstand des Einmannwagenbetriebes zur Last zu legen seien, antworteten 78 Gesellschaften mit „Nein", sechs mit „Ja", 25 gaben keine Antwort. Und auch die sechs betonten dabei, daß der Fahrer dabei von den Vorschriften abgewichen sei und dadurch den Unfall verschuldet habe. Es sei hierbei daran erinnert, daß die Amerikaner beim Einmannbetrieb sog. „Sicherheitswagen" verwenden, die mit selbsttätigen Trittstufen, Türen, Drehkreuzen und Sperren, die alle in Abhängigkeit voneinander stehen, ausgerüstet sind. In Brooklyn ist es gelungen, die Benutzung der elektrischen Straßenbahnen seit Einführung dieser Wagen, die einen guten und sicheren Eindruck auf die Fahrgäste machen, ganz bedeutend zu steigern, auf einzelnen Linien bis zu 50 %. Im Durchschnitt über die Vereinigten Staaten wird diese Steigerung auf 30 % veranschlagt. Brooklyn hatte im Januar 256 Einmannwagen und 175 Wagen für ein- oder zweimännigen Betrieb, zusammen 431 solche Wagen laufen.

Die Führer bekommen eine Stundenzulage von 5 Cents. Abgesehen davon bevorzugen viele Führer jetzt den Einmannwagen, weil dabei die gesamte Bedienung des Wagens in ihrer Hand liegt und sie nicht abhängig sind von der Einwirkung und den Anweisungen des Schaffners. Die umfassendere und selbständigere Arbeit gibt ihnen mehr Befriedigung. (El Railw. Journ. v. 27. 1. 23.)

Allgemeines.

— **Lagermetalle.** Wie wir „Glasers Annalen" entnehmen, hat Herr Professor Mathesius, Charlottenburg, in der Deutschen maschinentechnischen Gesellschaft am 16. Januar 1923 einen Vortrag über Lagermetalle gehalten, an den sich eine längere Aussprache anschloß. Die interessanten Ausführungen des Vortragenden über die mit den verschiedenen Lagermetallen, namentlich während der Kriegszeit, gemachten Erfahrungen und über die neuesten Versuche mit Metallegierungen verdienen volle Aufmerksamkeit. Wir verweisen dieserhalb auf laufende Nr. 1104, Band 92, Heft 12 von „Glasers Annalen" (S. 163 ff.).

Rechtspflege.

— **Erhöhung der durch privatrechtlichen Vergleich festgesetzten Rentenbeträge auf Grund der clausula rebus sic stantibus.** (Grundsätzliche Entscheidung des Reichsgerichts vom 26. Januar 1923, Aktenz. VII 754/22). Sind einem Verletzten oder seinen Angehörigen Unterhaltsrenten zugesprochen worden und haben sich die Verhältnisse im Laufe der Zeit geändert, so ist sowohl der Schuldner wie der Rentenempfänger prozeßrechtlich in der Lage, Abänderung der Höhe der Rentenbeträge zu verlangen. Das trifft nach der Novelle vom 19. August 1919 zu § 323 Abs. 4 ZPO, auch auf den gerichtlich abgeschlossenen Vergleich zu. (IV 404/21, 568/21; 9. und 19. 1. 22.) Nach der neuen Reichsgerichtsentscheidung ist das Recht auf Abänderung auch auf den privatrechtlichen Vergleich auszudehnen.

Die Witwe des Direktors H. (Köln-Ehrenfeld), der im Eisenbahnbetriebe des Sächsischen Staates verunglückt ist, hatte im Jahre 1919 mit dem Sächsischen Staat einen Vergleich über die Zahlung von Unterhaltsrenten abgeschlossen. Die Klägerin und ihre Tochter begehren durch die im Oktober 1921 erhobene Klage Erhöhung der auf 15 000 ℳ bemessenen jährlichen Rente um das Fünffache wegen wesentlicher Änderung der Verhältnisse, die für die Bestimmung der Renten maßgebend waren. — Landgericht und Oberlandesgericht Dresden haben die Klage abgewiesen. Das Reichsgericht hat das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und durch Abänderung des landgerichtlichen Urteils den Anspruch der Klägerinnen dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Aus folgenden

Entscheidungsgründen:

Entscheidend kann nur sein, ob nach dem durch Auslegung zu ermittelnden Vertragswillen der Vergleichsteile die beanspruchte Abänderung zulässig erscheint und ob sie in der

nach Vergleichsabschluß eingetretenen Abänderung der Verhältnisse ihre Begründung finden kann. Der Vorderrichter meint dies verneinen zu sollen, weil der Vergleich vorbehaltlos abgeschlossen worden sei, sogar den ausdrücklichen Verzicht auf alle weitergehenden Ansprüche der Klägerinnen enthalte, und dies, obgleich zur Zeit des Abschlusses nicht damit zu rechnen gewesen sei, daß nunmehr unsere wirtschaftlichen Verhältnisse eine gleichbleibende Bewegung annehmen würden. Im Gegenteil hätte damals schon jeder nur einigermaßen Kundige erkennen können, daß unter den Wirkungen des bereits bekannten Inhalts des Friedensvertrages die wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands schwer leiden würden. Der Revision muß zugegeben werden, daß diese Vertragsauslegung die Auslegungsgrundsätze der §§ 157, 242 BGB verletzt. Das Berufungsgericht hat zwar zutreffend erwogen, daß es sich letzten Endes hier um Unterhaltsrenten handelt, wenn sie auch aus dem rechtlichen Gesichtspunkte des Schadenersatzes auf Grund des Haftpflichtgesetzes gefordert wurden. Aber es hat dieser Natur der Renten bei Auslegung des Vergleichs nicht die Beachtung geschenkt, die ihr notwendig zukommt. Eine Unterhaltsrente bezweckt, dem Rentenempfänger die Möglichkeit zu gewähren, sich aus den Rentenbeträgen ein bestimmtes, dem Geldwert entsprechendes Maß des zum Lebensunterhalt Erforderlichen zu verschaffen. Von diesem stillschweigend jeden Unterhaltsvertrag beherrschenden Parteiwillen aus erfolgt die vertragliche Festsetzung des Geldbetrags der Rente. In dem Geldwert drückt sich also das Maß dessen aus, was dem Berechtigten an Lebensunterhalt gewährt werden soll. Man kann dies auch so ausdrücken: dem Unterhaltsrentenvertrag wohnt regelmäßig die clausula rebus sic stantibus stillschweigend inne. Ändert sich nachträglich der Geldwert derart, daß es dem Rentenempfänger auch nicht annähernd mehr möglich ist, aus der festgesetzten Rentensumme sich das bestimmte Maß des zum Unterhalt Notwendigen anzuschaffen, so wird durch Zahlung einer gleichbleibenden Rente das nicht mehr erfüllt, was die Parteien gewollt haben. Daraus, daß der Vergleich keinen Vorbehalt auf Erhöhung der Renten für den Fall weiterer Geldentwertung enthielt, kann daher nicht, wie der Vorderrichter meint, geschlossen werden, daß der Wille der Vergleichsstelle dahin gegangen sei, es solle unabänderlich bei der festgesetzten Rentensumme verbleiben. Es hätte vielmehr gerade umgekehrt in den Vergleich eine Klausel aufgenommen werden müssen, daß unter allen Umständen der Nennbetrag der Geldrente unverändert bleiben solle. Das ist aber nicht geschehen. Auf den im Vergleich enthaltenen Verzicht der Klägerinnen kann das beklagte Reich sich in dieser Hinsicht nicht mit Erfolg berufen. Denn der Verzicht kann nicht anders verstanden werden, als dahin, daß die Klägerinnen auf ein höheres Maß von Unterhalt, als es dem damaligen Geldwert der zugebilligten Rente entsprach, keinen weiteren Anspruch erheben wollten. Das tun sie aber auch jetzt nicht, sondern sie begehren nur eine Geldrente, die ausreicht, um sie in die Möglichkeit zu versetzen, sich den gleichen Lebensunterhalt zu verschaffen, den sie sich damals — zur Zeit des Vergleichsabschlusses — mit der festgesetzten Geldrente verschaffen konnten. Anders wäre der Vergleich nur dann auszulegen, wenn die Vertragsparteien bei Abschluß des Vergleiches schon mit der nachher eingetretenen Geldentwertung gerechnet hätten oder diese Geldentwertung damals voraussehbar gewesen wäre. Daß ein solcher Umsturz aller wirtschaftlichen Verhältnisse und eine solche Geldentwertung eintreten würde, wie es in der Folge geschehen und deren Ende auch heute noch nicht abzusehen ist, hat damals niemand vorausgesehen und voraussehen können. So wie die wirtschaftlichen Verhältnisse mindestens seit dem 1. Oktober 1921, dem Zeitpunkt, von dem ab die Klägerinnen die Rentenerhöhung verlangen, sich zu ihrem Nachteile geändert haben, kann ihnen ohne Verstoß gegen den Vertragszweck und gegen Treu und Glauben nicht zugemutet werden, daß sie sich noch mit der vereinbarten Geldrente begnügen sollten, obwohl diese, während sie zur Zeit ihrer Festsetzung ihnen ein verhältnismäßig reichliches Auskommen gewährleistete und gewährleisten sollte, längst schon nicht mehr auch nur annähernd zum Lebensunterhalt ausreicht und heute nicht einmal genügt, um auch nur die allernotwendigsten Lebensbedürfnisse der Klägerinnen befriedigen zu können. K. M—L.

— **§ 25 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 findet auf Kleinbahnen keine Anwendung.** Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichtes in Hamburg (Bf. IV. 406/22) in einer Streitsache der Lübeck-Segeberger Kleinbahn-Gesellschaft.

Der Kläger fordert von der Beklagten Schadenersatz, weil ein Zug der Beklagten auf der Strecke eine Kuh des Klägers überfahren hat. Das Landgericht hat unter Anwendung des § 25 des preußischen Gesetzes vom 3. November 1838 den Klageanspruch für berechtigt erklärt, weil die Beklagte sich nicht entlastet habe; denn der Sachverhalt sei ungeklärt geblieben.

Das Berufungsgericht beurteilt den Sachverhalt in tatsächlicher und rechtlicher Beziehung anders als das Landgericht. Der tatsächliche Vorgang erscheint durch die Beweisaufnahme hinreichend geklärt, so daß ohne Bedenken angenommen werden kann, daß die Kuh nicht unmittelbar von der Weide durch eine schadhafte Stelle der Einfriedigung des Bahndammes auf die Unfallstelle gelangt ist, sondern zunächst von der Weide auf die Landstraße, dann auf der Landstraße bis zum Bahnübergang, und von dort endlich zur Unfallstelle gelangt ist.

Muß dieser Tatbestand als festgestellt angesehen werden — auch wenn man nicht so weit gehen und die Sachlage als nicht geklärt ansehen will —, so besteht eine Haftung der Beklagten nicht. Das Landgericht legt seiner Beurteilung mit Unrecht das preußische Gesetz vom 3. November 1838 zugrunde, welches grundsätzlich der Bahn die Haftung auferlegt und es ihr lediglich frei stellt, sich unter Umständen durch Gegenbeweise zu befreien. Das Gesetz vom 3. November 1838 findet seit dem preußischen Gesetz vom 28. Juli 1892 nur noch auf Vollbahnen Anwendung, nicht aber auf Kleinbahnen. Also hat der Kläger als Voraussetzung eines Schadenersatzanspruches gemäß den Regeln des Bürgerlichen Gesetzbuches ein Verschulden nachzuweisen, und seine Klage muß dann scheitern, wenn er — wie im vorliegenden Fall — dies nicht kann.

Der Kläger kann sich auch nicht, wie er es getan hat, zu seinen Gunsten auf das Urteil Bd. 58 S. 130 der Reichsgerichtsentscheidungen berufen. Dort wird der Kleinbahn ohne weiteres die Haftung für gewisse Schäden auferlegt, die sie benachbarten Grundstücken zufügt. Die Haftung wird auf das Nachbarrecht gegründet, weil das benachbarte Grundstück gegenüber den Auswirkungen der Eisenbahn schutzlos ist. Um diesen Sachfall handelt es sich hier aber nicht, weil die Kuh nicht infolge von Einwirkungen auf ein benachbartes Grundstück getötet ist, sondern von irgendwoher kommend auf den Bahndamm gelangt ist.

Die Klage war also abzuweisen.

Bücherschau.

— **A. Kühne. Handbuch für das Berufs- und Fachschulwesen.** Herausgegeben im Auftrage des Zentralinstituts für Erziehung und Unterricht in Berlin. Verlag von Quelle u. Meyer in Leipzig.

In der Erkenntnis, daß bisher ein Werk über das Berufs- und Fachschulwesen fehlte, hat der Verfasser sich der Mühe unterzogen, das verdienstvolle Werk erstehen zu lassen. Die Gebiete, die mit dem Fachschulwesen in Berührung stehen, sind in straffer Stoffgliederung behandelt, so daß ein erschöpfender Überblick über das gesamte Berufs- und Fachschulwesen Deutschlands gewonnen wird. Alle hiermit zusammenhängenden Fragen sind in dem Buche von führenden Fachmännern gewürdigt worden, und Namen wie Dr. Kerschensteiner, Dr. Spranger usw. bürgen an sich schon für den fachwissenschaftlichen Wert des Buches. Vielseitig sind Zweck und Aufgabe, die der Verfasser seinem Werke stellt. Es soll u. a. der breiten Öffentlichkeit und vor allem den Vertretern des Erwerbslebens den Aufbau und die Bedeutung des Berufs- und Fachschulwesens zeigen und die jungen Menschen, die eine weitergehende fachliche Ausbildung suchen, den Weg zu den rechten Bildungsstätten finden helfen und allen, die auf diesem Gebiete wirken, gute Dienste leisten.

Inhaltlich gliedert sich das über 700 Seiten starke Werk in vier Hauptteile: Teil 1: Die Einführung in die geschichtliche Entwicklung der Berufserziehung in Deutschland. Teil 2: Die Berufsschulen. Ihre Aufgaben, gesetzliche Regelung und Verwaltung. Teil 3: Die Fachschulen. Die geschichtliche Entwicklung, die Aufgaben und Einrichtungen. Teil 4: Das freie Bildungswesen erläutert die Bildungsarbeit der Vereine und Verbände.

Es ist an dieser Stelle wegen Raummangels leider nicht möglich, den Inhalt des Buches im einzelnen näher zu besprechen, wie es seine reichen Vorzüge verdienten. Zusammenfassend sei bemerkt, daß dem Verfasser seine Aufgabe vollkommen gelungen ist. Es ist daher nur zu wünschen, daß das Buch in weitesten Kreisen Eingang und Gelegenheit finden möge, am besten und wirksamsten für sich selbst zu sprechen.

— **Neue Hanomag-Lokomotiv-Postkarten.** Im Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden, sind zwei neue Lokomotiv-Postkarten-Reihen erschienen und zwar Reihe 14 (Verschiebelokomotiven mit und ohne Tender) und Reihe 22 (Hüttenlokomotiven/Lokomotiven gedrängter Bauart). Beide Reihen sind im Lichtdruckverfahren auf bestem Karton gedruckt und bringen neben den Bildern die wesentlichsten Hauptabmessungen. Reihe 14 enthält acht Postkarten zum Preise von 160 ℳ, Reihe 22 zwölf Postkarten und kostet 240 ℳ. Für Portoauslagen kommen beim Bezug beider Reihen noch 110 ℳ hinzu. Zu gleicher Zeit gibt der Hanomag-Nachrichten-Verlag noch ein Verlagsverzeichnis heraus, welches Interessenten zur Verfügung steht.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stuttgart. Am . Juli 1923 wird der an der Strecke Heilbronn-Crailsheim zwischen den Stationen Weinsberg und Willsbach liegende Haltepunkt Ellhofen, der bisher nur für die Abfertigung von Personen und für den beschränkten Gepäckverkehr eingerichtet ist, für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Osten. Der an der Strecke Guben-Bomst gelegene Bahnhof Goltzen erhält vom 1. Juli 1923 ab die Bezeichnung Goltzen (Neum.).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 103 vom 14. Juni 1923 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betr. Antrag der Reichsbahndirektion Erfurt auf Aufnahme von Bestimmungen im VWÜ/RJV. über Verladung von Holzleitern.

Nr. III 94 vom 19. Juni 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. das VWÜ.; Numerierung der Privatwagen der Kgl. Ung. Staatsbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Heft C I a (Frachtsatzanzeiger).

Mit Gültigkeit vom 21. Juni 1923 wird in dem vom 1. Mai 1923 ab gültigen Nachtrag I zum Frachtsatzanzeiger vom 15. Februar 1923 der Frachtsatz der Klasse C 10 für 31 km erhöht und der Frachtsatz der gleichen Tarifklasse für 42 km ermäßigt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Juni 1923. (827)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Hefte C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5, Heft C I b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 26. Juni 1923 werden in den Ausnahmetarif 10a für Torfstreu usw. als Torfstreufabrikstationen Itzehoe und Kellinghusen einbezogen. Den Ausnahmetarifen 10, 13, 14 und 16 tritt zu dem gleichen Zeitpunkte die Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft in München mit den bayerischen und württembergischen Linien unter Einführung von Ausgleichszuschlägen im Heft C I b bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (834)

Berlin, den 20. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b. — Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 25. bzw. 26. Juni treten im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ durch Änderung bestehender und Einführung neuer Frachtzuschläge Erhöhungen ein in den Unterabschnitten 1, 6 a, 9, 12, 17, 25 a, 32, 41 a, 49, 53 a, 59, 61 a, 72, 83, 89 a, 93 a und 96 b.

Näheres enthält die am 25. Juni 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz. (840)

Berlin, den 21. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Für den Verkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen — Tarifverz. Nr. 88 (bisher 312), Abschnitt II — treten am 1. Juli 1923 neue (erhöhte) Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfragen. (841)

Oldenburg, den 22. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge sowie die Neben- und örtlichen Gebühren erhöht. Aus diesem Anlaß erscheinen zu den Tarifen teils Neuausgaben, teils Tarifnachträge und Umrechnungstafeln. Die Erhöhung beträgt rund 200 %. Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGB. 1914, S. 455) genehmigt worden. Die neuen Tarifdrucksachen können ab Ende Juni 1923 von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. (839)

Berlin, den 23. Juni 1923.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) — Nr. 1504 a des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 werden die Tierfrachten um rund 200 v. H. erhöht. Die Erhöhung wird durch eine Umrechnungstafel Nr. 8 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Oktober 1923 durchgeführt. Die Umrechnungstafel Nr. 7 vom 1. Juni 1923 tritt mit Ablauf des 30. Juni 1923 außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Aenderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (Reichsgesetzblatt 1914, Seite 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (851)

Berlin, den 25. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahntiertarif. Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden im Abschnitt F die besonderen Frachtzuschlagssätze der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn um 200 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (849)

Elmshorn, den 25. Juni 1923.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. tritt eine weitere Erhöhung der Fahrpreise und Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr ein. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (832)

Berlin, den 20. Juni 1923.
Niederlausitzer Eisenbahn.

Thüringische Nebenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 ab wird die für die Buttstädt-Rastenberger, Esperstedt-Oldislebener, Greußen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer und Wenigentaft-Oechsener Eisenbahn bestehende Zuschlagsfracht für eingehende entseuchungspflichtige Wagen erhöht.

Nähere Auskunft durch die Abfertigungsstellen.

Berlin, den 26. Juni 1923. (852)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

---

a) Reichsbahngütertarif, Heft C I b.
b) Reichsbahntiertarif, Teil II.

Am 1. Juli 1923 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit der Güternebenstelle Westerland (Sylt) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1014, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (845)

Altona, den 21. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

---

a) Reichsbahngütertarif, Heft C I b.
b) Reichsbahntiertarif, Teil II.

Am 1. Juli 1923 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (844)

Altona, den 21. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsgütertarif Heft C I b — Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab werden die Frachtzuschlagssätze der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn (Abschnitt II, Unterabschnitt 22) um 200 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (848)

Elmshorn, den 25. Juni 1923.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Tfv. 86. Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, Teil II.

Am 1. Juli d. J. werden entsprechend dem Vorgehen der Reichseisenbahnen die Frachtsätze und besonderen Frachtzuschläge um 200 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Elmshorn, den 25. Juni 1923. (847)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Deutsch-nordische Güter-, Kohlen- und Tiertarife.

Am 1. Juli d. J. werden die deutschen Schnittfrachtsätze der innerdeutschen Erhöhung entsprechend um weitere 200 % erhöht. (837)

Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 23. Juni 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Wirkung vom 4. Juli 1923 werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8 (1) und 9 im allgemeinen um 200 % erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (846)

Altona, den 25. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. tritt eine weitere Erhöhung der Fahrpreise und Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr ein. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (833)

Gütersloh, den 20. Juni 1923.
Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Reichs- u. Privatbahn-Güterverkehr. Teilhefte B I 17 und B II 38. — Nordwestdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Heft B. — Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Besondere Teilhefte 1, 2 u. 3. — Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr. — Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband Teil II, Heft I.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1923 ab werden die Tarifentfernungen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn durchweg um 4 km erhöht. Dagegen fällt der bisherige Frachtzuschlag fort. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 Seite 455). (831)

Rinteln, den 19. Juni 1923.
Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft.
Der Vorstand.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.
Tarif vom 1. Februar 1923.

I. Für Bierhefe als Schnellzugsgut sind mit sofortiger Gültigkeit direkte Frachtsätze von München Hbf. nach Bologna Centrale eingeführt worden. Nähere Auskunft erteilt das Tarifamt beim RVM, ZB in München.

II. Die Station Trieste Punto Franco Vecchio hat die Bezeichnung Trieste Punto Franco Vittorio Emanuele III erhalten.

München, den 16. Juni 1923. (828)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-Rumänischer Güter- und Kohlenverkehr und Deutsch-Polnischer Wechselverkehr.

Vom 1. Juli d. J. ab werden die Tarife für den deutsch-rumänischen Verkehr mit einem Teuerungszuschlag von 1120 ℳ, also zu einem Gesamtpreise von 1500 ℳ, und die Tarife für den deutsch-polnischen Verkehr mit einem Teuerungszuschlag von 420 ℳ, also zu einem Gesamtpreise von 500 ℳ für ein Stück, abgegeben. Diese Teuerungszuschläge werden in Zukunft nach dem jeweiligen Stande der Schlüsselzahl für den Buchhandel geändert werden. (842)

Breslau, den 22. Juni 1923.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Teil II, Teil III und Teil IV. Aenderungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 bis auf weiteres treten folgende Aenderungen von Bestimmungen und Gebühren in Kraft.

1. Im Verkehre zwischen bayer. oder österr. Stationen einerseits und ungar. Stationen andererseits wird die Fracht in österr. Kronen berechnet. Im übrigen bleiben die Bestimmungen betreffend die Frachtberechnungswährung aufrecht.

2. Die Verhältniszahlen betragen zur Umrechnung auf Mark . . . 40
österr. Kronen
a) im Verkehre zwischen österr. u. ungar. Stationen 38
b) in den übrigen Verkehren 42
čsl. Heller
a) im Verkehre zwischen čsl. und ungar. Stationen . . . 2
b) in den übrigen Verkehren 2.2
Para . . . 5.5
Bani . . . 13
Stotinki . . . 9
(Im intern österr. sowie im intern ungar. Verkehre bestehen besondere Bestimmungen.)

3. Die Ansätze einzelner Nebengebühren werden geändert. Hierüber sowie in allen sonstigen Belangen erteilen die Direktion und die beteiligten Dienststellen über Anfrage Auskunft. (850)

Wien, am 26. Juni 1923.

2. Personen- und Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Tarife, Teile I (Tfv. I a/b, 1500, 2000).

Am 1. Juli 1923 treten in Kraft:

1. zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Januar 1923 der Nachtrag V;
2. zum deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag IX;
3. zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag IX.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen, der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und des Nebengebührentarifs, insbesondere die mit unseren Bekanntmachungen vom 23. Juni 1923 bekanntgegebenen Erhöhungen im Güter- und Tierverkehr sowie im Personen- und Gepäckverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455). Die neuen Tarifdrucksachen können ab Ende Juni 1923 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich bezogen werden. (843)

Berlin, den 24. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Vom 1. Juli 1923 ab werden sämtliche Beförderungspreise für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr erhöht. Nähere Auskunft erteilen die Stationen. (836)

Berlin, den 23. Juni 1923.
Centralverwaltung für Secundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. Juli l. J. werden mit Nachtrag XII zum Binnentarif für die Hessischen Linien eine Anzahl Erhöhungen im Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr eingeführt. (830)

Darmstadt, am 20. Juni 1923.
Die Direktion.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Binnen- und direkter Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr.

Vom 1. Juli 1923 ab tritt die gleiche Tariferhöhung ein wie bei der Reichsbahn. (853)

Blankenburg (Harz), d. 25. Juni 1923.
Direktion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Gültigkeit der Fahrscheinhefte des Mitteleuropäischen Reisebüros.

Aus Anlaß der am 1. Juli 1923 eintretenden Fahrpreiserhöhung wird die Geltungsdauer aller im Mai und Juni gelösten Fahrscheinhefte des Mitteleuropäischen Reisebüros gemäß den auf den Heftumschlägen aufgedruckten Bestimmungen derart beschränkt, daß sie am 3. Juli 12 Uhr mitternachts erlischt. Gegen Nachzahlung des Fahrpreisunterschiedes werden jedoch diese Fahrscheinhefte auch noch nach dem 3. Juli innerhalb der 60tägigen Geltungsdauer zur Benutzung zugelassen.

Der Fahrpreisunterschied ist grundsätzlich vor Antritt der Reise oder Weiterreise bei einer Ausgabestelle des Mitteleuropäischen Reisebüros oder einer größeren Fahrkartenausgabe nachzuzahlen. In besonderen Fällen wird die Nachzahlung des Fahrpreisunterschiedes ausnahmsweise auch in den Zügen zugelassen.

Über die Nachzahlung wird ein Ergänzungsfahrschein oder eine Ergänzungsfahrkarte ausgefertigt. (835)

Berlin, im Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I und Tarif für die Beförderung von Personen-Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 26. Juni 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßgutes in Berlin auf 1400 ℳ für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (838)

Berlin, den 23. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 24. Juni l. J. werden bei der Worms-Offsteiner Eisenbahn die der Preisberechnung zugrunde zu legenden Tarifentfernungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie die Beförderungspreise für Traglasten, Schaffner-Expreßgut, Eßkörbe und Zeitungspakete auf das Doppelte erhöht. (829)

Darmstadt, am 20. Juni 1923.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 27. | Berlin, den 5. Juli 1923. | LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Ist die Erhebung der Verkehrssteuer bei Straßen- und Kleinbahnen noch berechtigt?

Von Oberregierungsrat **Dr. Lenke.**

Wenn man diese Frage prüfen will, empfiehlt es sich, von einem neuerdings erschienenen, überaus beachtlichen Aufsatz auszugehen, den der Professor an der Technischen Hochschule Berlin Dr. Ing. Giese in der Zeitschrift „Verkehrstechnik", Jahrgang 1923, Heft 12, veröffentlicht hat. Der Aufsatz handelt über „Die Abgabe von der Roheinnahme" und untersucht, wie für Straßenbahnunternehmungen heutigen Tages die Abgabe zu bemessen ist, die sie in Vorkriegsverträgen an die Wegeunterhaltspflichtigen, insbesondere an die Städte und Gemeinden für die Straßenbenutzung als Entgelt zu entrichten sich verpflichtet haben. Es kommen hierbei Verhältnisse und Erwägungen in Betracht, wie sie ähnlich auch bei der Verkehrssteuer in Erscheinung treten.

Die Abgabe für Straßenbenutzung bildet in der Regel einen Anteil an der Roheinnahme. Das Unternehmen ist gehalten, einen Prozentsatz der Einnahme, der entweder für die ganze Vertragsdauer gleich ist oder mit der längeren Vertragsdauer zunimmt oder auch oft mit der höheren Roheinnahme steigt, an den Wegeberechtigten abzuführen.

Derartige Abmachungen haben die im Frieden herrschenden geordneten Wirtschaftsverhältnisse, die, abgesehen von den üblichen Konjunkturschwankungen, einigermaßen gleichmäßig sind, zur Grundlage, sind unter ihnen geschlossen worden, als kein Mensch ahnte und ahnen konnte, in welch ungeheuerlicher Weise sich die Verhältnisse durch den verlorenen Krieg von Grund auf umgestalten würden. Sie haben sich indessen, da sie zumeist eine Berücksichtigung der sonstigen Wirtschaftslage der Unternehmen nicht kannten, in den heutigen außerordentlichen Zeitverhältnissen, wie sie durch den Krieg, die Revolution und den Versailler Vertrag entstanden sind, zu einer nicht tragbaren Last der an sich schon notleidenden Bahnen entwickelt. Die Fahrpreise mußten höher und höher geschraubt werden und damit wuchs die Höhe der Abgabe für die Straßenbenutzung. Bei rein buchstäblicher Anwendung der Bestimmungen hätte in manchen Fällen die Abgabe die gesamte Betriebseinnahme aufgezehrt und so die Existenz des Unternehmens in Frage gestellt.

Das hat Geheimrat Dr. Kemmann in einem für die Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft im April 1920 erstatteten Gutachten über die Notwendigkeit weiterer Tariferhöhungen dargetan. Er behandelt dabei die Frage des Gewinnanteils der Stadtgemeinde nach ihrer grundsätzlichen Seite hin, indem er von § 21 des zwischen der Gesellschaft und der Stadtgemeinde am 25. Juli 1918 geschlossenen Vertrages ausgeht. Danach beträgt der Gewinnanteil in diesem Fall 3½ % der jährlichen Bruttoeinnahme, wenn die wagenkilometrische Einnahme unter 38 ₰ bleibt. Wächst sie bis an 39 ₰ heran, so beträgt der Gewinnanteil 4 % und weiter bei Steigerungen um je einen vollen Pfennig je ¼ % mehr, also bei vollen 39 ₰ 4¼ %, bei 40 ₰ 4½ %, bei 41 ₰ 4¾ %. Solche und ähnlich lautende Bestimmungen finden sich in vielen Straßenbenutzungsverträgen. Die im Magdeburger Fall sich ergebende Formel lautet, wenn E die auf das Wagenkilometer umgerechnete gesamte Bruttoeinnahme nach Abzug der Verkehrssteuer bedeutet:

Gewinnanteil der Stadt $= 4\% + (E - 38) \cdot \frac{1}{4}\%$ des abgabepflichtigen Einnahmeanteiles.

Werden die Werte von E als Ordinaten in einer ansteigenden geraden Linie aufgetragen, und wird von jedem dieser Werte

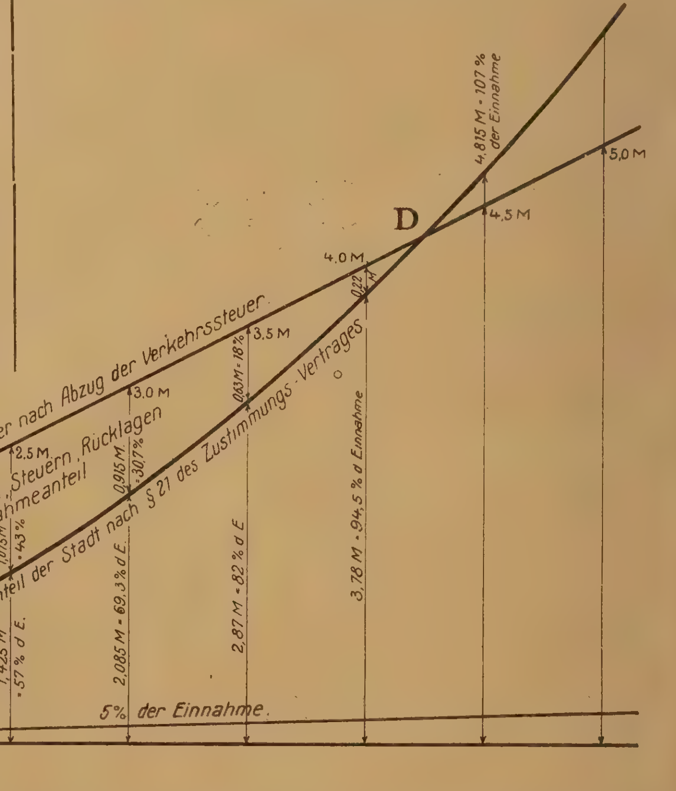
über der Abszissenachse der städtische Gewinnanteil abgesetzt, so ergibt sich eine Kurve von der in der beistehenden Abbildung dargestellten Form, die die Gerade im Punkt D schneidet. Für diesen Punkt gilt die Gleichung:

$$E = E\,[4\,\% + (E - 38) \cdot {}^1\!/\!_4\,\%] \quad \text{oder} \quad E = 4{,}22\ ℳ.$$

Der zwischen der Kurve und der geraden Linie befindliche Ordinatenabschnitt stellt den Betrag dar, der der Gesellschaft von dem abgabepflichtigen Einnahmeanteil verbleibt. Die folgende Zusammenstellung zeigt in den Spalten 1 bis 3, wie sich die verschiedenen wagenkilometrischen Einnahmen E, aufsteigend um je 0,5 ℳ auf die Stadt und die Gesellschaft verteilen. In der Spalte 4 sind die den wagenkilometrischen Einnahmen E der Spalte 1 entsprechenden Fahrpreisdurchschnitte gezeigt. Sie sind aus den E-Werten ermittelt, indem diese durch die Zahl der auf das Wagenkilometer beförderten Personen dividiert und alsdann der Betrag der Verkehrssteuer in Höhe von 6 % des Divisionsergebnisses hinzugefügt wurde. Die Zahl der auf das Wagenkilometer beförderten Fahrgäste ist dabei zu 6,5 Personen angenommen.

Abgabepflichtige Einnahme E auf das Wagenkilometer	Anteil der Stadt	Anteil der Gesellschaft	Fahrpreisdurchschnitt auf die Person	Von dem Fahrpreisdurchschnitt entfallen: auf Verkehrssteuer	auf den Gewinnanteil der Stadt	auf die Gesellschaft
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
38 ₰	4 % = 1,5 ₰	36,5 ₰	6,4 ₰	0,3 ₰	0,23 ₰	5,8 ₰
50 „	7 % = 3,5 „	46,5 „	8,1 „	0,5 „	0,5 „	7,1 „
1,0 ℳ	19,5 % = 19,5 „	80,5 „	16,3 „	0,9 „	3,0 „	12,4 „
1,5 „	32 % = 48 „	1,02 ℳ	24,5 „	1,4 „	7,4 „	15,7 „
2,0 „	44,5 % = 89 „	1,11 „	32,6 „	1,8 „	13,7 „	17,1 „
2,5 „	57 % = 1,425 ℳ	1,075 „	40,8 „	2,3 „	21,9 „	16,6 „
3,0 „	69,3 % = 2,085 „	91,5 ₰	48,9 „	2,8 „	32,0 „	14,1 „
3,5 „	82 % = 2,87 „	63,0 „	57,1 „	3,2 „	44,0 „	9,9 „
4,0 „	94,5 % = 3,78 „	22,0 „	65,2 „	3,8 „	58,1 „	3,3 „
4,22 „	100 % = 4,22 „	Null	68,8 „	4,0 „	64,9 „	Null

Die Spalten 4 und 6 der Zusammenstellung besagen, daß bei einer durchschnittlichen Fahrpreiseinnahme auf die Person von rd. 25 ₰ die Stadt rd. ein Drittel, bei rd. 33 ₰ Einnahme schon



fast die Hälfte, bei rd. 40 ₰ Einnahme schon mehr als die Hälfte der Einnahme erhalten würde, bis dann bei einer Einnahme von rd. 70 ₰ die Stadtgemeinde die gesamte Roheinnahme erhalten, der Gesellschaft also nichts mehr übrig bleiben würde, um den Betrieb führen zu können. Inzwischen gehört der Fahrpreis von 70 ₰ infolge der dauernden Erhöhung der Löhne und der allgemeinen Verteuerung bei allen Straßen- und Kleinbahnen längst der Vergangenheit an. Kemmann untersucht weiter, ob denn überhaupt ein Fahrpreis gefunden werden könne, der unter den derzeitigen Teuerungsverhältnissen der Gesellschaft die Mittel zur Deckung ihrer Aufwendungen und außerdem der Stadtgemeinde den von ihr nach § 21 des Vertrages beanspruchten Gewinnanteil liefern könne.

Dieser Fahrpreis f betrüge, wie Kemmann ausrechnet, ohne die Verkehrssteuer

$$f = 211 + 1395\sqrt{-1}\ \text{Pfennige.}$$

Einen solchen Fahrpreis gibt es nicht.

Die Ausführungen Kemmanns zeigen klar, daß die Gewinnbeteiligungsformel bei schablonenmäßiger Anwendung zu größten Unbill führt. Das gilt nicht nur für die Magdeburger Straßen-Eisenbahn, sondern in gleicher Weise für die Straßenbenutzungsverträge anderer Straßen- und Kleinbahnen.

Als in den ersten Jahren nach dem Kriege infolge der raschen Entwertung der Mark diese Schwierigkeiten mehr und mehr hervortraten, suchte die Gesetzgebung den Verkehrsunternehmungen durch Erlaß der Verordnung vom 23. März 1921 (RGBl. 1921, S. 344), einer Erweiterung der Verordnung vom 21. Febr. 1920 (RGBl. 1920, S. 255) beizuspringen. Dadurch wurde den Straßen- und Kleinbahn-Unternehmern nicht nur bei Vereinbarungen über die Höhe der Beförderungspreise das Recht auf Änderung zugestanden, sondern auch bei „Vereinbarungen, welche eine das Maß der Billigkeit übersteigende Verpflichtung zur Herstellung, Instandhaltung und Reinigung von Straßen, zur Einhaltung bestimmter Fahrpläne oder zu A b g a b e n v o m G e w i n n o d e r v o n d e n R o h e i n n a h m e n enthalten". Voraussetzung ist, daß die Selbstkosten seit der letzten Vereinbarung so angewachsen sind, daß das Anwachsen bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes nicht vorauszusehen war und daß billigerweise die Tragung der Mehrkosten dem Unternehmen allein nicht zugemutet werden kann. Damit mag zunächst den Verkehrsunternehmungen, als sie unter dem Drucke der veränderten Wirtschaftslage anfingen notleidend zu werden, einigermaßen geholfen gewesen sein. Aber ein hinreichender Schutz für die Zukunft kann darin bei der andauernden Verschlechterung der Wirtschaftslage keineswegs erblickt werden. Ein bloßes Recht auf Abänderung bei Unbilligkeit wird den Dingen nicht gerecht. Das Problem muß viel mehr tiefer an der Wurzel angefaßt und der eigentliche Sinn derartiger Abgabevorschriften ergründet werden. Es ist der wirkliche Wille der Parteien zu erforschen und nicht an dem buchstäblichen Sinn des Ausdrucks zu haften (§ 133 BGB.). Es kann nicht gewollt sein, daß ein Verkehrsunternehmen, wenn

es infolge der heutigen außerordentlichen Zeitumstände die Fahrpreise im Vergleich zu den früher üblichen ganz ungeheuer erhöhen muß, gezwungen sein soll, die gesamte Betriebseinnahme an die wegeunterhaltungspflichtige Stadt oder Gemeinde abzuführen, ohne etwas für sich übrig zu behalten. Die Parteien haben vielmehr gewollt, daß dem Wegeunterhaltungspflichtigen von den Betriebseinnahmen ein bestimmter Gewinnanteil zukommen sollte, der zwar bei größeren Einnahmen wachsen, aber immer noch einen hinreichenden Gewinn dem Unternehmer belassen sollte. Hätten sie die von keinem der Teile vorausgesehenen heutigen veränderten Wirtschaftsverhältnisse mit ihren künstlich hochgetriebenen Betriebseinnahmen gekannt, sie würden nicht, wie die schablonenmäßige Ausrechnung an sich in der Regel ergibt, jegliche Betriebseinnahme haben abführen und damit die Existenzmöglichkeit des Unternehmens in Frage stellen, sondern auch in diesem Falle den Anteil an den Betriebseinnahmen so bemessen wollen, wie es nach dem Sinne der getroffenen Vereinbarungen unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse billig erscheint. Welchen Weg man zweckmäßig dabei zu gehen hat, das zeigen zwei bemerkenswerte Schiedsgerichtsurteile, die in neuerer Zeit ergangen sind.

In dem einen Falle handelte es sich um eine Abgabe in dem hier erwähnten Sinne. Nach dem aus dem Jahre 1895 stammenden Vertrag war das Unternehmen verpflichtet, bei einer jährlichen Bruttoeinnahme bis 6 Mill. ℳ 2 %, bei 7 Mill. ℳ 2¼ % usw. aufsteigend bei jeder weiteren Million Mark ¼ % mehr von der gesamten Bruttoeinnahme an die Stadt, nach 4 Jahren seit Erteilung der staatlichen Genehmigung aber mindestens 20 000 ℳ jährlich zu entrichten. Der andere Fall betraf Aufteilung der Roheinnahme zwischen der Betriebsführerin einer Bahn und der Bahneigentümerin. Nach dem im Jahre 1911 geschlossenen Vertrage stand der ersteren als Entgelt für die Betriebsführung 64 %, der letzteren 36 % der Roheinnahme zu.

In beiden Fällen wurde von den zur Leistung verpflichteten Parteien geltend gemacht, daß als Berechnungsgrundlage seit der vollständigen Veränderung der Wirtschaftsverhältnisse nicht mehr die kassenmäßige Roheinnahme schlechthin gelten könne, sondern daß sie auf den Betrag zurückgeführt werden müsse, der sich unter normalen Wirtschaftsverhältnissen ergeben haben würde, andernfalls sei den Unternehmungen die Existenzmöglichkeit genommen. Die Schiedsgerichte sind in beiden Fällen diesen Gedankengängen gefolgt und haben die Abreden zu deuten gesucht, wie es den mutmaßlichen Absichten der Parteien bei Berücksichtigung der veränderten Sachlage entsprochen haben würde. Dabei haben sie zugleich den Einwand der Gegner, das Schiedsgericht sei zuständig, weil eine Vertragsänderung begehrt werde, zurückgewiesen. Hierin ist dem Schiedsgericht auch das ordentliche Gericht, das in dem zweiten Falle wegen der Einrede der Unzuständigkeit von der einen Partei angerufen war, beigetreten und hat ausgeführt, daß es sich in der Tat nur um die Auslegung einer Vertragsabrede, für die das Schiedsgericht gerade berufen sein sollte, nicht aber um eine Vertragsänderung gehandelt habe. Auch in dem ersten Falle ist neuerdings bei dem ordentlichen Gerichte in gleicher Weise Klage auf Aufhebung des Schiedsspruches erhoben worden. In der ersten Instanz ist auch hier die Klägerin abgewiesen; das Urteil zweiter Instanz steht noch aus.

Beide Schiedsgerichte gehen in ihren Entscheidungen davon aus, daß die Verträge in den Vorkriegsjahren geschlossen wurden auf Grund der Erfahrungen, wie sie im Frieden im Kleinbahnwesen vorlagen. Dabei ist keineswegs mit gleichmäßigen, unveränderlichen Wirtschaftsverhältnissen zu rechnen gewesen, sondern auch an Konjunkturschwankungen, wie sie es schon immer gegeben hat, gedacht. Diese berechtigten indessen, auch wenn sie einer Partei Nachteile zufügen, noch keineswegs dazu, Abstellung zu verlangen. Sie sind als Erscheinungen anzusehen, die dem Wirtschaftsleben immer anhaften. Ein Unternehmer, der, wie es bei Straßenbenutzungsverträgen üblich ist, langfristige Verpflichtungen eingeht, muß, wie auch Professor Giese betont, mit Schwankungen in der Wirtschaftslage rechnen und sie als sorgfältiger Kaufmann in den Kreis seiner Erwägungen einstellen. Tut er es nicht, so muß er die Folgen tragen.

Das kann aber nicht von Zuständen gelten, wie sie der unglückliche Ausgang des Krieges und die Revolution in unserem Wirtschaftsleben herbeigeführt haben. Eine solche völlige Umwälzung der Wirtschaftsverhältnisse hat mit Konjunkturschwankungen nichts zu tun. Sie war, wie auch das Reichsgericht in zahlreichen Entscheidungen ausgesprochen hat, nicht vorauszusehen und ist bei Vertragsschluß nicht in den Kreis der Möglichkeiten einbezogen worden. Die Vertragsschließenden haben damals nicht damit gerechnet, daß in tarifarischer Hinsicht Verhältnisse eintreten könnten, infolge deren bei buchstäblicher Anwendung der Abgabebestimmungen schon bei verhältnismäßig niedrigen Fahrpreisen die Bruttoeinnahme in immer stärkerem Maße und schließlich gänzlich von der Abgabe aufgezehrt werden würde. Letzteres tritt beispielsweise in der erwähnten, wegen der Abgabe geführten Schiedsgerichtsklage ein, wenn bei einem jährlichen Verkehr von etwa 96 Millionen Personen die durchschnittliche Einnahme auf den Fahrgast 13,50 ℳ beträgt, ein Einnahmebetrag, der in Wirklichkeit längst überholt und so hoch ist, daß die Abgabe an den Wegeunterhaltungspflichtigen heute ein Vielfaches der gesamten Einnahmen ausmachen würde. Es ist klar, daß die Parteien an eine so unsinnige Folge der Vertragsabreden nicht gedacht und sie auch nicht gewollt haben. Hätten sie an eine solche Möglichkeit gedacht, so hätten sie in den Verträgen Vorsorge dafür getroffen. Diese Lücke ist durch eine der veränderten Wirtschaftslage angepaßte Auslegung der Vertragsbestimmungen auszufüllen. Nach § 133 des BGB. ist bei Auslegung von Willenserklärungen nach dem wirklichen Willen zu forschen und nicht an dem buchstäblichen Sinn des Ausdruckes zu haften. Auch sind gemäß § 157 BGB. Verträge so auszulegen, wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte es erfordern. So sicher es nun ist, daß das Wort „Bruttoeinnahme" kaufmännisch-technisch ein eindeutiger Begriff ist, der die ganze kassenmäßige Einnahme aus dem Verkehr ohne Rücksicht auf ihre Höhe umfaßt, so gewiß ist andererseits, daß das Wort in den hier fraglichen Abreden einen ganz bestimmten, nicht lediglich technischen Zweck zu erfüllen hat, nämlich einen wirtschaftlichen Maßstab für das von dem Unternehmen zu leistende, angemessene Entgelt zu bilden. Gewollt war eine Beteiligung an den Erträgnissen des Unternehmens. Diese hätte als Anteil an dem erzielten Reingewinn gefaßt werden können, was aber leicht zu Streitigkeiten Anlaß geben könnte. Aus Zweckmäßigkeitsgründen ist sie als Quote von der Roheinnahme festgesetzt worden, die eine zuverlässig zu ermittelnde Größe ist und eine rechnerisch einfache Grundlage bietet. Daraus folgt, daß die Abgabe, wenn sie auch bei höheren Einnahmen wachsen sollte, doch stets in einem angemessenen, einigermaßen gleichmäßigen Verhältnis zu den Erträgnissen des Unternehmens stehen sollte. Der Zweck jedes Unternehmens besteht in der Erzielung von Gewinn; er sollte dabei niemals in Frage gestellt werden. Nur so kann der Wille der Parteien, der ihnen beim Abschluß der Abreden vorschwebte, ausgelegt werden. Wenn nun die Bruttoeinnahme, wie sie in den letzten Jahren angesichts der durch die noch andauernd fortschreitende Teuerung bedingte Erhöhung der Tarife erzielt worden ist, trotz ihrer Höhe in einem anormalen Verhältnis zu der Nettoeinnahme oder dem Gewinn steht, so kann sie unmöglich als Grundlage zur Berechnung der Abgabe dienen, da sonst zumindest die gesamte Einnahme an den Wegeunterhaltspflichtigen abzuliefern wäre. Die Vertragsschließenden haben aber eine Bruttoeinnahme im Sinne gehabt und können eine solche nur im Sinne gehabt haben, wie sie sich bei normaler Entwicklung der Tarife und des Verkehrs ergeben hätte.

Dementsprechend haben die Schiedsgerichte in beiden Fällen die tatsächliche Bruttoeinnahme zerlegt in eine G r u n d e i n n a h m e, die den normalen Verhältnissen entspricht, von der allein die Abgabe entsprechend dem Vertragswillen der Par-

teien zu entrichten ist, und in eine Mehreinnahme, die als Folge der außerordentlichen, nicht voraussehbaren Wirtschaftslage anzusehen ist und von der Abgabe im wesentlichen frei bleibt. Die Mehreinnahme rührt von den unnatürlich hoch gesteigerten Fahrpreisen her und ist allein zur Bestreitung der ungeheuerlich gewachsenen Löhne und Materialkosten vorhanden. Sie bildet gewissermaßen eine tote Einnahme, von der eine Abgabe nicht verlangt werden kann, da den Parteien bei Vertragsabschluß vorschwebte, daß die Abgabe von einer Einnahme zu entrichten sei, wie sie bei normaler Entwicklung zu erwarten war.

In welcher Weise im Einzelfalle die normale Grundeinnahme zu finden ist, hängt von der konkreten Sachlage ab. In Betracht zu ziehen sind beim Personenverkehr die durchschnittliche Einnahme auf den Fahrgast und die Anzahl der Fahrgäste im Jahre, wie sie sich unter normalen Zeitverhältnissen ergeben hätten. Die Durchschnittseinnahme auf den Fahrgast wird, wie Prof. Giese zutreffend ausführt, im allgemeinen eine annähernd konstante Größe sein, da unter normalen Friedensverhältnissen im wesentlichen mit gleichbleibenden Tarifen, vielfach aus Gründen der Vervollkommnung des Betriebes oder aus Wettbewerbsrücksichten eher mit niedrigeren Tarifen zu rechnen gewesen wäre. In dem ersten der Streitfälle hat das Schiedsgericht die durchschnittliche Einnahme auf den Fahrgast aus den Jahren 1914 bis 1917 zugrunde gelegt und in dem anderen Falle hat es die Fortdauer der Tarife, wie sie am 1. April 1918 bestanden haben, angenommen.

Die jährliche Zahl der Fahrgäste ist nicht gleichbleibend, vielmehr in den ersten Jahren eines Verkehrsunternehmens geringer, dann nach und nach anwachsend, bis sie mit der vollen Leistungsfähigkeit des Unternehmens eine obere Grenze erreicht. Der jährliche Verkehrszuwachs in normalen Zeiten wird sich an der Hand der bisherigen Verkehrsentwicklung unter Beachtung der hinzukommenden besonderen Umstände, wie Ausbau des Verkehrsnetzes, Einfluß von Wettbewerbsbetrieben und dergleichen, genügend zuverlässig ermitteln lassen. Gegenüber diesen Ergebnissen werden die Verkehrsziffern, wie sie sich jetzt bei den beträchtlichen verkehrshindernden Tarifsteigerungen ergeben, regelmäßig zurückbleiben. Sind die Verkehrsziffern der Nachkriegszeit ausnahmsweise höher, so sollen diese nach der Entscheidung des Schiedsgerichtes zugrunde gelegt werden, während andernfalls die geschätzten Verkehrsziffern mit ihren alljährlich regelmäßigen Zunahmen zu gelten haben. Von einer auf Grund dieser Faktoren gefundenen, normalen Bruttoeinnahme (Grundeinnahme) allein ist regelmäßig die Abgabe zu entrichten.

Die beiden Schiedsgerichtsentscheidungen haben eine weit über den Einzelfall hinausgehende grundsätzliche Bedeutung. Die in ihnen entwickelten Gedankengänge werden auf alle Fälle Anwendung finden können und müssen, wo Verkehrsunternehmen bestimmte Abgaben von der Roheinnahme zu erlegen haben. Hierzu gehört namentlich auch die Verkehrssteuer. Diese stellt zwar nach dem Gesetz vom 8. April 1917 (RGBl. 1917, S. 329) und der ihm gegebenen amtlichen Begründung eine Abgabe dar, die nach Hundertteilen des Fahrpreises erhoben und an sich von dem Fahrgast geschuldet wird (§ 7 des Gesetzes). Da indessen die Abgabe nach dem Gesetz vom Betriebsunternehmer zu entrichten ist, bildet sie in Wirklichkeit einen Teil der Roheinnahme. Im Anfang der Geltung des Gesetzes, — es war dies am 1. April 1918, als die Fahrpreislage noch im wesentlichen normal war — machte es keine erheblichen Schwierigkeiten, die Fahrpreise um die Steuerbeträge zu erhöhen, so daß die Steuer in vollem Umfange von der Roheinnahme entrichtet werden konnte. Heute indessen, wo die Fahrpreise der Verkehrsunternehmen mit Rücksicht auf die außerordentlichen wirtschaftlichen Verhältnisse, wie sie durch den verlorenen Krieg, die Revolution und den Versailler Vertrag sich herausgebildet haben, eine geradezu phantastische Höhe erreicht haben, lastet die Verkehrssteuer längst ausschließlich auf dem Unternehmen. Eine völlige Abwälzung auf die Fahrgäste, wie sie dem Gesetz nach gedacht ist, ist nicht möglich, wenn nicht der Verkehr noch mehr leiden und dadurch die Existenzmöglichkeit des Unternehmens weiter in Frage gestellt werden soll. Die zahlreichen, erheblichen Tariferhöhungen der letzten Jahre, die noch in frischer Erinnerung sind und die bei der andauernden weiteren Teuerung keinen Stillstand erfahren haben, sind in gleicher Weise wie bei der Reichsbahn, wie besonders betont werden muß, allein auf die fortwährenden Erhöhungen der Löhne und Materialkosten zurückzuführen und sind auch damit allein bei der Aufsichtsbehörde begründet worden. Dabei mußte die Steigerung der Tarife stets in bescheidenerem Ausmaße erfolgen und konnte nie den wirklichen Erfordernissen gerecht werden, um nicht den durch die Fahrpreisverteuerung verursachten Verkehrsrückgang in einer Weise zu beschleunigen, die dem Unternehmen verhängnisvoll werden könnte. Es war daher ausgeschlossen, bei den Tariferhöhungen der letzten Jahre die Verkehrssteuer einzurechnen. In der Erkenntnis dieses Sachverhalts hat sich die Regierung schon seit einiger Zeit bereit gefunden, die Steuer den notleidenden Klein- und Straßenbahnen auf Ansuchen zu erlassen. In dem Gesuch ist der nähere Sachverhalt darzulegen und die Bilanz zu unterbreiten.

Für die Rentabilität verschiedener Kleinbahnen mögen einige Ziffern angeführt werden. Im Jahre 1921 betrug beispielsweise bei einer Kleinbahn der Betriebsüberschuß, von dem aber noch die Verwaltungskosten sowie die Kosten für die Erneuerungen zu bestreiten waren, 75 451 *M*. An Verkehrssteuern würden auf die Einnahme von 270 250 *M* aus dem Personenverkehr und von 893 654 *M* aus dem Güterverkehr insgesamt 94 979 *M* zu entrichten gewesen sein, so daß ein Verlust von 19 528 *M* entstanden wäre, ohne daß die Verwaltungskosten und die Erneuerungsrücklage die nötige Deckung gefunden hätten. Bei einer anderen Bahn betrug der Reingewinn im gleichen Jahre 593 527 *M*, der in Höhe von 429 050 *M* zur Verzinsung des Aktienkapitals Verwendung fand. Auf die Einnahme aus dem Personenverkehr in Höhe von 1 405 571 *M* und aus dem Güterverkehr in Höhe von 6 592 374 *M* wären insgesamt 650 111 *M* Steuern zu entrichten gewesen, so daß bei deren Abführung das gesamte Aktienkapital ohne Verzinsung geblieben wäre und überdies sich ein Fehlbetrag an Betriebskosten von 56 500 *M* ergeben hätte. Der Betriebsüberschuß einer weiteren Kleinbahn belief sich im Jahre 1921 auf 220 385 *M*, der für Verwaltungskosten, Zinsen, Erneuerungsrücklage, und zwar für letztere nur in unzureichendem Maße, aufging. Demgegenüber hätte die Verkehrssteuer bei einer Einnahme aus dem Personenverkehr in Höhe von 456 271 *M* und aus dem Güterverkehr in Höhe von 2 317 000 *M* insgesamt 216 934 *M* ausgemacht. Es wäre also nur ein Betrag von 3451 *M* für die angeführten Kosten verblieben, somit hätte sich ein Fehlbetrag fast in Höhe des Steuerbetrages errechnet.

Es liegt bei der Verkehrssteuer ganz ähnlich wie bei der Abgabe für Straßenbenutzung. Wie es dort nicht mehr angängig ist, streng nach dem Wortlaut der Abrede die Abgabe nach der reinen Bruttoeinnahme zu berechnen, so entspricht es hier nicht der Billigkeit, wenn die Verkehrssteuer von der vollen Betriebseinnahme erhoben wird, zumal da schon längst nicht mehr die Steuerbeträge in die Fahrpreise nach der gesetzlichen Höhe einkalkuliert werden können. Hier wie dort haben die Einnahmen zwar ziffernmäßig infolge der Umwälzung der Wirtschaftsverhältnisse eine ungeheure, nie vorausgesehene Höhe, die weit über die Beträge in normalen Zeiten hinausgeht, erlangt, ermöglichen aber trotzdem nicht die Entrichtung der Abgabe für Straßenbenutzung oder der Verkehrssteuer in rechnerisch voller Höhe und zugleich einen hinreichenden Gewinn für den Unternehmer. Namentlich hat sich, wie auch die oben angeführten Beispiele erkennen lassen, das Verhältnis der Bruttoeinnahme zu dem Gewinnerträgnis des Unternehmens von Grund aus geändert. Während früher in normalen Zeiten die Betriebseinnahmen zu dem Gewinn in einem angemessenen,

annähernd gleichbleibenden Verhältnis standen, ist jetzt trotz der ungeheuer gesteigerten Bruttoeinnahme in der Mehrzahl der Fälle kein hinreichender Gewinn mehr vorhanden, um eine genügende Verzinsung des Gesellschaftskapitals und die Rücklagen für den Erneuerungsfonds und sonstige Rückstellungen vornehmen zu können, geschweige denn, daß die Verkehrssteuer aufgebracht werden kann, gegen die die Gewinnanteile vollständig verschwinden. Gleich wie bei der Abgabe für Straßenbenutzung unausgesprochener Wille der Parteien war, daß durch sie nicht die gesamte Bruttoeinnahme aufgezehrt werde, vielmehr dem Unternehmer ein hinreichender Gewinn verbleiben sollte, so hat auch hier der Gesetzgeber durch die Erhebung der Verkehrssteuer die Existenzmöglichkeit des Unternehmens nicht in Frage stellen wollen. Im Jahre 1917, als das Gesetz verabschiedet wurde, bestand in tarifarischer Hinsicht annähernd der Zustand, wie er im Frieden war. Die Tarife der Verkehrsunternehmungen unterschieden sich noch kaum von den Friedenssätzen. Niemand hatte daran gedacht, daß darin so von Grund aus veränderte Verhältnisse eintreten könnten, wie sie es heute sind. Die Roheinnahme aus dem Betriebe ist infolge der andauernd verteuerten Löhne und Materialkosten ins ungeheuerliche gestiegen und trotzdem ist der nach Abzug der bloßen Betriebskosten verbleibende Gewinn nicht ausreichend für die Begleichung der Verkehrssteuer. Dabei war es zur Vermeidung noch weiteren, das Unternehmen gefährdenden Verkehrsrückganges nicht möglich, bei Heraufsetzung der Tarife auf Grund der ständigen unaufhaltsamen Material- und Lohnsteigerungen die Verkehrssteuer, wenn sie überhaupt in Ansatz gebracht wurde, entsprechend dem Sinn des Gesetzes in vollem Umfange einzurechnen. Absicht des Gesetzgebers war aber nur, den Verkehr in einer für das Unternehmen tragbaren Weise mit Steuern zu belasten. Die Steuerabgaben sollten zu den Einnahmen in einem angemessenen Verhältnis stehen, sie aber nicht soweit aufzehren, daß für den Unternehmer kein hinreichender Gewinn verbleibt. Gesetze sind aber in gleicher Weise wie Verträge nach Treu und Glauben auszulegen. Das hat das Reichsgericht in verschiedenen Entscheidungen anerkannt. So hat es in der im Band 96 Zivilsachen S. 326 abgedruckten Entscheidung ausgeführt, daß für die Auslegung von Gesetzen dasselbe gilt, was im § 133 BGB. für die Auslegung von Willenserklärungen angegeben ist. Der Richter hat also den wirklichen Willen des Gesetzes zu erforschen. Er muß den der Vorschrift zugrunde liegenden Rechtsgedanken erforderlichenfalls durch Einschränkung oder Erweiterung des bloßen Wortsinnes zur Geltung bringen. Als Hilfsmittel darf er in Zweifelsfällen die Absicht des Gesetzgebers oder den erkennbaren Zweck des Gesetzes, die gesetzgeberischen Vorarbeiten und dgl. für die Auslegung in zweckentsprechender Weise mit heranziehen. In diesem Sinne haben sich auch frühere Entscheidungen des Reichsgerichts (vgl. RG. Zivils. Bd. 89, S. 187 und Bd. 90, S. 57) geäußert.

Nach der amtlichen Begründung sollte die neue Verkehrsbesteuerung, die übrigens lediglich aus Anlaß des Krieges zur Deckung des Reichsbedarfs erfolgte und daher heute eigentlich ihre Berechtigung verloren hat, entsprechend dem Sinne und der Absicht des Gesetzes denjenigen treffen, für dessen Rechnung die Beförderung erfolgt, im öffentlichen Verkehr also denjenigen, der den Beförderungspreis zu zahlen hat. Da nun aber die Unternehmer, die die Steuer abzuführen haben, bei den heutigen außerordentlichen wirtschaftlichen Verhältnissen nicht mehr ohne Gefährdung ihrer Existenzmöglichkeit die vollen Verkehrssteuern in die Fahrpreise, die die Löhne und Materialkosten schon übermäßig hoch geschraubt haben, einrechnen können, sind sie auch nicht mehr gehalten, von der vollen Bruttoeinnahme Steuern zu entrichten. Hätte der Gesetzgeber solche anormalen Zeitverhältnisse voraussehen können und an sie gedacht, so hätte er gewiß besondere Bestimmungen hierfür getroffen. Es entspricht nicht dem Willen des Gesetzgebers und führt zu schwerer Unbill, wenn von der heute künstlich aufgeblähten Bruttoeinnahme in voller prozentualer Höhe die Steuer erhoben wird. Den richtigen, dem Sinn des Gesetzes entsprechenden Ausweg weisen hier die oben besprochenen Schiedsgerichtsurteile, namentlich das über die Abgabe für Straßenbenutzung. Auch hinsichtlich der Verkehrssteuer wird zweckmäßig zu unterscheiden sein zwischen einer Grundeinnahme, wie sie sich unter normalen Verhältnissen entwickelt hätte, und der Mehreinnahme, wie sie allein auf den veränderten, bei Erlaß des Gesetzes nicht voraussehbaren Verhältnissen beruht. Nur die Grundeinnahme, die ganz in derselben Weise wie bei der Abgabe für die Straßenbenutzung festzustellen ist, darf allenfalls mit der Verkehrssteuer belastet werden, während die Mehreinnahme als tote Einnahme von der Steuer frei bleiben muß. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß die in dem deutschen Verkehrssteuergesetz vorgeschriebenen Steuersätze bei weitem höher sind als im Auslande, soweit dort überhaupt eine Verkehrssteuer erhoben wird. Beispielsweise ist diese in England und Frankreich in Anbetracht der zahlreichen Befreiungsvorschriften für Unternehmungen der hier in Betracht kommenden Art ungleich viel niedriger als bei uns.

Daß die bisherige Art der Erhebung der Verkehrssteuer wirtschaftlich nicht mehr berechtigt ist, ist auch daraus zu entnehmen, daß das Reich sich veranlaßt gesehen hat, bei gewissen Verkehrsunternehmen auf Grund besonderer Gesetze die Abführung der Verkehrssteuer auszusetzen. Das zeigt am besten, daß die Anwendung des Verkehrssteuergesetzes in der ursprünglichen Form für die heutigen Zeitverhältnisse nicht mehr paßt. Es ist nämlich durch das Gesetz vom 5. März 1921 allgemein für die Beförderung auf Wasserstraßen die Erhebung der Verkehrssteuer zeitweise ausgesetzt. Im besonderen ist dann noch durch das Gesetz vom 31. März 1921 der Binnenschiffsverkehr seit dem 20. April 1921 und durch Gesetz vom 7. Januar 1922 der See- und Küstenschiffsverkehr seit dem 31. Januar 1922 von der Entrichtung der Verkehrssteuer befreit worden. Was dem einen recht ist, ist dem andern billig, muß es auch hier heißen. Die Verhältnisse bei den Straßen- und sonstigen Kleinbahnen liegen nicht weniger ungünstig als bei dem Binnen- und Küstenschiffsverkehr. Es scheint daher an der Zeit, für die Kleinbahn- und Straßenbahnunternehmen, die, wie allbekannt ist, schon seit längerer Zeit notleidend sind, in gleicher Weise die Entrichtung der Verkehrssteuer in Wegfall zu bringen. Wenn dies nicht geschehen kann, so ist zum mindesten geboten, die Verkehrssteuer nicht mehr von der rein kassenmäßigen Bruttoeinnahme zu berechnen, sondern, wie dargelegt ist, von einer zu ermittelnden Grundeinnahme, wie sie sich bei normalen Verhältnissen ergeben hätte. Die Grundeinnahme für die einzelnen Verkehrsunternehmen zu ermitteln, ist durchaus angängig und bietet keine besonderen Schwierigkeiten. Es wird erfahrenen, fachkundigen Sachverständigen leicht möglich sein, für die Grundeinnahme zuverlässige Schätzungen abzugeben. Sie werden gewisse allgemein gültige Normen aufstellen müssen, die dann je nach der besonderen konkreten Lage des Unternehmens Abänderungen erfahren.

So wie der Zustand bisher war, daß die Unternehmer nur auf besonderes Gesuch hin unter Vorlegung der Bilanz die Verkehrssteuer erlassen erhalten konnten, kann er nicht bleiben. Wenn die Straßen- und Kleinbahnen eine Verkehrssteuer zahlen sollen, so darf sie nur so bemessen werden, daß die Unternehmen sie zu tragen vermögen; sie haben, wie die Ausführungen ergeben, einen rechtlichen Anspruch, die Verkehrssteuer auf die Beträge beschränkt zu sehen, wie sie den Einnahmen in normalen Zeiten entsprechen würde, wenn anders die weitere Entwicklung ihnen nicht verhängnisvoll werden soll.

Die finanzielle und wirtschaftliche Lage der ungarischen Staatsbahnen.

Vom Staatssekretär **Dionys v. Kelety**, Direktionspräsidenten der ungarischen Staatsbahnen.

(Schluß.)

Zweifellos können die Staatsbahnen durch eine Vereinfachung ihres auf Großungarn zugeschnittenen administrativen Apparates und durch andere Sparmaßnahmen eine gewisse Verminderung der Ausgaben erreichen, aber die Personalausgaben haben sich am wenigsten erhöht, weshalb Einschränkungen bei diesem Posten am wenigsten einen finanziellen Erfolg versprechen. Unter den heutigen Verhältnissen können die Bezüge des Personals nicht herabgesetzt werden. Bliebe also nur die Verminderung des Personalstandes. Man glaubt allgemein, daß die Staatsbahnen über einen ungeheueren Überschuß an Arbeitskräften verfügen. Großungarn hatte auf seinen 19 386 Kilometer Bahnen 66 528 Bahnbeamte und 94 600 Arbeiter, das heißt auf den Streckenkilometer entfielen 3,42 Beamte und 4,86 Arbeiter, im ganzen 8,28 Angestellte. Auf die verbliebene Streckenlänge von 7267 Kilometer fallen 36 875 Angestellte und 33 566 ständige Arbeiter, was pro Streckenkilometer 5 Angestellte und 4,6 Arbeiter, zusammen also 9,6 Mann ergibt. Demgegenüber befanden sich bei den deutschen Bahnen im Jahre 1920 1 095 316 Angestellte und Arbeiter, was pro Streckenkilometer 20,6 Mann entspricht. In Friedenszeiten arbeiteten die österreichischen Staatsbahnen mit 11,85, die Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit 17,48, die Südbahn mit 15,95, die holländische Eisenbahn mit 9,38 und die belgische Eisenbahn mit 10,98 Mann, also die holländische Eisenbahn ausgenommen, jede andere mit einem höheren Stand pro Streckenkilometer, als die ungarische Staatseisenbahn.

Den Friedensverhältnissen gegenüber ergibt jedoch der Vergleich nach Streckenkilometern ein falsches Bild, denn infolge der Verstümmelung des Landes sind uns die auf größeren Verkehr eingerichteten, verkehrsstarken Linien, die Knotenpunkte, Spezialwerkstätten und andere Arbeitsstätten verblieben, so daß als Grundlage des Vergleichs richtig die Personalverteilung des zwischen die Trianoner Grenzen fallenden Teiles des früheren Ungarn angenommen werden muß, wobei erhellt, daß innerhalb der heutigen Grenzen gegenüber den 35 191 Angestellten des Friedens nur um 1684 Mann (darunter 216 Beamte) mehr vorhanden sind, als auf dem gleichen Gebiet im Frieden.

Und doch hatte die Staatsbahn in der gleichen Zeit von den aus dem besetzten Gebiet vertriebenen 15 098 Eisenbahnern 13 615 Flüchtlingen (1857 Beamten, 4791 Hilfsbeamten, 6967 Unterbeamten) Unterkommen gewährt, wozu sie auch über den eigenen Betriebsbedarf hinaus verpflichtet war, da der Staat für diese Leute im Augenblick nicht sorgen konnte. Übrigens war dieser Zuwachs zum größeren Teile auch notwendig geworden, denn die Neuanstellungen hatten seit dem Kriegsende pausiert, so daß diese Flüchtlinge den inzwischen eingetretenen großen Abgang ersetzt haben.

Wie sich dieser Abgang in anderen Posten bei den Pensionären zeigt, dafür kann ich mit erschrecklichen Ziffern dienen: die Staatsbahnen zählen heute 17 957 Pensionäre und 4957 Leute mit Ruhestandslöhnen, deren gesamte Ruhestandsgebühren das Ausgabenbudget der Bahn mit 13,43 Milliarden belasten.

Zur Charakterisierung der Leistungen des diensttuenden Personals muß ich darauf hinweisen, daß diese Angestellten in den letzten 4½ Jahren nicht annähernd den alten ruhigen Friedensbetrieb zu versehen hatten, sondern daß sie es waren, die die Bahn aus dem völligen Ruin der Konvulsionen der Jahre 1918/19 herausgehoben haben. Es wurde ihnen vielerlei andere Arbeit aufgebürdet, die in Friedenszeiten unbekannt war: Bahnwache, Verproviantierungsdienst, Wiederherstellung der vollkommen umgestürzten finanziellen Ordnung, der Dienstzuwachs durch die maßlose Steigerung der Zahl der Grenzstationen usw., nicht zu sprechen von den Schwierigkeiten, die als Ausfluß der heutigen Wirtschaftslage auf dem Gebiete der Materialbeschaffung und des Zahlungsdienstes bestehen.

Als Beispiel will ich nur erwähnen, daß die Bahn, die im Frieden außer dem gesetzlichen Gelde des Landes nur mit drei fremden Valuten zu rechnen gezwungen war, deren Wert stabil blieb, und die nur in der Abrechnung des Auslandverkehrs eine Rolle spielten, heute mit elf, ständigen Wertveränderungen unterliegenden ausländischen Devisen, und zwar nicht nur im Auslandverkehr, sondern auch im überwiegenden Teile ihres Materialbeschaffungsdienstes arbeitet. Welche Arbeitsvermehrung dies bedeutet, braucht nicht besonders erläutert zu werden.

Abgesehen hiervon kann jedoch der Eisenbahndienst bei einer anderen Organisation unzweifelhaft auch mit einem kleineren Personal versehen werden. Auch in dieser Hinsicht haben wir schon vor zwei Jahren alle Vorstudien beendet, damit auf eine dem kleinen Staatsgebiete vielleicht besser entsprechende, entweder vollkommen zentralistische oder rein dezentralistische Betriebsführung übergegangen werden kann. In ersterem Falle wären die gegenwärtigen sechs Betriebsleitungen in fünf bis sechs Verkehrsleitungen aufzulösen, im zweiten Falle der Wirkungs- und Arbeitskreis einer kleinen Zentraldirektion zum bedeutenden Teile in jenen der Betriebsleitungen zu überweisen. Beide Systeme könnten jedoch nur mit einem Aufwand an Versetzungen verwirklicht werden, an den bei der herrschenden Wohnungsnot nicht gedacht werden kann.

In dieser Zwangslage muß also die Vorbedingung einer ökonomischeren Betriebsführung in der Ausmerzung der Mängel der gegenwärtigen Organisation der Staatsbahnen gesucht werden. In dieser Hinsicht will ich bloß einige jener Maßnahmen berühren, die sich bereits dem Abschluß nahe oder in einem vorgeschrittenen Stadium der Durchführung befinden. So der Übergang vom Stundengeldsystem bei der Entlohnung des Lokomotivführer- und Zugbegleitpersonals auf das die wirkliche Leistung honorierende System der Kilometergelder, wie auch die Arbeiten der im Zuge befindlichen Tarifreform. Von dieser letzteren Reform erwarten wir auf personellem Gebiete weitgehende Ersparnisse, ist doch unsere konfuse Warenklassifizierung der Hauptgrund dafür, daß der Tarifrestitutionsdienst monatlich mit etwa 40 000 Gesuchen, der Kassendienst mit 20 000 bis 25 000 Zahlungsausfällen zu kämpfen hat.

Nach Fertigstellung der organischen Tarifreform rechnen wir damit, daß durch die Befreiung von den Restitutionen, Ausfällen und den damit verbundenen überaus zahlreichen Prozessen auch die Zahl der Arbeitsstellen in erheblichem Maße vermindert werden kann, ohne daß dadurch die Interessen des Publikums oder des Eisenbahngeschäftes beeinträchtigt würden.

Diese auf die Vereinfachung und Beschleunigung der Verwaltung abzielenden Arbeiten sind schon seit Monaten im Zuge, und so traf der jüngste Beschluß des Ministerrates, wonach bei den Direktions- und Betriebsleitungszentralen eine 20proz., beim Vollzugsdienst aber eine womöglich 10proz. Personalreduzierung angeordnet wurde, die Direktion der Staatsbahnen nicht ganz unerwartet. Die mechanische Durchführung der Personalreduzierung allein stellt jedoch ziffernmäßig keinen allzu großen finanziellen Erfolg in Aussicht, wobei zu berücksichtigen ist, daß den aus dem Dienste zu entlassenden Angestellten statt ihres Monatsgehaltes ein 80proz. Ruhegehalt, oder eine einmalige größere Abfindungssumme sichergestellt werden muß. Da nach der Sachlage vom 1. Mai die Gesamtbezüge des Personals samt Wohnungsgeld 25.331 Milliarden ausmachten, bedeutet eine Reduktion von durchschnittlich 15 % eine Ersparnis von 3,75 Milliarden, wogegen sich jedoch an Ruhegehältern eine Mehrausgabe von 3 Milliarden ergibt, so daß die ziffernmäßige Ersparnis insgesamt auf 750 Millionen zu veranschlagen ist, was angesichts der 75—80 Milliarden betragenden jährlichen Ausgaben der Staatsbahnen ein verschwindend geringer Betrag ist. Ein wenig gesteigert kann das Ergebnis werden, wenn man dasselbe Verfahren auch den Arbeitern gegenüber anwendet, die bei den Staatsbahnen bekanntlich nach dreijähriger Dienstleistung ebenso ständige Angestellte der Anstalt werden, wie das genannte Personal. Dies mit hinzugerechnet ist der Betrag, um den das Budget der Staatsbahnen unter solchem Titel verringert werden kann, mit rund 1 Milliarde zu veranschlagen. Die Ersparnisse suchen wir daher nicht darin, besser gesagt dem Wesen nach nicht darin, sondern wir wollen sie dort zur Geltung bringen, wo durch Organisationsänderungen eine sparsamere Abwicklung des Betriebes ermöglicht wird.

Die Verwaltung der Staatsbahnen ist heute tatsächlich eine sehr bureaukratische, wobei jedoch nicht vergessen werden darf, daß dieser bureaukratische Geist zu sehr großem Teile durch die Einfügung der Staatsbahnen in die Staatsverwaltung verursacht wurde, beziehungsweise heute noch gebieterisch gefordert wird.

Wie wäre kaufmännischer Geist und Raschheit in eine Institution zu bringen, in der jeder Bewegung von den Paragraphen des Gesetzes über die staatliche Rechnungsführung die Richtung gegeben wird?

Dieses Gesetz enthält die Normen der staatlichen Verrechnung, und obwohl es gestattet ist, daß bei staatlichen Betrieben die Rechnungslegung nach einem davon abweichenden System geführt werden kann, wie denn auch die Verrechnungen der Staatsbahnen tatsächlich nach dem System der doppelten Handelsbuchhaltung geführt werden —, sind die Betriebe von den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen trotzdem nicht ausgenommen.

Die Staatsbahnen sind infolgedessen genötigt, neben ihren regelmäßigen Verrechnungen noch besondere Bücher zu führen, um die im Gesetze über die staatliche Rechnungsführung festgestellten periodischen Ausweise unterbreiten zu können, und sind gezwungen, die Ergebnisse ihrer Schlußrechnung von neuem derart umzuarbeiten, daß sie in das Rubrikensystem der staatlichen Schlußrechnungen eingefügt werden können. Dadurch wird der Finanzdienst bei den Staatsbahnen selbstverständlich äußerst stark belastet, und es muß dabei ein zahlreiches Personal beschäftigt werden.

Das Gesetz über die staatliche Rechnungsführung enthält aber außerdem noch andere Verfügungen, die hinsichtlich der staatlichen Verrechnung vollständig am Platze sind, die Staatsbahnen aber derart in Fesseln schlagen, daß sie die bei jedem Betrieb naturgemäß notwendige Bewegungsfreiheit und die Möglichkeit den Verhältnissen angepaßter Verfügungen vollständig unterbinden.

Eine Folge der Verfügungen des Gesetzes über die staatliche Rechnungsführung ist es, daß zur Erledigung der meisten Fragen finanzieller Natur die Erwirkung der vorherigen Zustimmung wenigstens eines, in der Regel jedoch zweier Ministerien (des Handels- und des Finanzressorts), in vielen Fällen sogar die des Ministerrats erforderlich ist, und dabei gibt es kaum eine einzige auf den Betrieb bezughabende wichtigere Verfügung, die keine finanzielle Wirkung hätte. Solche Angelegenheiten können demnach bloß mit großem Zeitverlust erledigt werden, oft erst zu einer Zeit, da die von der geplanten Maßnahme für den Betrieb erhoffte günstige Wirkung, besonders unter den heutigen sich rapid verschlimmernden wirtschaftlichen Verhältnissen, nicht mehr zur Geltung gelangen kann.

Ich will mit der Aufzählung von Beispielen nicht fortfahren, doch geht auch schon hieraus klar hervor, daß keinerlei Reform der Verwaltung der Staatsbahnen allein die in bezug auf die Betriebsmäßigkeit daran geknüpfte Besserung bringen kann, solange diese Verwaltung nicht von dem heute auf ihr lastenden verwickelten Kontrollsystem befreit wird.

Andererseits ist die rigoroseste Kontrolle dem den größten Kapitalwert des Staates repräsentierenden Betrieb gegenüber schon aus dem Gesichtspunkte der Beruhigung der Allgemeinheit nicht allein wünschenswert, sondern sogar notwendig, wenn diese Kontrolle nur in einer Weise geübt wird, daß sie ohne Gefährdung der Kontinuität des Eisenbahnbetriebes wirklich im Dienste des ausgeprägten Dienstcharakters steht.

Mit dem ausgesprochenen Prinzip der Betriebsmäßigkeit läßt sich auch die Tatsache schwer vereinbaren, daß die Staatsbahnen trotz ihrer heutigen schwierigen Situation mit Verpflichtungen belastet sind, die zur Steigerung des Betriebsdefizits in hohem Maße beitragen. Den Staatsbahnen werden nämlich mit Berufung auf höhere volkswirtschaftliche Interessen ebenso wie in der Vergangenheit solche Aufgaben aufgebürdet, die für sie bei der Gestaltung ihrer Bilanz einen empfindlichen Verlust bedeuten.

Die Staatsbahnen tragen die Last der verschiedensten Tarifbegünstigungen, die gegenwärtig einen Wert von etwa 4,14 Milliarden repräsentieren. Unter diesen befinden sich auch viele staatliche Transportbegünstigungen, wie z. B. die Tarifbegünstigung für die zum Zwecke der Erhaltung der staatlichen, Munizipal- und Gemeindestraßen erforderlichen Steine und Kiesmengen, was schon deshalb eine große Belastung bedeutet, weil die Begünstigung nach dem Ausnahmetarif Nr. II gewährt wird, dessen normale Tarifsätze sich schon weit unter den Eigenkosten bewegen. Doch wandert hier schließlich der Wert dieser Begünstigung aus einer Tasche des Staates in die andere, da hierdurch das Handelsportefeuille mit demselben Betrage entlastet wird, wenn dieser auch in der Bilanz der Staatsbahnen im ganzen zum Ausdruck kommt.

Einen gleichen Verlust bedeutet für den Haushalt der Staatsbahnen die der kgl. ung. Post gewährte Begünstigung, wonach die Staatsbahnen verpflichtet sind, die Postwagen unentgeltlich zu befördern.

In der Vergangenheit hatte diese Begünstigung noch einen Gegenwert darin, daß die Korrespondenz der Staatsbahnen dafür Portofreiheit genoß. Diese Portofreiheit wurde eingestellt, doch entschädigt die Post die Traktionskosten den Staatsbahnen nicht, was bei den heutigen Selbstkosten eine weitere Schädigung von beinahe einer Milliarde K. pro Jahr bedeutet.

Anders steht es um die für andere Artikel gewährten Tarifbegünstigungen, die — wie ich dies schon im vorhergehenden ausführte — ohne dem Konsumenten irgendeinen Vorteil zu bieten, nur dazu dienen, die Verluste der Staatsbahnen zu steigern. Das Budget der Staatsbahnen wird auch durch die Fahrbegünstigungen für Beamte und andere belastet; sehr weitgehend ist unter diesen die Begünstigung der Arbeiterwochenkarten (10—5 % der normalen Fahrpreise betragende Begünstigungen), die die Bilanz der Staatsbahnen mit 2,5 Milliarden jährlich, zusammen daher mit 6,6 Milliarden solcher Ausgaben belasten, die sie offenkundig statt der einzelnen Staatsverwaltungen, bzw. bei den nichtstaatlichen Arbeitern statt der Privatindustrie zu tragen gezwungen ist.

Allgemein bekannt ist es weiter, daß das Fundament des Lokalbahnnetzes des Landes durch jene Gesetze geschaffen wurde, durch die die Staatsbahnen verpflichtet wurden, diese Bahnen in Betrieb zu nehmen.

Diese Verpflichtungen legten den Staatsbahnen schon in der Vergangenheit bedeutende Lasten auf — im letzten Kriegsjahr in der Höhe von 47,8 Millionen Goldkronen. Obwohl das Lokalbahnnetz innerhalb der Trianoner Grenze auf ein Drittel seines Umfanges in Großungarn herabgemindert wurde, decken die in Verbindung mit den Tariferhöhungen gesteigerten Beteiligungen der Staatsbahnen unzweifelhaft die in letzter Zeit eingetretene riesige Erhöhung der Betriebskosten bei weitem nicht.

Infolgedessen wird die Betriebsbilanz der Staatsbahnen auch durch diesen Posten schwer belastet; die zahlenmäßige Höhe dieser Belastung kann ich jedoch heute nicht genau angeben, da die Berechnungen noch im Zuge sind.

Die unter verschiedenen Titeln beanspruchten Freikarten schädigen die Einnahmen der Staatsbahnen ebenfalls um bedeutende Summen, obwohl meines Wissens die unter viel günstigeren wirtschaftlichen Verhältnissen arbeitenden westeuropäischen Staaten zur Ausfolgung von Freikarten nicht verpflichtet sind. All dies sind Momente, die das Prinzip der Betriebsmäßigkeit der Staatsbahnen verletzen, bei der Beurteilung der Wirksamkeit der Staatsbahnen jedoch niemals in Betracht gezogen werden.

Im vorhergehenden war ich bestrebt, ein objektives Bild der mit den heutigen gestörten wirtschaftlichen Verhältnissen kämpfenden Staatsbahnen zu zeichnen. Sobald jemand entweder bloß eine einzelne Phase des schweren Ringens der Staatsbahnen, oder die Kritik des ganzen Systems selbst aus der ungesunden Atmosphäre herausgerissen behandeln wollte, in der die Volkswirtschaft des ganzen Landes lebt, dürfte er kaum zu einem wahrheitsgemäßen Ergebnis gelangen.

Denn unzweifelhaft kann ein Land auch unter gesunden volkswirtschaftlichen Verhältnissen eine schlecht geleitete teuer verwaltete Eisenbahn besitzen, es ist jedoch das Gegenteil nicht denkbar, daß in einem in seiner Existenzbasis erschütterten Lande bei kranker Volkswirtschaft gerade nur die Eisenbahn gesund bleibe.

Der ständige Ausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung

hat am 14.—15. Juni d. J. in Villach seine 76. Sitzung abgehalten. In der Sitzung, die von Herrn Abteilungsleiter, Ober- und Geheimer Regierungsrat Melchers der Reichsbahndirektion Köln an Stelle des verhinderten Reichsbahndirektionspräsidenten von Guérard geleitet wurde, waren sämtliche Ausschußmitglieder vertreten; außerdem nahm der Abteilungschef der schwedischen Staatsbahn, Herr Olofsson, als Gast an der Tagung teil. Dem Vertreter der Niederländischen Eisenbahnen, Herrn Abteilungschef Bronsing wurden anläßlich seiner 25jährigen Zugehörigkeit zum Wagenausschuß die Glückwünsche des Wagenausschusses ausgesprochen.

Gegenstand der Verhandlungen waren zunächst die Anträge der Österreichischen Bundesbahnen und der Südbahn in Wien, die von dem Ausschuß des internationalen Wagenverbandes in seiner 1. Konferenz zu Graz im September 1922 gefaßten zahlreichen Auslegungsbeschlüsse zum internationalen Wagenübereinkommen (RIV.) auch für das Vereinswagenübereinkommen (VWÜ.) anzuwenden. Außerdem waren von den Niederländischen Eisenbahnen und der Südbahn in Wien eine Reihe von weiteren Änderungen des VWÜ. beantragt, die sich seit dem Bestehen des VWÜ./RIV. als wünschenswert ergeben hatten. Angeregt waren diese Anträge durch ein Rundschreiben der Vorsitzenden Verwaltung des Wagenausschusses vom Januar 1923, in dem diese sämtliche Vereinsmitglieder darauf aufmerksam gemacht hatte, daß gemäß dem Beschluß der Vereinsversammlung in Berlin von 1921 nach Ablauf von 2 Jahren seit Inkrafttreten des ab 1. Januar 1922 gültigen VWÜ. eine Nachprüfung der jetzt vereinbarten Mietsätze stattfinden soll; es werde angezeigt sein,

dabei gleichzeitig eine allgemeine Prüfung des VWÜ. vorzunehmen, um auch alle sonstigen Änderungen oder Verbesserungen aufzunehmen, die sich inzwischen als erstrebenswert ergeben hätten. Die Vorsitzende Verwaltung ersuchte daher die Vereinsverwaltungen, etwaige Anträge baldmöglichst einzureichen. Im Laufe der Verhandlungen in Villach erwies es sich als unmöglich, die vielen Punkte der verschiedenen Anträge sofort im Ausschuß endgültig zu verarbeiten. Es wurde daher beschlossen, einen Unterausschuß, bestehend aus neun Verwaltungen, einzusetzen, der unter Berücksichtigung der bereits vorliegenden oder noch eingehenden Anträge und Anregungen einen Entwurf für ein neues VWÜ. aufstellen soll. Der Unterausschuß soll seine Arbeiten derart beschleunigen, daß sie bis zur nächsten Sitzung des Vollausschusses am 12. September beendet sind, damit das neue VWÜ. noch in der für Oktober d. J. beabsichtigten Vereinsversammlung zur Beschlußfassung gestellt werden und zu dem bei der letzten Neubearbeitung in Aussicht genommenen Zeitpunkt — 1. Januar 1924 — eingeführt werden kann. Sämtliche Vereinsverwaltungen sollen durch die Vorsitzende Verwaltung des Ausschusses nochmals ersucht werden, alle noch beabsichtigten Anregungen für die Umarbeitung schleunigst, und zwar ausnahmsweise der Vorsitzenden Verwaltung des Ausschusses (Reichsbahndirektion Köln) unmittelbar zuzuleiten.

Zu den Bestimmungen über die Zulassung und Einstellung von Privatwagen beschloß der Ausschuß, an der für den Verein durch die Übergangsvorschriften im VWÜ. getroffenen vorläufigen Regelung noch festzuhalten, hierfür also in dem neuen Entwurf keine grundlegenden Änderungen vorzusehen, weil es unzweckmäßig erschien, eine Neuregelung für den Wagendienst zu versuchen, solange die grundlegenden tarifarischen Bestimmungen für Privatwagen noch in der Schwebe sind.

Durch die Neuordnung des Güterwagenparks der gesamten deutschen Reichsbahn sind die Güterwagenparkverzeichnisse der deutschen Reichsbahndirektionen in der bisherigen Form nicht mehr verwendbar und müßten völlig umgearbeitet werden. Das Verzeichnis wird aber bei den Dienststellen der Reichsbahn künftig nicht mehr benötigt, weil diese alle Anfragen über die Bauart (Ladefläche, Laderaum, Ladegewicht usw.) der Reichsbahngüterwagen, auch von Verkehrstreibenden, an die Güterwagenkartei des Eisenbahnzentralamtes in Berlin zu richten haben; auch die Vereinsverwaltungen werden von dort in kürzester Zeit jede gewünschte Auskunft erhalten. Mit Rücksicht hierauf soll zur Ersparnis von Kosten von der Ausgabe neuer Güterwagenparkverzeichnisse für die deutschen Reichsbahndirektionen vorläufig abgesehen werden.

Der Ausschuß hatte zu prüfen, ob für den Vereinsbereich eine Ausnahme von den „Bestimmungen über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen" notwendig sei, um die gleichmäßige Behandlung von Güterwagen zu sichern, deren Untersuchung mehr als 3 Jahre zurückliegt. Es ergab sich, daß die beteiligten Vereinsverwaltungen bereits unter sich vereinbart haben, nach dem Auslande nur Wagen zu verwenden, deren dreijährige Untersuchungsfrist noch nicht überschritten ist, und daß auch die anderen Verwaltungen mit nur wenigen Ausnahmen schon zu der dreijährigen Frist zurückgekehrt sind oder demnächst (bis zum 1. Juli 1923) zurückkehren werden. Unter diesen Umständen hielt der Ausschuß die Einführung einer Ausnahmebestimmung nicht mehr für erforderlich.

Die Österreichischen Bundesbahnen hatten die Aufnahme einer Anmerkung zu § 4 des VWÜ. beantragt, wonach mehrere von dem zusammenhängenden Netz der Österreichischen Bundesbahnen und untereinander räumlich getrennte Linien in bezug auf die gegenseitige Wagenbenutzung als selbständige Bahnen zu betrachten und über die Wagen dieser Linie gesonderte Schuldnachweise aufzustellen sein sollten, um die Wagenversorgung dieser Strecken zu sichern. Da gegen den Antrag verschiedene Bedenken geltend gemacht wurden, erklärte sich die antragstellende Verwaltung im Laufe der Verhandlungen bereit, auf die Aufnahme der Anmerkung vorläufig zu verzichten und die Wagenversorgung durch entsprechende Sondervereinbarung mit den Nachbarbahnen zu regeln.

Einem Antrag der Südbahn, die Verwendung von Draht zur Befestigung von Wagendecken und zum Umspannen der Ladung und Decken als betriebsgefährdend zu verbieten, stimmte der Ausschuß zu. Für die Übergangszeit bis zum Inkrafttreten der Änderung des VWÜ. ersucht der Ausschuß die Vereinsverwaltungen, ihre Dienststellen anzuweisen, schon jetzt im Sinne dieses Beschlusses zu verfahren.

Eine Anzahl weiterer Beschlüsse über Änderungen des VWÜ. und seiner Muster wurde dem Unterausschuß zur Einarbeitung in den Entwurf des neuen VWÜ. überwiesen. Kbr.

Verkehr mit dem besetzten Gebiet.

Wir erhalten folgende Zuschrift aus dem Ruhrgebiete, der wir gern Raum geben:

Wer von den im Einbruchsgebiet wohnenden Deutschen gehalten ist, ins unbesetzte Gebiet zu reisen, sei es aus beruflichen oder persönlichen Gründen, soll dies nicht vermeiden. Das gleiche gilt für die Reise aus dem unbesetzten in das besetzte Gebiet. Die Franzosen bezwecken ja mit ihren Paß- und Revisionsschwierigkeiten nicht allein ins einzelnste gehende persönliche Schikanen, sondern vor allem die tatsächliche Unterbindung des Verkehrs zwischen den geknechteten und den freien deutschen Landen und umgekehrt. Dies sollte stets im Auge behalten werden, auch angesichts aller Erschwernisse und Demütigungen bei der Durchfahrt durch die Sperrgrenze und bei der Beschaffung des Paßvisums. Der ungehemmte berufliche und persönliche Verkehr und Austausch zwischen hüben und drüben ist von äußerster Wichtigkeit hinsichtlich des Durchhaltens und der Stärkung des nationalen Willens. Wir halten es uns hierbei ganz uneingeschränkt vor Augen, wie schwer es für jeden rechten Deutschen ist, derartige Unbill auf sich zu nehmen. Es ist ja schon, abgesehen von dem Zeitverlust, gegen die Erfahrungen aus einer glücklicheren Vergangenheit eine unerhörte Zumutung, mitten auf der Reise durch urdeutsche Lande plötzlich halten zu müssen, oft Stunden und viele Stunden lang, sei es in der Eisenbahn, in der Straßenbahn, im Gefährt oder zu Fuß, um fremden Eindringlingen, die sich wie Räuber gebärden und jede Ordnung untergraben, den Personalausweis vorzuzeigen und das Gepäck zur Durchsuchung zu öffnen. Das wird jeder Deutsche empfinden, der das Herz noch auf dem rechten Fleck hat.

Eine viel stärkere Zumutung ist natürlich die Art und Weise, auf welche versucht werden muß, von den Franzosen das Paßvisum zu erhalten. Wir sagen ausdrücklich „versucht", da der größte Teil der Stempelanforderungen von Tag zu Tag unerledigt bleibt. Es mag sein, daß die Vorgänge, die sich hierbei abspielen, je nach dem Ort der Handlung und der Verfassung der Soldateska mehr oder weniger hart und erniedrigend sind. An vielen Orten sind die Vorgänge jedoch derart, daß sie jeder Beschreibung spotten. Wir wissen aus mehreren Städten, daß dort täglich vormittags und nachmittags nur je eine Stunde abgestempelt wird, und zwar mit einer Langsamkeit, bei der in der Stunde nur zehn oder weniger Ausweise erledigt werden. Die die Stempel anfordernden Deutschen männlichen und weiblichen Geschlechts liegen viele Stunden lang vor verschlossenem Tor. Sie stellen sich schon mit dem ersten Morgengrauen an, um die ersten sein zu können. Da bei dem von der Willkür beliebten Schneckentempo naturgemäß jeden Tag der Andrang größer werden muß, stellen sich neuerdings in steigender Zahl Personen, hauptsächlich Männer aus dem Arbeiterstande, schon am Abend vorher mit der letzten — ach so spärlich bemessenen — Fahrgelegenheit ein, um die Nacht hindurch auf dem Straßenpflaster bei kalter Witterung und oft bei Regen den Augenblick abzupassen, wo sich ihnen der Raum öffnet, in welchem ihnen, den Deutschen, mit einem viereckigen roten Stempel die Erlaubnis zur Reise durch deutsches Land ausnahmsweise bestätigt wird. Ausnahmsweise! Denn man soll nur nicht denken, daß nun jeder mit Aufopferung der Nachtruhe und vieler Zeitversäumnis das Recht für sich erworben hätte, auch bestimmt seinen Ausweis gestempelt zu erhalten. Weit gefehlt! Zunächst müssen Gründe vorgebracht werden, welche die Notwendigkeit einer Reise vom deutschen ins deutsche Land beweisen sollen. Berufliche Gründe fallen durchweg unter den Tisch, es sei denn, daß es sich um dringend bezeichnete Reisen für Lebensmittelbeschaffung handelt. Auch Hinweise auf Krankheit und Krankheitsfälle werden oft zurückgewiesen, selbst bei Vorlegung von ärztlichen Attesten. Es ist wahre Glückssache, abhängig von der Laune der „Herren", die den unglücklichen Bittsteller mit dem roten Klecks beglückt. Trotz alledem! Der Verkehr hin und her darf nicht unterbunden werden. Die Gründe, die dafür sprechen, sind, wie oben gesagt, zu wichtig.

Dies gilt auch für die im unbesetzten Gebiet wohnenden Deutschen, obgleich hier nach den Vorschriften der Franzosen die Beschaffung des Paßvisums sich noch viel schwieriger wird einrichten lassen. Aber wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg. Und der Wille muß da sein. Der Verkehr aus dem unbesetzten in das besetzte Gebiet muß schon deshalb so rege wie möglich sein, damit den Brüdern jenseits der Sperrgrenze durch persönliches Erleben der Zustände im besetzten Gebiet immer wieder klar wird, wie ungleich besser im unbesetzten Deutschland Luft und Leben schmecken. Wohl hört man hin und wieder Äuße-

rungen von Besuchern aus Nord- oder Süddeutschland, daß doch von dem passiven Abwehrkampfe nicht viel zu sehen sei. Diesen Leuten empfehlen wir, sich einmal einige Wochen im besetzten Gebiet aufzuhalten, mit offenen Augen und offener Seele, und dann zurückzukehren in ihre Heimat. Sie werden, falls sie persönliche und wirtschaftliche Freiheit zu schätzen wissen und nicht von einer Knechtesseele besessen sind, den gewaltigen Unterschied empfinden. Jedenfalls geht es so den Deutschen, denen es vergönnt ist, nach Überwindung der Sperrschwierigkeiten sich für kurze oder längere Zeit in einer unbesetzten Stadt aufhalten zu können und zu erleben, wie auf den Straßen keine feindlichen Uniformen Auge und Herz trüben, wie der Auto- und Fuhrwerksverkehr mit allen Waren, sogar mit Kohlen, die man im Ruhrgebiet, dem größten Kohlenrevier, auf der Straße nicht mehr kennt, sich abspielt, wie durch jeden Bahnhof bei Tag und bei Nacht der Reiseverkehr ungestört pulsiert und jeder Reisende auf pünktliche und bequeme Beförderung rechnen kann, als könnte es garnicht anders sein. Auch die Personalausweise werden geprüft, aber von strammen deutschen Soldaten, denen man sich selbstredend mit größter Bereitwilligkeit ausweist. Schier staunt das Auge und das Herz klopft schneller: Dort fahren noch Eil- und D-Züge und fröhlich singende Wanderscharen steigen aus den Zügen! Das ist fast wie ein Wunder aus einer anderen Welt. Und doch war diese Welt auch unser Eigentum! Welche Widerstandskraft alsdann dazu gehört, wieder zurückzukehren in das geknechtete Gebiet, kann nur der ermessen, der es stets wieder erleben muß.

Warum wir dies schreiben? Nicht um zu klagen und zu jammern! Das Leben ist im ganzen Vaterlande wahrhaftig nicht leicht; das Gespenst der Teuerungssorgen und der Sorgen um die vielen unschuldig innerhalb und außerhalb der Grenzpfähle leidenden Deutschen erwacht mit jedem neuen Morgen, in jedem deutschen Herzen, das noch einen Funken Deutschtums in sich trägt. Aber doch schreiben wir dies, um Euch zuzurufen, Euch Brüdern im freien Deutschland: Ihr, die Ihr draußen seid, bleibt eingedenk der Vorteile, die Ihr auf freiem deutschen Boden genießt, und bleibt täglich wach und stark im Gedenken der anderen, die Euresgleichen sind, und mit und für Euch den Kampf ausfechten, der über unser Schicksal entscheiden wird. Viel trotzige und starke Herzen tragen den Kampf an Rhein und Ruhr, aber viele aus der Masse versagen und verzagen. Sie müssen unterstützt werden durch stets neue Kräftezufuhr, sowohl seelischer als auch materieller Art.

Es ist ja ganz unmöglich, die Nöte und Leiden im einzelnen aufzuzählen, welche die Deutschen im besetzten Gebiet belasten. Daß viele, viele unschuldig in den Gefängnissen schmachten, für viele Jahre schmachten sollen, daß Tausende von Männern und Frauen, die nichts getan haben, als die Pflicht der Treue gegen das Vaterland zu erfüllen, ausgewiesen werden, berichten täglich die Zeitungen. Das Herz krampft sich wohl immer wieder zusammen und wird weh und wund, dies immer wieder ohnmächtig lesen zu müssen. Welch eine Summe von Not und Leid im einzelnen und ganzen aber mit diesen Gefängnisstrafen und Ausweisungen durch die Feinde verbunden ist, können Fernstehende naturgemäß nur ahnen. Die es erleben, tragen den unauslöschlichen Haß im Herzen, und bei den von der Feindeshand nicht unmittelbar Getroffenen, aber Miterlebenden speichern sich Zorn und Haß kaum weniger auf. Man muß Zeuge z. B. jener brutalen Ausweisungen sein, um hierin ganz empfinden zu können.

In der Nähe der großen Eisenbahnlinien, Werkstätten und Verschiebebahnhöfe wohnen die Eisenbahnarbeiter und Angestellten vielfach in Orts- oder Stadtbezirken eng zusammen, so daß es den Franzosen hier ein leichtes ist, mit den Ausweisungen zu wüten, auch wenn die Eisenbahner keine Dienstwohnungen innehaben. Als kürzlich der französische Befehl an die Eisenbahner erging, innerhalb 48 Stunden den Dienst für die Franzosen aufzunehmen, andernfalls die Ausweisung erfolge, entwickelte sich in einem derartigen Eisenbahnerbezirk urplötzlich ein Auswandererleben, wie es beim Flüchten der Belgier im Jahre 1914 vor den Deutschen auf ihrem berechtigten siegreichen Vormarsch nicht bewegter gewesen sein kann. Damals aber schrie alle Welt über die Barbarei der Deutschen; heute jedoch schweigt alles, und kaum jemand nimmt Notiz von dieser durch nichts begründeten Kriegsmaßnahme der Franzosen mitten im „Frieden". Die Franzosen verlangen von den Eisenbahnern, daß sie bei der Ausweisung die Wohnungen vollständig und mit allen Wohnungseinrichtungen, bis zum Eßgeschirr, versehen, zurücklassen, um sie den französischen Familien zur Verfügung zu stellen. Den Deutschen ist aus den tausendfachen Erfahrungen der letzten acht Jahre natürlich bekannt, was das heißt, wenn Franzosen in ihren durchweg mit so viel Liebe und Sauberkeit unterhaltenen Wohnungen hausen werden. Was Wunder, wenn nach dem Bekanntwerden jenes Befehls ein jeder versuchte, von den Habseligkeiten bei nahen und fernen Freunden und Verwandten in Sicherheit zu bringen, was eben möglich war. Mit Fuhrwerken, Karren, Wägelchen und Handgepäck sah man Hunderte von Erwachsenen und Kindern die Straßen durcheilen, hinauf und herunter, hin und her. Dies währte jedoch nur wenige Stunden. Durch einen tiefgehenden Flieger, wahrscheinlich auch durch Verrat, erhielten die Franzosen Kenntnis hiervon, was zur Folge hatte, daß prompt Gruppen von schwerbewaffneten Soldaten in den Straßen erschienen, die Gassen durchrasten, in die Häuser hinein, hinter den flüchtenden Leuten her, um Möbelstücke zu erhaschen und die Eisenbahner zum Zurückbringen ihrer Habseligkeiten mit Waffendrohung zu veranlassen, wobei auch scharfe Schüsse nicht verschmäht werden, z. B. auf eine Frau, die dadurch schwer verletzt wurde. Der Lächerlichkeit entbehrte auch dieses Schauspiel nicht, wenn man sah, wie Kinder von zehn Jahren mit einem Wägelchen, dessen Inhalt aus einem Stuhl und wenig Wäsche bestand, von zwei Soldaten links und rechts mit aufgepflanztem Bajonett im Siegesschritt durch die Straße geführt wurden. Nunmehr lagert eine dumpfe quälende Ungewißheit über diesen Eisenbahnerstraßen. Der und jener ist inzwischen ausgewiesen, wer kommt heute und morgen dran? Diese Frage peinigt die Leute bei Tag und bei Nacht. Man muß sich vergegenwärtigen, was es heißt, innerhalb einer Stunde das eigene Heim unter solchen Umständen verlassen zu müssen. Viele Eisenbahner besitzen eigene kleine Häuser, haben etwas Land und Vieh, hausen in den Wohnungen mehr als ein Menschenalter und müssen das alles aufgeben. Mit welcher Brutalität die Franzosen bei den Ausweisungen selbst vorgehen, möge daraus erhellen, daß sie die Eisenbahner oft massenweise des Nachts aus den Wohnungen holen und ohne jegliche Umstände mit Lastautos über die Sperrgrenze befördern.

Warum wir dies schreiben? Nicht um zu klagen! Aber es soll Euch jenseits der Sperre im freien Deutschland zurufen: Helft uns, kommt immer wieder herüber und sorgt für regen Austausch seelischer und materieller Art, stärkt die Verzagten und unterstützt die Versagenden. Wenn unser Kampf mit unserer Niederlage endet, so ist das auch Eure Niederlage. Wenn Rhein und Ruhr verlorengehen, so seid auch Ihr verloren! Und Deutschland darf nicht verlorengehen!

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Deutsche Reichsbahn als Pfand für Reparationsanleihen. Die deutsche Reichsregierung hat, wie bekannt, in ihrer letzten Ergänzungsnote zu der Reparationsfrage die Heranziehung der Reichsbahn für Reparationszwecke in Vorschlag gebracht. Die Reichsbahn soll mit allen Anlagen und Einrichtungen von dem sonstigen Reichsvermögen losgelöst und in ein Sondervermögen umgewandelt werden, das in Einnahmen und Ausgaben von der allgemeinen Finanzverwaltung unabhängig ist und unter eigener Verwaltung steht. Die Reichsbahn soll Goldobligationen in Höhe von 10 Milliarden Goldmark ausgeben, die alsbald als erststelliges Pfand auf das Sondervermögen eingetragen werden und vom 1. Juli 1927 ab mit 5 % verzinslich sind, also eine Jahresleistung von 500 Millionen Goldmark sicherstellen.

Um zu ermessen, wie groß die Leistungen sind, die danach von der Reichsbahn erwartet werden, ist es notwendig, sich einige Friedenszahlen ins Gedächtnis zurückzurufen.

Das Anlagekapital der deutschen Staatsbahnen, deren Rechtsnachfolgerin die Reichsbahn geworden ist, betrug am 31. März 1920 21,5 Goldmilliarden. Dieses Anlagekapital hat sich inzwischen auf der einen Seite durch Beschaffungen und Bauten vermehrt, auf der anderen Seite durch Abtretung von Strecken infolge des Versailler Vertrages vermindert; es kann heute hochgeschätzt auf rund 25 Goldmilliarden angenommen werden. Die Aufnahme einer ersten Hypothek von 10 Goldmilliarden auf dieses Kapital bedeutet eine starke finanzielle Belastung des Unternehmens, da die Beleihung 40 % des Gesamtwertes ausmacht. Bei Schaffung eines Sondervermögens für die Reichsbahn, das vom Reich unabhängig ist, werden weitere Mittel zur Verbesserung der Anlagen (Elektrisierung, zum Ausbau des Netzes, zur Vermehrung des Betriebsmittelparks usw.) gleichfalls durch Anleihen gedeckt werden müssen. Solche Anleihen werden um so mehr notwendig werden, als die Leistungsfähigkeit des Unternehmens aufs äußerste gesteigert werden muß, wenn die Verzinsung der Goldobligationen sichergestellt werden soll. Im Jahre 1913 brauchte die preußische Staatsbahn für Zwecke solcher Investitionen 660 Goldmillionen. Auch an die Schaffung eines starken Betriebsfonds wird im Falle der Loslösung der Reichsbahn aus dem sonstigen Reichsvermögen gedacht werden müssen.

Was die Jahresleistung von 500 Millionen Goldmark zur Verzinsung der Goldobligationen anbetrifft, so sei auf folgende Zahlen hingewiesen: Nach der Reichsstatistik betrug der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben bei der Gesamtheit der deutschen Staatseisenbahnen in den letzten vier Friedensjahren

1910	924 Millionen Mark,
1911	1059 Millionen Mark,
1912	1062 Millionen Mark,
1913	1001 Millionen Mark,
im Durchschnitt	1011 Millionen Mark.

Die elsaß-lothringischen Eisenbahnen sind hierbei ausgeschieden, dagegen sind die infolge des Friedensdiktates sonst noch verlorengegangenen Strecken (Saargebiet, Oberschlesien, polnischer Korridor usw.), deren Betriebsüberschüsse mangels früherer Abrechnungsunterlagen nur geschätzt werden können, nicht abgesetzt. Nimmt man den Anteil dieser Strecken an den Betriebsüberschüssen auf etwa 12 % an, so ergibt das einen durchschnittlichen Überschuß von 890 Millionen ℳ. Hiervon gehen die Beträge ab, die für den Schuldendienst aufzubringen waren. Diese Beträge beliefen sich auf etwa 380—400 Millionen Mark.

Die mitgeteilten Zahlen beweisen, daß die Reichsbahn bei Anspannung aller Kräfte in der Lage sein kann, die ihr auferlegten Lasten zu tragen, wenn dem Reiche wieder wirtschaftliche Bewegungsfreiheit und damit die Möglichkeit zur Entwicklung des Verkehrs auf das Maß des Friedensverkehrs gegeben wird. Zu berücksichtigen ist dabei, daß der Reichsbahn eine Frist von vier Jahren, nämlich bis zum 1. Juli 1927, verbleiben soll, um bis dahin die erforderliche Leistungsfähigkeit wieder zu erlangen. Auf alle Fälle kann aber wohl ausgesprochen werden, daß die der Reichsbahn angesonnene Last das Höchstmaß dessen darstellt, was ihr zugemutet werden kann.

v. S.

— **Neue Schnellzüge.** Seit 1. Juli verkehren, zunächst bis zum 31. August, die neuen FD-Züge Berlin-Hamburg (ab Lehrter Bahnhof 5,57 Uhr nachm., an Altona 10,09 Uhr nachm.; ab Altona 6,43 Uhr vorm., an Berlin 10,50 Uhr vorm.) und Berlin-München (ab Anhalter Bahnhof 11,45 Uhr vormittags, an München 10,19 Uhr nachmittags; ab München 8,05 Uhr vorm., an Berlin 6,30 Uhr nachmittags).

Seit dem 20. d. M. verkehrt außerdem das Schnellzugpaar D 24/25 Berlin-München (mit Schlafwagen): ab Anhalter Bahnhof 7,10 Uhr nachm., an München 7.39 Uhr vorm. (Anschluß nach Salzburg); ab München 11,05 Uhr nachm., an Berlin 11,17 Uhr vormittags.

Ferner verkehren seit 1. Juli wieder die Schnellzüge D 32/31 Berlin-Hamm (Anschluß Ruhrgebiet): ab Potsdamer Bahnhof 1.00 Uhr nachm. über Magdeburg-Braunschweig-Hildesheim-Altenbeken-Soest, an Hamm 9,28 Uhr nachm.; ab Hamm 9,45 Uhr vorm., an Berlin 6,16 Uhr nachmittags.

— **Gültigkeit der Fahrscheinhefte des Mitteleuropäischen Reisebüros (MER-Fahrscheinhefte).** Aus Anlaß der am 1. Juli 1923 eintretenden Fahrpreiserhöhung ist die Geltungsdauer aller im Mai und Juni gelösten Fahrscheinhefte des Mitteleuropäischen Reisebüros gemäß der auf den Heftumschlägen aufgedruckten Bestimmungen derart beschränkt worden, daß sie am 3. Juli 12 Uhr mitternachts erlischt. Gegen Nachzahlung des Fahrpreisunterschiedes werden jedoch diese Fahrscheinhefte auch noch nach dem 3. Juli innerhalb der 60tägigen Geltungsdauer zur Benutzung zugelassen. Der Fahrpreisunterschied ist grundsätzlich vor Antritt der Reise oder Weiterreise bei einer Ausgabestelle des Mitteleuropäischen Reisebüros (MER-Ausgabestelle) oder einer größeren Fahrkartenausgabe nachzuzahlen. Die Fahrkartenausgaben, bei denen der Fahrpreisunterschied nachgezahlt werden kann, werden von der vorgesetzten Reichsbahndirektion bestimmt und sind aus der von dieser erlassenen Bekanntmachung zu ersehen. Der zu erhebende Fahrpreisunterschied wird nach den auf den deutschen Fahrscheinen angegebenen Preisen ermittelt. Es wird somit nacherhoben:

a) bei den im Mai gelösten Fahrscheinheften
   (1) das Siebenfache der Preise bei Fahrscheinen 1. und 2. Klasse,
   (2) das Fünffache der Preise bei Fahrscheinen 3. und 4. Klasse;

b) bei den im Juni gelösten Fahrscheinheften
   (1) das Dreifache der Preise bei Fahrscheinen 1. und 2. Klasse,
   (2) das Zweifache der Preise bei Fahrscheinen 3. und 4. Klasse.

Zu den deutschen Fahrscheinen rechnen bei Erhebung des Fahrpreisunterschiedes auch die Fahrscheine nach und von Ostpreußen und dem Freistadtgebiet Danzig durch Polen.

Die Fahrscheine zu Preisen in fremder Währung (beispielsweise Fahrscheine Saßnitz Hafen-Mitte See), deren bisherige Preise sich vorläufig nicht ändern, bleiben bei der Erhebung des Fahrpreisunterschiedes unberücksichtigt.

Über die Nachzahlung des Fahrpreisunterschiedes wird von den MER-Ausgabestellen, die mit der Ausfertigung von Fahrscheinheften beauftragt sind, ein Ergänzungsfahrschein 1., 2., 3. oder 4. Klasse ausgefertigt.

Die Reisenden mit Fahrscheinheften aus Mai und Juni (insbesondere die vom Auslande kommenden), die den Fahrpreisunterschied noch nicht gezahlt haben und auf den Stationen wegen der Kürze der Zeit eine Ergänzungsfahrkarte nicht mehr lösen konnten, werden zwar zum Antritt der Fahrt ohne eine solche Karte zugelassen; es ist aber von ihnen der Fahrpreisunterschied im Zuge zu erheben, und zwar nur bis zu einer Station des Zuglaufs auch dann, wenn das Heft noch Fahrscheine für weitere Strecken enthalten sollte. Die Nachzahlung des Fahrpreisunterschiedes für die weiteren Strecken muß an der Fahrkartenausgabe der Übergangsstation erfolgen. Kann das Zugpersonal wegen Überfüllung der Züge oder wegen anderer Gründe den Fahrpreisunterschied nicht erheben, so müssen die Reisenden auf der nächsten geeigneten Station die Nachzahlung nachholen.

— **Vorschriften für die Einreise in das von den Franzosen besetzte Gebiet.** Über den Verkehr zwischen dem besetzten und unbesetzten Gebiet (französische Zone) bestehen folgende Vorschriften:

1. Personen, die vom besetzten Gebiet nach dem unbesetzten Gebiet reisen wollen, müssen auf ihrem Personalausweis einen besonderen Vermerk des Kreisdelegierten ihres Wohnortes haben.

2. Personen, die in Gebieten wohnen, durch welche die Grenzlinie des Besatzungsgebietes läuft, müssen im Besitz eines gleichfalls vom Kreisdelegierten auszustellenden Grenzvisums sein, wenn sie den besetzten Teil ihres Kreises bereisen wollen.

3. Personen, die vom unbesetzten Gebiet in das besetzte Gebiet reisen wollen, haben die Genehmigung beim Oberdelegierten der zu bereisenden Zone (französische, englische, belgische) zu beantragen. Der Antrag muß Angaben über das Ziel, den Beginn und die Dauer der Reise, über den Ort der Ein- und Ausreise und den geplanten Reiseweg sowie Namen und Adressen der Personen enthalten, bei denen der Antragsteller abzusteigen beabsichtigt oder die über ihn Auskunft zu erteilen vermögen.

Dem Antrage sind zwei Lichtbilder, ein Personalausweis und eine Aufenthaltsurkunde beizulegen.

Die Gebühr für einen Ausweis beträgt 2000 ℳ.

— **Leiden der Eisenbahner an Rhein und Ruhr.** In welchem Maße die Eisenbahner am Rhein und an der Ruhr unter der Besetzung zu leiden haben, wird durch die folgende, den Zeitraum vom 10. Januar bis 23. Juni 1923 umfassende Zusammenstellung veranschaulicht:

1. A. Gesamtzahl der aus ihren Wohnungen vertriebenen Beamten, Angestellten und Arbeiter	8 623
a) aus dem neubesetzten Gebiet	1 660
b) aus dem altbesetzten Gebiet	6 963
ba) seit dem Einbruch ins Ruhrgebiet	7 077
bb) vor dem Einbruch ins Ruhrgebiet	—
B. Zahl der aus dem Gebiete ausgewiesenen Beamten, Angestellten und Arbeiter	7 563
a) aus dem neubesetzten Gebiet	1 901
b) aus dem altbesetzten Gebiet	5 662
ba) seit dem Einbruch ins Ruhrgebiet	5 675
bb) vor dem Einbruch ins Ruhrgebiet	—
2. A. Gesamtzahl der durch die Vertreibung aus den Wohnungen (Ziffer 1 A) betroffenen Familienangehörigen der vertriebenen Beamten, Angestellten und Arbeiter	26 317
a) aus dem neubesetzten Gebiet	7 080
b) aus dem altbesetzten Gebiet	19 237
ba) seit dem Einbruch ins Ruhrgebiet	19 237
bb) vor dem Einbruch ins Ruhrgebiet	—
B. Zahl der von den Ausweisungen (Ziffer 1 B) betroffenen Familienangehörigen der ausgewiesenen Beamten, Angestellten und Arbeiter	19 942
a) aus dem neubesetzten Gebiet	6 007
b) aus dem altbesetzten Gebiet	13 935
ba) seit dem Einbruch ins Ruhrgebiet	13 935
bb) vor dem Einbruch ins Ruhrgebiet	—
3. Zahl der Verhaftungen	841
a) im neubesetzten Gebiet	689
b) im altbesetzten Gebiet	152
ba) seit dem Einbruch ins Ruhrgebiet	149
bb) vor dem Einbruch ins Ruhrgebiet	3

Zahl der von den französischen Kriegsgerichten V e r u r t e i l t e n . . . 128
a) im neubesetzten Gebiet . . . 54
b) im altbesetzten Gebiet . . . 74
ba) seit dem Einbruch ins Ruhrgebiet . . . 69
bb) vor dem Einbruch ins Ruhrgebiet . . . 5

Zahl der Gesamtsumme der S t r a f e n :

	Jahre	Monate
1. Zeitdauer	254	8
a) im neubesetzten Gebiet	72	10
b) im altbesetzten Gebiet	181	10*)
ba) seit dem Einbruch ins Ruhrgebiet	181	9*)
bb) vor dem Einbruch ins Ruhrgebiet	—	1

	Fr.	Mark
2. Geldhöhe	250	164 138 000
a) im neubesetzten Gebiet	250	105 985 000
b) im altbesetzten Gebiet	—	58 153 000
ba) seit dem Einbruch ins Ruhrgebiet	—	58 150 000
bb) vor dem Einbruch ins Ruhrgebiet	—	3 000

Zahl der schweren und leichten M i ß h a n d l u n g e n . . . 126
a) im neubesetzten Gebiet . . . 113
b) im altbesetzten Gebiet . . . 13
ba) seit dem Einbruch ins Ruhrgebiet . . . 11
bb) vor dem Einbruch ins Ruhrgebiet . . . 2

Zahl der T ö t u n g e n . . . 11
a) im neubesetzten Gebiet . . . 7
b) im altbesetzten Gebiet . . . 4
ba) seit dem Einbruch ins Ruhrgebiet . . . 4
bb) vor dem Einbruch ins Ruhrgebiet . . . —

Anmerkung zu Ziffern 1 und 2:
Die Zahlen stellen, im Gegensatz zu den „Fällen“ der Ziffer 3 ff, physische Personen dar. Da die aus dem Gebiet Ausgewiesenen (Ziffer 1 B) ihre Wohnungen verlassen müssen, sind die Zahlen von 1 B in den (allgemeineren) von 1 A mitenthalten. Ebenso ist es mit den Ziffern von 2 B in 2 A, soweit die Familien der Beamten usw. die Wohnung verlassen mußten bzw. verlassen haben.

Anmerkung zu Ziffer 3 ff:
Es handelt sich hier um „Fälle“. Die gleiche Person kann mehrmals verhaftet oder sowohl mißhandelt (Ziffer 6) als auch verhaftet (Ziffer 3) werden usw.

— **Abschnürung des besetzten Gebiets.** Aus Coblenz wird unterm 2. d. M. gemeldet: Infolge des Eisenbahnunfalls in der belgischen Besetzungszone bei D u i s b u r g hat die Interalliierte Rheinlandkommission nach Beratung mit General Degoutte und dem belgischen Oberkommandanten beschlossen, daß folgende Maßregel im Rheinland und im Ruhrgebiet zur Anwendung gelangt: Die Überschreitung der Grenzlinie zwischen dem besetzten und dem nicht besetzten Gebiet wird vom 2. Juli mitternacht ab in beiden Richtungen jedem deutschen Staatsbürger untersagt, wenn es sich nicht um Zwecke der Ernährung oder um besondere Familienereignisse handelt. Diese Entscheidung bleibt 14 Tage in Kraft. Die Bestimmungen über den Transitverkehr werden nicht abgeändert.

Dazu wird der DAZ. aus Köln vom gleichen Tage berichtet: Der Beschluß der Interalliierten Rheinlandkommission, die Grenze zwischen dem besetzten und unbesetzten Gebiet auf 14 Tage zu sperren, ist praktisch auch für die e n g l i s c h e Z o n e dadurch wirksam geworden, daß die Franzosen bei H e n g s t e y die Weiterreise aller Reisenden verhindern. Die Reisenden müssen die Züge verlassen.

Ferner wird von deutscher amtlicher Eisenbahnstelle mitgeteilt, daß der heute um 3 Uhr in Köln fällige über Düsseldorf gehende B e r l i n e r D - Z u g um 7 Uhr abends in Köln noch nicht eingetroffen war. Über die Gründe des Ausbleibens war der Eisenbahnbehörde nichts bekannt.

— **Französischer Schlag gegen den Reiseverkehr zwischen Nord- und Süddeutschland.** Aus Frankfurt (M.) wird der D.A.Z. unterm 29. Juni berichtet: Durch das Aufreißen der Bahngleise auf der Station L a n g e n ist dem internationalen Reiseverkehr zwischen Nord- und Süddeutschland ein zweiter schwerer Schlag versetzt worden. Wenn schon durch die Besetzung des Offenburger Bahnhofes der Verkehr zwischen Karlsruhe und Basel auf großen Umwegen bewerkstelligt werden muß, so ist durch die bei Langen vollzogene Zerstörung die Eisenbahnverwaltung aufs neue gezwungen, auf weiten Umwegen den Anschluß an die Schweiz zu erreichen.

— **Die Explosion auf der Duisburger Rheinbrücke.** Auf der Duisburger Rheinbrücke, die unter militärischer Bewachung stand, erfolgte kürzlich gerade in dem Augenblick, als ein Zug der belgischen Armee die Brücke passierte, eine Explosion. Die belgischen Truppen haben die Brücke in weitem Umkreis abgesperrt. Über den wahren Umfang der durch die Explosion angerichteten Beschädigungen und über die Höhe der Zahl der Toten und Verletzten konnte noch nichts Genaues festgestellt werden. Der Versand der beschlagnahmten Kohlen aus dem Ruhrbezirk wurde fast ausschließlich über die jetzt gesprengte Brücke geleitet.

*) Außerdem 30 Jahre Zwangsarbeit.

— **Zur Ausweisung der Eisenbahner aus dem besetzten Gebiet.** Wie aus Coblenz vom 2. d. M. gemeldet wird, haben sämtliche im D u i s b u r g e r B e z i r k wohnenden deutschen Eisenbahner folgenden Austreibungsbefehl erhalten: „Sie haben sich am 2. Juli, 4 Uhr nachmittags, zwecks Abtransportes ins unbesetzte Gebiet im Wachtlokal in der Weilerstraße zu melden. Die Schlüssel Ihrer Wohnung haben Sie mitzubringen und abzugeben. Für schadhafte oder abhandengekommene Sachen werden Sie haftbar gemacht. Es ist nur gestattet, Handgepäck mitzunehmen. Sie haben sich mit Proviant für zwei Tage zu versehen.“

— **Wiederanschluß der Renchtalbahn an die badische Hauptbahn.** Durch die Besetzung des Knotenpunktes Appenweier durch die Franzosen war die dort abzweigende Renchtalbahn nach Oppenau lahmgelegt worden, die die Zufahrt zu den Kniebisbädern vermittelt. Auf dem Teilstück Zusenhofen-Oppenau konnte ein rein örtlicher Betrieb geschaffen werden, nachdem der schwierige Landtransport einer Maschine von Renchen her, dem Endpunkt der durchschnittenen Hauptbahn, gelungen war. Inzwischen hat die Bahnverwaltung ein Anschlußgleis von Renchen nach Zusenhofen fertiggestellt, das dem Güterverkehr bereits dienstbar gemacht ist, dem jetzt der Personenverkehr folgen wird. Damit ist die Zufahrt ins Renchtal von Karlsruhe her wieder hergestellt. Die Züge der Renchtalbahn verkehren zwischen Oppenau und Renchen, wo sie Anschlüsse an die durchlaufenden Züge haben.

— **Die Fahrpreiserhöhung im Personenverkehr.** Der seit 1. Juli gültige Fahrpreis beträgt im Fernverkehr für das Kilometer in der 1. Klasse 800, 2. Klasse 400, 3. Klasse 150, 4. Klasse 100 *M*. Die S c h n e l l z u g z u s c h l ä g e betragen in der 1. Zone (1—75 km) 1. Klasse 16 000 *M*, 2. Klasse 8000 *M*, 3. Klasse 3000 *M*; 2. Zone (76—150 km) 1. Klasse 32 000, 2. Klasse 16 000, 3. Klasse 6000 *M*; 3. Zone (über 150 km) 1. Klasse 48 000, 2. Klasse 24 000, 3. Klasse 6000 *M*. P l a t z k a r t e n kosten 1. Klasse 6000, 2. Klasse 3000, 3. Klasse 1000 *M*. B a h n s t e i g k a r t e 600 *M*. Die Preise für B e t t k a r t e n betragen in der 1. Klasse 200 000, in der 2. Klasse 100 000, für Liegeplätze 3. Klasse 40 000 *M*. Hierzu wird eine Vormerkgebühr von 10 % erhoben.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedenstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
Vom 3.6.—9.6.23 das	25 550 fache	4 500 fache	13 000 fache
„ 10.6.—16.6.23 „	31 400 „	5 000 „	15 550 „
„ 17.6.—23.6.23 „	36 780 „	7 000 „	18 900 „
„ 24.6.—30.6.23 „	49 820 „	10 000 „	25 950 „

— **Eisenbahnwissenschaftlicher Ferienkursus.** Die Verwaltungsakademie Berlin veranstaltet in der Zeit vom 24. September bis 6. Oktober 1923 in der Berliner Universität einen zweiwöchigen Ferienkursus. Die erste Woche behandelt als K u r s u s f ü r w i r t s c h a f t l i c h e V e r w a l t u n g die Fragen der Verwaltungsformen und neuzeitlichen Arbeitsmethoden und ist für Beamte aller Berufsgruppen bestimmt. Es sind unter anderem Vorträge vorgesehen über Staat und Wirtschaft (Reichsminister a. D. Dr. S c h o l z); Wirtschaftliche Gedankengänge. Wirtschaftliche Leerläufe in der Verwaltung (Reichsminister a. D. Dr. K o e t h); Psychotechnik im Dienste der Arbeiterorganisation (Prof. Dr. M o e d e); Behördenorganisationskunde (Staatsminister, Präsident, Prof. Dr. D r e w s); Ökonomie der geistigen Arbeit. Neuzeitliche Bürokunde (Reg.-Rat F r a n k). Führungen durch Berliner Musterbetriebe ergänzen diese Vorträge, um die Theorie mit der Praxis zu verbinden.

Die zweite Woche dient als E i s e n b a h n w i s s e n s c h a f t l i c h e r K u r s u s dazu, wichtige Probleme und Gegenwartsfragen des Eisenbahnwesens zu behandeln und einen Überblick zu geben über neuzeitliche Einrichtungen und Maßnahmen der Deutschen Reichsbahn. Von den Vorträgen seien folgende er-

wähnt: Internationale Bestrebungen im Eisenbahnwesen (Dr. Wolf, Geh. Reg.-Rat, Minister.-Rat); Eisenbahnverwaltungsreform (Dr. Sarter, Geh. Reg.-Rat. Min.-Rat); Die Reichsbahnfinanzen und ihre Neuordnung (Dr. Homberger, Minister.-Rat); Zeitfragen der Gütertarifbildung (Dr. Born, Geh. Reg.-Rat, Minister.-Rat); Lohn- und Besoldungspolitik der Reichsbahn (Dr. Roser, Geh. Reg.-Rat, Min.-Rat); Das Bildungswesen der Reichsbahn (Dr.-Ing. Schwarze, Geh. Baurat, Ministerial-Rat); Rationalisierung des Eisenbahnbetriebes (Dr.-Ing. Tecklenburg, Min.-Rat.); Werkstättenreform (Dr. Kühne, Geh. Baurat, Minister.-Rat); Neuerungen im Bau und Betrieb elektrischer Bahnen (Wechmann, Min.-Rat); Wirtschaftliche Ausgestaltung der Bahnhöfe und Strecken unter besonderer Berücksichtigung des Oberbaus.

Einzelheiten sind aus der vorläufigen Ordnung zu ersehen, die das Sekretariat der Verwaltungsakademie (Berlin W. 8, Charlottenstraße 50/51) gegen Einsendung eines Freiumschlags und 500 *M* übersendet.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind ernannt die Regierungsbauräte Stäckel und Scheehl zu Oberregierungsbauräten und der Regierungsrat Mahlo zum Oberregierungsrat.

Österreich.

— **Verkehrsnachricht.** Die Bundesbahndirektion hat für den gesteigerten Verkehr anläßlich des Schulschlusses eine ausgiebige Vermehrung der Westbahnschnell- und Fernpersonenzüge vorgesehen. Durch die neue Bestimmung, daß die D-Züge mit Platzkarteneinrichtung auch von Reisenden ohne Platzkarten benützt werden können, ist jedermann die Möglichkeit geboten, eine Fahrkarte, wenn auch ohne Anspruch auf einen Sitzplatz, zu erwerben. Überdies verkehren nach den hauptsächlichsten und beliebtesten Reisezielen täglich mehrere gänzlich platzkartenfreie Schnellzüge, wie vor dem Kriege. So wenig wie damals, als noch weit günstigere Betriebsverhältnisse herrschten, ist es heute zu Zeiten eines auf wenige Tage zusammengedrängten Massenverkehrs, wie beispielsweise zum Schulschluß, möglich, jedem einzelnen Reisenden einen Sitzplatz zu gewährleisten, trotz Anwendung aller zu Gebote stehenden Mittel zur Bewältigung des erhöhten Andranges. Seit 28. Juni sind zwei neue platzkartenfreie Schnellzüge in Verkehr, und zwar Zug Nr. 803 Wien-Simbach-München (Wien ab 10 Uhr 25 Min.) und Zug Nr. 309 Wien-Selzthal-Innsbruck und Bad Gastein-Villach (Wien ab 21 Uhr 10 Min.). Der um 10 Uhr 15 Min. von Wien-Westbf. abgehende Zug D Nr. 203 wird durchlaufende Wagen aller Klassen und einen Speisewagen nach Böckstein führen. Nähere Angaben enthalten die Aushängefahrpläne und Kursbücher.

Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit, daß die in den Fahrplänen vom 1. Juni für die Zeit vom 28. Juni bis 16. Juli vorgesehenen D-Züge Nr. 105 und 106 Wien-Leoben-Villach und umgekehrt (Wien-Südbahnhof ab 8 Uhr 45 Min. bzw. an 19 Uhr 59 Min.) bis auf weiteres nicht in Verkehr gesetzt werden. Es werden also für Reisen von und nach Kärnten nach wie vor folgende Schnellzüge zur Verfügung stehen: Die Tages-D-Züge über Leoben Nr. 103 und 104 (Wien-Südbahnhof ab 9 Uhr 35 Min., bzw. an 21 Uhr), die Nacht-D-Züge Nr. 9 und 10 (Wien-Südbahnhof ab 20 Uhr 10 Min. bzw. an 9 Uhr 50 Min.) über Marburg), bei welchen bekanntlich für die Durchreise durch das jugoslawische Gebiet ein Paßvisum nicht erforderlich ist, sondern der Vorweis irgendeines Identitätsnachweises genügt, und die Nacht-D-Züge Nr. 109 und 110 (Wien-Südbahnhof ab 21 Uhr 50 Min. bzw. an 7 Uhr 29 Min. über Leoben).

— **Schwellenersparnis bei den Bundesbahnen. Lang- neben Querschwellen im Eisenbahngleise.** Zu der in Nr. 25 dieser Zeitung unter vorstehendem Titel gebrachten, den Tagesblättern entnommenen Mitteilung über einen Oberbau mit abwechslungsweiser Anordnung von Lang- und Querschwellen wird uns von unterrichteter Seite folgende Richtigstellung bekannt gegeben: Es wurden wohl in der Kriegszeit infolge des ganz außerordentlichen Stoffmangels von den einzelnen Direktionen verschiedene Sparmaßnahmen durchgeführt, darunter auch die oben erwähnte. Es besteht aber nicht die Absicht, diese Anordnung, die wohl nur für untergeordnete Anlagen zulässig erscheint, nunmehr in weiterem Umfang einzuführen.

— **Internationaler Eisenbahnverband.** Am 25. und 26. Juni fand im Sitzungssaale der Handels- und Gewerbekammer unter dem Vorsitze des Ministerialrates des Deutschen Reichsverkehrsministeriums Vogel die zweite Tagung der Kommission für den Personenverkehr des Internationalen Eisenbahnverbande (Union Internationale des chemins de fer) statt.

Namens der österreichischen Bundesverwaltung begrüßte d Ausschußmitglieder Sektionschef Dr. Ondraczek, der es a eine gute Vorbedeutung für die Arbeiten der Kommission b zeichnete, daß die Tagung unter den günstigen Auspizien d vor kurzem in Bern zustande gekommenen internationalen Ve einbarungen über den Personen- und Gepäckverkehr stehe, di der Ratifikation durch die beteiligten Staaten harren. E wünsche den Beratungen der Kommission, die unter so hof nungsvollen Umständen einsetzten, namens der österreichische Bundesbahnen ein günstiges Ergebnis und vollen Erfolg.

An der Tagung nahmen Vertreter folgender Staaten teil Deutschland, Belgien, Spanien, Estland, Frankreich, Großbr tannien, Italien, Polen, Portugal, Rußland und Schweden.

Gegenstand der Beratung bildeten die Einführung der 24stün digen Zeitrechnung, die Sommerzeit, Reisegepäckversicherun und andere den Personenverkehr berührende Fragen.

Übrige europäische Länder.

— **Schweizerische Schleppschiffahrt-Genossenschaft.** Dem Ge schäftsbericht für 1922 dieser Genossenschaft, der mit Beteili gung der Bundesbahnen und der Kantone ins Leben gerufene schweizerischen Rheinreederei, entnehmen wir über die Schiff fahrtverhältnisse in jenem Jahr das folgende: Die Wasserver hältnisse des Rheins waren 1922 gut. Die Schiffahrt nach Straß burg war das ganze Jahr offen. Der ungewöhnliche Wettbewer der deutschen Eisenbahnen, der geringe Güterverkehr sowie de gute Wasserstand, der ein volles Ausnutzen der Tragfähigkeit der Schiffe ermöglichte, erwirkten ein Sinken der Frachten, und zwar im Schweizerverkehr bis auf den Stand der Vorkriegsjahre. Trotz des scharfen Wettbewerbes der deutschen Großreedereien beförderte die Genossenschaft im Jahre 1922 550 000 t Güter. Die Schiffahrt nach Basel konnte dank des günstigen Wasserstands des Rheins schon im Monat März aufgenommen und bis Mitte November durchgeführt werden. Der Basler Verkehr hat zum erstenmal seit Friedensschluß mit 170 000 t nach und von Basel die vor dem Krieg erreichte Verkehrszahl übertroffen. Von dieser Verkehrsmenge entfielen auf die Genossenschaft 100 000 t. Leider entsprach das finanzielle Ergebnis dem Arbeitsaufwand nicht. Da die neuen Hafenanlagen in Basel-Kleinhüningen im Berichtsjahre noch nicht in Betrieb genommen werden konnten, zeigte sich die Umschlagstelle Basel-St. Johann in den Sommermonaten dem Verkehr nicht gewachsen. Ferner fehlte es an Schleppdampfern. Der Reingewinn der Genossenschaft belief sich 1922 auf 88 598 Fr., gegenüber 110 443 Fr. im Vorjahr. Er wurde dem ordentlichen Reservefonds zugewiesen.

— **Elektrisierung der französischen Eisenbahnen.** Wie bereits in Nr. 9, S. 160 d. Ztg. berichtet ist, hat der Verwaltungsrat (Conseil supérieur) der französischen Eisenbahnen die Baupläne für das Jahr 1923, die für Elektrisierungsarbeiten 270 Mill. Franken vorsahen, genehmigt. Allein 124 Mill. Franken entfallen davon, wie die „Revue Générale de l'Electricité" mitteilt, auf das Netz der Südbahn, von dem in erster Reihe die Linie Toulouse-Dax mit ihren Abzweigungen in Betracht kommt. Einzelne dieser Zweigstrecken sind für den Betrieb mit Einphasen-Wechselstrom hergestellt worden und werden gegenwärtig für Gleichstrom umgebaut. In zweiter Reihe folgt der Umbau der Strecke Bordeaux-Irun. Die Elektrisierung der östlichen Zone bis zur Mittelmeerküste ist für später vorgesehen. Der Bau der Wasserkraftanlage im Ossau-Tal wird 30 Mill. Fr. beanspruchen; die Werke von Soulom und Eget bestehen bereits, müssen aber für die Lieferung von Gleichstrom eingerichtet werden. Für die Elektrisierung der östlichen Gebiete sollen später die Wasserkräfte der Ariège und der Têt herangezogen werden. — Die Paris-Orléans-Bahn sieht für 1923 einen Aufwand von 90 Mill. Fr. vor. Es soll vorläufig nur die Strecke Paris-Vierzon (200 km) der Hauptverkehrsader Paris-Limoges-Toulouse für elektrischen Betrieb eingerichtet werden. Die Betriebskraft werden die im Bau befindlichen Kraftwerke an der Creuse und an der oberen Dordogne liefern. — Auf dem Netze der Staatsbahnen werden sich die für 1923 auf 45 Mill. Fr. veranschlagten Elektrisierungsarbeiten auf die Vorortlinien von Paris (ehemaliges Netz der Westbahn) beschränken. — Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn beabsichtigt ihrerseits, mit einem Voranschlag von 11 Mill. Fr. erst die Elektrisierung der Strecke Culoz-Modane ohne Erstellung eines eigenen Kraftwerkes.

— **Italienische Staatsbahnfinanzen.** Nach einer in dem „Bolletino di Notizie economiche" wiedergegebenen Rede des Abgeordneten De Stefani werden nachstehende Verbesserungen bei den finanziellen Ergebnissen der Staatsbahnen erwartet:

1. Der im November 1922 auf 654,3 Millionen Lire geschätzte Fehlbetrag für das Betriebsjahr 1923/24 vermindert sich

auf 374,3 Millionen. Diese Verbesserung um 280 Millionen setzt sich aus 180 Millionen Minderausgaben und 100 Millionen Mehreinnahmen zusammen.

2. Im Betriebsjahr 1924/25 soll sich der Fehlbetrag auf 110,3 Millionen ermäßigen. Diese weitere Verbesserung um 264 Millionen Lire gegenüber dem Betriebsjahr 1923/24 beruht auf einer neuen Verminderung der Ausgaben um 180 Millionen und auf 84 Millionen Mehreinnahmen.

3. Im Betriebsjahre 1925/26 soll die Unterbilanz vollständig verschwinden.

In dem jetzt zu Ende gehenden Betriebsjahr 1922/23 wird noch auf einen Fehlbetrag von fast einer Milliarde Lire gerechnet. Die Ersparnisse, die man zu erzielen hofft, setzen sich aus folgenden Posten zusammen:

a) Verminderung des Personals durch Entlassungen und Mindereinstellungen . . . . . Seit dem 24. Mai 1915 hat die Kopfzahl der Angestellten bereits um 44 000 ermäßigt werden können. Die Ausgabe für den Kopf wird jährlich auf durchschnittlich 11 000 Lire veranschlagt.	480 Mill. Lire
b) Verständigere Anwendung des Achtstundentages . . . . Durch bessere Ausnutzung des Personals der niedrigeren Gehaltsstufen sollen 10 000 Arbeitskräfte mit einem Jahreslohn von 9000 Lire durchschnittlich erspart werden.	90 „ „
c) Revision der Einteilung der Angestellten in die Gehaltsstufen	10 „ „
d) Übernahme der bisher von der Verwaltung bezahlten Steuern auf die Nebeneinnahmen durch die Angestellten selbst	13 „ „
e) Ersparnisse bei der Beschaffung der Dienstkleidung	9 „ „
f) Ersparnis an Feuerungs- und Schmiermaterial durch Wiedereinführung der Ersparnisprämien	63 „ „
g) Minderausgaben für Wiederherstellung der Betriebsmittel infolge eines am 1. Juli 1923 in Kraft tretenden neuen Vertrages mit den Privatwerkstätten	38 „ „
h) Minderausgaben durch Vergebung der elektrischen Zugbeleuchtung und der Gestellung der Wagendecken an die Privatindustrie	3 „ „
i) Minderausgaben für Schadensersatz wegen Beschädigung, Verlustes und Beraubung von Gütern, geschätzt nach den im 1. Vierteljahr 1923 erzielten Ersparnissen	50 „ „
zusammen	786 Mill. Lire.

Dazu kommen etwa 184 Millionen Mehreinnahmen aus Tarifzuschlägen und aus der erwarteten Verkehrszunahme. Die Tariferhöhungen sollen möglichst bald abgebaut werden; eine Reform der Gütertarife wird in Angriff genommen. Außerdem wird zurzeit an der Durchführung einer Verbesserung und Vereinfachung in allen Zweigen des Verwaltungsapparats gearbeitet.

Im Güterverkehr ist eine fortschreitende Besserung zu verzeichnen. Die Zahl der im Monat März 1922 und 1923 beladen beförderten Güterwagen hat sich, in 1000 t ausgedrückt, wie folgt vermehrt:

	1922	1923
Wagenladungen . .	2768,7	3634,9
Stückgutwagen . .	305,9	339,3
insgesamt	3074,6	3974,2

Die Wagenladungen haben um 31 %, die Stückgutwagen um 11 % zugenommen, Durchschnitt: 29 %

Die Vermehrung der Wagenladungen betrug in der Zeit vom 1. Juli 1922 bis 31. März 1923 gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres 16,8 %, der Stückgutwagen 13,9 %, des ganzen Güterverkehrs 16,6 %.

Fremde Erdteile.

— Anschaffungen der amerikanischen Eisenbahnen. Trotz ihrer beständigen Klagen über den schlechten Geschäftsgang haben die amerikanischen Eisenbahnen in der letzten Zeit sehr erhebliche Aufwendungen gemacht, um gerüstet zu sein, wenn demnächst, wie sie erwarten, wieder eine Hochflut des Verkehrs eintritt. Sie haben vom 1. Januar 1922 bis Mitte März 1923 223 616 Güterwagen und 4219 Lokomotiven beschafft oder bestellt, von denen 117 280 Wagen und 2106 Lokomotiven, also je etwa die Hälfte, bereits geliefert und in Dienst gestellt sind, während der Rest bis zum Herbst fertiggestellt werden soll. Die Beschaffung von Betriebsmitteln ist damit noch nicht beendet, sondern wird weiter fortgesetzt.

Die Aufwendungen für diese Zwecke betrugen im Jahre 1922 245 000 000 Dollar, für 1923 sind 625 000 000 Dollar in Aussicht genommen. Dazu kamen 1922 noch 195 000 000 Dollar für Erweiterung der baulichen Anlagen. 1923 sollen für diesen Zweck 425 000 000 Dollar verausgabt werden.

Die genannten Aufwendungen gehen zu Lasten des Anlagekapitals, aber augenscheinlich nicht in Form von Aktien, sondern von Anleihen und Schuldverschreibungen. Die Eisenbahngesellschaften erklären, daß sie bei ihren Anforderungen an den Geldmarkt auf die Fortdauer der Eisenbahnpolitik vertrauen, die durch das Verkehrsgesetz von 1920 begonnen worden ist. Während sie bisher über dieses Gesetz und namentlich über dessen Bestimmung, das ihren Überschuß auf 5¾ % begrenzt, als eine Fessel geklagt haben, scheinen sie sich nunmehr mit ihm abgefunden zu haben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Gebühren.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b.

Am 10. Juli 1923 werden die Umlade- und Rollbockgebührensätze der Schmalspurbahnen des Reichsbahndirektionsbezirks Erfurt für je 100 kg wie folgt erhöht:

für Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 80 *M* auf 160 *M*,

für Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren usw.) von 400 auf 800 *M*,

für Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) von 320 auf 640 *M*.

Die alsbaldige Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.G.Bl. 1914 S. 455).

Erfurt, den 29. Juni 1923. (893)

Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife Teil I.

Am 1. Juli 1923 tritt eine Frachterhöhung von 200 % in Kraft. Die aus dieser Veranlassung im Heft A (Besondere Bestimmungen) eintretenden Erhöhungen werden durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 75 veröffentlicht. Für den Frachtsatzzeiger (Heft C I a) und die Ausnahmetarife (Heft C II) wird eine gemeinschaftliche Umrechnungstafel herausgegeben, die jedoch für die im Juni 1923 eingeführten oder geänderten Ausnahmetarife 3 d für Steinsalz und 9 für Bier nicht anzuwenden ist. — Gleichzeitig treten einige Privatbahnen den Ausnahmetarifen 11 (Düngemittel), 14 (frisches Obst) und 16 (Teigwaren usw.) bei.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 75.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz. (887)

Berlin, den 28. Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). D. Dienstkohlenausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 werden in Deutschland sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge sowie die Neben- und örtlichen Gebühren um rund 200 % erhöht. Die Erhöhungen werden teils durch Neuausgabe von Tarifen oder durch Tarifnachträge, teils durch Umrechnungstafeln durchgeführt. Mindestfrachten für Frachtstückgut 3000 *M*, Eilstückgut 6000 *M*, beschleunigtes Eilstückgut 9000 *M*. Näheres ergeben die Bekanntmachungen zu den einzelnen Tarifen. Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. Die gleiche Tariferhöhung tritt vom 1. Juli 1923 in den oben unter A bis D genannten Tarifen in Kraft. Die Genehmigung des Oberkomitees zur Erhöhung und Änderung der oben unter A und D genannten Tarife ist erteilt. Die Verschiebegebühr im Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. (Ausnahmetarif 6) beträgt 70 *M* für 100 kg. Die Gebühr im Verkehr mit Oderberg für Steinkohlen usw. beträgt 135 *M* für 100 kg. (891)

Oppeln, den 29. Juni 1923.

Reichsbahndirektion Oppeln.
(Oberschlesische Eisenbahnen.)
Namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Hefte C I b — Tfv. 4 a und C I c Tfv. 4 b. —

Aus Anlaß der am 1. Juli 1923 in Kraft tretenden allgemeinen Frachterhöhung werden die oben genannten Hefte neu herausgegeben.

Näheres enthält die am 1. Juli 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Juni 1923. (858)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil I und Teil II Heft 1 und 2.

Infolge Erhöhung der Deutschen Eisenbahngütertarife werden zum 1. Juli 1923 die Frachten für die deutschen Strecken um 200 % erhöht.

Zum Verbandsgütertarif Teil I wird zum 1. Juli 1923 der Nachtrag 5 ausgegeben, enthaltend Änderungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Gütereinteilung.

Im Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 gelten vom 1. Juli 1923 ab für die Ausnahmetarife 1a, 5, 5a, 7, 9, 10, 10b, 11, 14 und 16 auf der deutschen Strecke die Bestimmungen und Frachtsätze der gleichnamigen deutschen Ausnahmetarife bis zur Ausgabe des Nachtrags 7, die voraussichtlich zum 15. Juli 1923 erfolgt.

Zum Verbandsgütertarif Teil II Heft 2 erscheint zum 1. Juli 1923 der Nachtrag 3, der eine neue Fassung des Ausnahmetarifs 11 enthält.

Köln, den 25. Juni 1923. (857)
Reichsbahndirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. Juli 1923 tritt der Nachtrag II in Kraft, der neue, um 200 % erhöhte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 5 und 5 c enthält. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (888)

Dresden, am 29. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife, Teile II.

Mit Wirkung vom 1. August 1923 wird Rappenau Saline als Tarifstation aufgehoben und als Ladestelle von Bad Rappenau behandelt. Für die Beförderung der Sendungen zwischen der Saline und der Station Bad Rappenau werden im Heft C I c besondere Überfuhrgebühren bekanntgegeben. Nähere Auskunft erteilt unser Gütertarifbüro. (897)

Karlsruhe, den 27. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel-Hafen.

Die jetzt geltenden Sätze des Gebührentarifs (Nachtrag 7, dazu am 27. Dezember v. J. 60 %, am 1. Februar 1923 200 %, am 26. Februar 1923 85 % und am 12. Juni d. J. 50 %) werden vom 1. Juli d. J. ab um weitere 100 % unter Aufrundung auf volle Mark erhöht. — Die vorzeitige Inkraftsetzung gründet sich auf die vorübergehende Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455). (901)

Oppeln, den 25. Juni 1923.
Reichsbahndirektion
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1923 werden in den Ausnahmetarif 21 für Zement zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern als Versandstationen einbezogen:

Allmendingen, Balingen (Württ.), Blaubeuern, Burglengenfeld, Ehingen (Donau), Haiger, Mergelstetten, Münsingen, Schelklingen und Zollhaus (Nass.).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (900)

Berlin, den 2. Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 tritt der Nachtrag 11 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um rund 200 % durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (Reichsgesetzblatt 1914, Seite 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Juni 1923. (859)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 werden die für die deutsche Strecke geltenden Mindestfrachten und Sondergebühren sowie die Fracht für Leichen und leere Privatgüterwagen im gleichen Umfange wie im deutschen Binnenverkehr erhöht.

Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 25. Juni 1923. (864)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Ab 1. Juli 1923 werden die Frachtzuschläge im Güter- und Tierverkehr mit den Stationen der Kreis Oldenburger Nebenbahnen um 200 %, aufgerundet auf volle 10 Mark, erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R. G. Bl. 1914 S. 455). Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 25. Juni 1923. (863)
Für die Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1923 werden die in den Schnitten I der Abteilungen A (Brenner) und B (Tarvis) enthaltenen deutschen Schnittsätze um 800 v. H. erhöht. Die Frachtsätze dieser Schnitte sind somit mit 9 zu vervielfachen. Die Bekanntmachung vom 28. Mai 1923, wonach die Frachtsätze der Schnitte I zu verdreifachen waren, tritt mit dem 1. Juli 1923 außer Kraft.

München, den 28. Juni 1923. (862)
Tarifamt beim RVM., ZB.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Am 1. Juli 1923 werden die Güter- und Tiertarife im Binnen- und Wechselverkehre — gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahnen — um 200 % erhöht.

Unsere Zuschlagsfrachten werden nicht geändert. (860)

Braunschweig, den 25. Juni 1923.
Die Direktion.

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbah[n]

Am 1. Juli 1923 werden die Frachtsätz[e] um 200 % erhöht. (87[1])

Finsterwalde, den 25. Juni 1923.
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbah[n].

Mit Geltung vom 1. Juli 1923 werde[n] die Frachtsätze für die außeritalienische[n] Strecken (Seite 35—87 des Tarifs) u[m] 800 % erhöht, das heißt sie sind mit neu[n] zu vervielfachen.

Vom gleichen Tage an ist die Zuschlag[s]tafel X des Anhanges vom 1. April 192[3] anzuwenden. Auskunft erteilen die Gü[ter]abfertigungen und die Auskunftsbüro[s].

Frankfurt (Main), den 26. Juni 192[3]
Reichsbahndirektion. (872)

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Am 1. Juli 1923 treten im Güterverkeh[r] die gleichen Tariferhöhungen in Kraf[t] wie bei der Reichsbahn. (876)

Köln, den 27. Juni 1923.
Die Direktion.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 1. Juli 1923 treten zu dem Güter[]tarif für die Oberschlesische Schmalspur[]bahn vom 1. April 1920 der Nachtrag XX und zu dem ab 19. Juni 1922 eingeführten Gütertarif für den Wechselverkehr zwischen den Schmalspurbahnstationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice und denjenigen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln pp. der Nachtrag VI, sowie ein Tarif für die zu erhebenden Anschlußgebühren in Kraft.

Die Nachträge erhalten Erhöhungen der Frachtsätze sowie der Sätze des Nebengebührentarifs. Über die Höhe der Frachtsätze und der Anschlußgebühren gibt bis zum Erscheinen der Nachträge und des Tarifs im Druck das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Oppeln Auskunft. Abdrücke der Nachträge und des Tarifs sind demnächst bei den Stationskassen Beuthen (Oberschl.) und Tarnowitz (Schmalspurbahn) zu haben. Die Einführung der Nachträge und des Tarifs mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörden.

Oppeln, den 26. Juni 1923. (884)
Reichsbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Reichsbahngütertarif, Heft C I e, Binnengütertarif der Westfälischen Landeseisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 werden die in den Tarifen für die Überführung von Wagenladungen und Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen zwischen den Bahnhöfen in Münster (Westf.) einerseits und dem Kanalhafen in Münster (Westf.) andererseits vorgesehenen Gebühren

auf 45 000 ℳ bei Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art,

auf 48 150 ℳ bei allen übrigen Gütern für den Wagen erhöht. (883)

Münster (Westf.), den 27. Juni 1923.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-bayerischer und mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. Juli 1923 wird die Station Dörnten des Direktionsbezirks Magdeburg aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungsstellen. (894)

Erfurt, den 30. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn. Bezirk Dresden.

Am 1. Juli 1923 werden a) der Nachtrag XVII zum Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2, b) der Nachtrag XVII zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien und c) der Nachtrag XIX zum Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal eingeführt. In den Nachträgen sind die am 1. Juli 1923 eintretenden Tariferhöhungen durchgeführt. Die Durchführung der Tariferhöhungen mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Nachträge können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden. (878)

Dresden, am 28. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Teil II, Teil III und Teil IV. Änderungen. Berichtigung.

Die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Mark beträgt nicht 40, wie in Nr. 26, S. 436 d. Ztg. angegeben ist, sondern 30. (885)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil II, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw., Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Ab 1. Juli 1923 wird im Verkehr zwischen bayerischen und ungarischen Stationen sowie zwischen österreichischen und ungarischen Stationen die Fracht in österreichischen Kronen berechnet.

Mit dem gleichen Zeitpunkt treten folgende Verhältniszahlen zur Umrechnung der Tarifziffern in die Frachtsätze in Geltung:

für Mark 30
für österreichische Kronen:
im Verkehr zwischen bayerischen Stationen einerseits und österreichischen und ungarischen Stationen anderseits 42
im Verkehr zwischen österreichischen und ungarischen Stationen 38
im Verkehr österreichischer Stationen untereinander 40
für ungarische Kronen:
im Verkehr ungarischer Stationen untereinander 3
für tschechoslowakische Heller:
im Verkehr zwischen tschechoslowakischen und ungarischen Stationen 2
im Verkehr zwischen tschechoslowakischen Stationen einerseits sowie bayerischen und österreichischen Stationen anderseits 2,2
für Para 5,5
für Bani 13
für Stotinken 9

München, im Juni 1923. (880)
Z. 30 539/T/21.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I. Abteilung B. vom 1. April 1918.

Ab 1. Juli 1923 werden die Zählgebühr, das Lagergeld, das Wartegeld, die Verstellgebühren und die Schiffahrtgebühren am Eisernen Tor teilweise geändert. Auskunft erteilen die gesellschaftlichen Dienststellen. (895)

München, im Juni 1923.
Z. 30 569/T/18.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft.

Güter, Getreide- und Holzverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 bis auf weiteres treten in den Verhältniszahlen zur Ermittlung der Frachtsätze folgende Änderungen ein:

Mark
im Verkehre zwischen bayerischen Stationen 30
Österr. Kronen
im Verkehre zwischen bayerischen Stationen einerseits und österreichischen oder ungarischen Stationen anderseits 42
im Verkehre zwischen österreichischen und ungarischen Stationen . 38
im intern österreichischen Verkehre 40
Ungar. Kronen
im intern ungarischen Verkehre . 3
Tschechoslowakische Heller
im Verkehre zwischen tschechoslowakischen Stationen einerseits und österreichischen oder bayerischen Stationen anderseits . . 2,2
im Verkehre zwischen tschechoslowakischen und ungarischen Stationen 2
Para 5,5
Bani 13
Stotinki 9

mit gleichem Zeitpunkte treten Änderungen der Nebengebühren wie Wartegeld etc. in Kraft.

Auskunft erteilen die Direktion und die Dienststellen. (890)

Regensburg, den 26. Juni 1923.

Vom 1. Juli 1923 ab werden die Tarifsätze unseres Binnengütertarifs wie bei der Reichsbahn um 200% erhöht. (899)

Mannheim-Waldhof, den 25. Juni 1923.
Bahngesellschaft Waldhof.

---

3. Personen- und Güterverkehr.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

Ab 1. Juli 1923 werden die Tarifsätze des Personen- und Güterverkehrs nach dem Vorgehen der Reichsbahn um 200 % erhöht.

Siegen, den 26. Juni 1923. (874)
Die Direktion.

Freien Grunder Eisenbahn.

Ab 1. Juli d. J. wird der Personen-, Güter- und Tiertarif im gleichen Umfang wie bei der Reichsbahn erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (875)

Frankfurt a. M., den 23. Juni 1923.
Freien Grunder Eisenbahn A.-G.
Die Direktion.

Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Ab 1. Juli 1923 werden die Tarife im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Die Erhöhungen sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt. (877)

Tegernsee, den 26. Juni 1923.
Die Direktion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Zur Durchführung der allgemeinen Tariferhöhungen treten in den Binnentarifen für den Personen-, Gepäck-, Güter- usw. Verkehr am 1. Juli l. J. in Kraft:

für die badischen Linien Nachtrag XI
„ „ hessischen „ „ XIII
„ „ thüringischen „ „ XI.

Darmstadt, am 25. Juni 1923. (855)
Die Direktion.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden am 1. Juli d. J. die Beförderungspreise und sonstigen Gebührensätze im Personenverkehr, die Gepäckfrachtsätze sowie die Güter- und Tier-Tarife in dem gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.G.Bl. 1914 S. 455).

Dahme (Mark), den 25. Juni 1923.
Die Direktion. (861)

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr im gleichen Ausmaß wie bei der Reichsbahn erhöht.

Neustadt, Oberschles., den 25. Juni 1923.
Die Direktion. (865)

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr im gleichen Ausmaß wie bei der Reichsbahn erhöht.

Liegnitz, den 25. Juni 1923. (866)
Die Direktion.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Gleich dem Vorgehen der Reichsbahn werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab um 2 bis 300 % erhöht.

Grimmen, den 26. Juni 1923.
Die Direktion. (867)

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr im gleichen Ausmaß wie bei der Reichsbahn erhöht.

Berlin, den 25. Juni 1923. (868)
Der Vorstand.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Gleich dem Vorgehen der Reichsbahn werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab um 2 bis 300 % erhöht.

Berlin, den 26. Juni 1923. (869)
Der Vorstand.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Am 1. Juli 1923 treten im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr Erhöhungen der Fahrpreise bzw. Frachtsätze für den Binnen- und direkten Verkehr in gleicher Höhe wie bei der Reichsbahn ein.

Mühlhausen/Thür., den 26. Juni 1923.
Der Vorstand (854)

Ab 1. Juli 1923 treten die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn. (889)

Gera-R., den 26. Juni 1923.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Ruppiner Eisenbahn.

Zum 1. Juli d. J. werden die Frachtsätze unseres Binnen-Güter- und Binnen-Personentarifs (Nr. 1062 a und b) in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, den 26. Juni 1923.
Die Direktion. (856)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

In dem Nachtrag V zum Tarif für die Beförderung von Personen-Reisegepäck und Expreßgut im Verkehr mit Ostpreußen und Zoppot über Swinemünde Seeweg erhöhen sich vom 1. Juli 1923 ab die Fahrpreise auf der Seestrecke Swinemünde-Pillau oder Zoppot für die 2. bis 4. Klasse auf 75 000 ℳ und für Militärpersonen auf der Strecke Swinemünde-Pillau auf 12 500 ℳ. Vom gleichen Tage ab beträgt der Frachtsatz für je 10 kg 13 600 ℳ bei Gepäck und 30 900 ℳ bei Expreßgut.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Fahrkartenausgaben und unser Verkehrsbüro, Lindenstraße 19/20. (879)

Stettin, im Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

Tfv. 1005. Bentheimer Kreisbahn.

Ab 1. Juli 1923 werden die Tarifsätze unseres Binnen-Personentarifs in gleichem Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Bentheim, den 29. Juni 1923. (898)

Der Betriebsdirektor.

Crefelder Eisenbahn.

Ab 1. Juli 1923 gelangt der Nachtrag 18 zum diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäcktarif zur Ausgabe. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455). (902)

Crefeld, den 27. Juni 1923.

Die Direktion.

Vorläufiger Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle.

Gültig vom 1. Juli 1923.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 wird ein weiteres Ergänzungsblatt zum Tarif ausgegeben. Es enthält die infolge Erhöhung der deutschen Einrechnungssätze bedingten Änderungen der Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für die Strecken nördlich Kufstein und nördlich Salzburg. Die Gepäckfracht für die deutschen Strecken wird wie bisher auf volle 100 ℳ aufgerundet. Die Mindestfracht für die deutschen Strecken beträgt 3000 ℳ. Die bei Umrechnung der in Lirewährung angegebenen Fahrpreise und Gepäckfrachten sich ergebenden Markbeträge werden ebenfalls auf volle 100 ℳ aufgerundet und alsdann mit den aufgerundeten deutschen Fahrpreisen und Gepäckfrachten zusammengerechnet. Die sich hiernach ergebenden Gesamterhebungen werden nicht mehr aufgerundet. Die Gebühr für die Überführung von Reisegepäck in Berlin ist auf 1400 ℳ erhöht worden.

Die in den besonderen Bestimmungen unter § 1 Ziffer (5) Abs. 2 vorletzter Satz angegebene Gebühr wird von 10 ℳ auf 100 ℳ erhöht. (886)

München, den 28. Juni 1923.

Verkehrsamt
beim Reichsverkehrsministerium.
Zweigst. Bayern.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. Juli 1923 tritt der Nachtrag 10 in Kraft, der Erhöhung der Beförderungspreise enthält.

Finsterwalde, den 25. Juni 1923. (870)

Die Direktion der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Deutsch-tschechoslowakischer Personen- und Gepäckverkehr. Tarifheft 2.

Vom 1. Juli 1923 an werden die in Mark angegebenen Fahrpreise wie folgt erhöht: In der 1. und 2. Klasse um 300 %, in der 3. und 4. Klasse 200 %, Gepäckfracht 300 %. Mindestgepäckfracht 3000 ℳ. Die in Kronen angegebenen Preise bleiben unverändert.

Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden-A., Strehlener Straße 1. (873)

Dresden, am 30. Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn - Personen- und Gepäcktarife Teile I—II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 werden die Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife erhöht. Die Erhöhung beträgt bei den Fahrpreisen 1. und 2. Klasse 300 %, bei den Fahrpreisen 3. u. 4. Klasse 200 %. Die übrigen Gebührensätze des Personenverkehrs werden ungefähr im gleichen Maße erhöht. Im Gepäckverkehr beträgt die Erhöhung 300 %, die Mindestfracht 3000 ℳ. Die Expreßgutfrachtsätze werden um 200 % erhöht. Die Mindestfracht für Expreßgut beträgt künftig ebenfalls 3000 ℳ.

Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (881)

Berlin, den 26. Juni 1923.

Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. Nr. 736. Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und dem Königreich der Serben, Kroaten und Slovenen über Österreich. Tarif vom 15. April 1923.

Infolge Erhöhung der Tarife der Deutschen Reichsbahn sind mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 an die Schnittsätze für die deutschen Strecken Seite 10, 11 und 22 des Tarifs (Nachtrag I) Personenfahrgeld 1. und 2. Klasse und Gepäckfrachtsätze zu vervierfachen, Personenfahrgeld 3. Klasse zu verdreifachen.

Außerdem sind folgende Änderungen vorzunehmen: Seite 9 ist bei E. 2 die Überführungsgebühr in Berlin auf 1400 Mark zu berichtigen.

Vom 1. Juli 1923 an sind bei Berechnung der Fahrpreise und Gepäckfrachten die in Mark umgerechneten Dinarschnittpreise auf volle hundert Mark aufzurunden. Seite 5 des Tarifs unter A. 3 und Seite 28 des Tarifs unter a) ist daher statt „10" zu setzen: „100". Von der Berichtigung der Berechnungsbeispiele wird abgesehen. (904)

München, den 2. Juli 1923.

Verkehrsamt beim RVM., Z. B.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 werden die Personenfahrpreise und die Beförderungspreise für Gepäck usw. nach den für die Reichsbahn geltenden Grundsätzen erhöht. (903)

Lippstadt, den 26. Juni 1923.

Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Im Nachtrag II zu dem Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr mit Ostseebadeorten und Bornholm werden ab 1. Juli 1923 die in Mark angegebenen Fahrpreise I. und II. Klasse und die Gepäckfrachtsätze um 300 v. H. und die Fahrpreise III. Klasse und die Expreßgutsätze um 200 v. H. erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Fahrkartenausgaben, Gepäckabfertigungen und unser Verkehrsbüro, Lindenstraße 19/20. (896)

Stettin, im Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

Brandenburgische Städtebahn Akt.-Ges.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1923 werden die Beförderungspreise im Personenverkehr in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. (892)

Berlin, im Juni 1923.

Die Direktion.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1923 werden die Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr um 200 % erhöht. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B zu § 32 EVO.) beträgt künftig 2800 ℳ, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO.) 1500 ℳ. Die in der bes. Ausf.-Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf Friedhof betragen künftig:

Unter 1 a 1 = 4800, 9600, 15 600 ℳ,
„ 1 a 2 = 135 000 ℳ,
„ 1 b 1 = 6000, 12 000, 19 200 ℳ,
„ 1 b 2 = 174 000 ℳ.

Die in der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 47 enthaltene Desinfektionsgebühr wird auf 21 600 ℳ erhöht.

Gleichzeitig wird die bes. Ausf.-Best. II 2 C zu § 12 EVO. wie folgt geändert:

Ziffer 1 c erhält folgenden Zusatz: „Fachschulen sind nur Schulen (Anstalten), die schulmäßig betrieben werden, auf denen besondere Fachgebiete gelehrt werden und deren Besuch eine abgeschlossene Fachbildung für einen bestimmten Beruf vermittelt."

In Ziffer 1 d ist hinter „Vorbereitsunterrichts", einzuschieben „Schüler zum Besuch des Religionsunterrichts".

Ziffer 2 b erhält folgende Fassung:

„b) Personen, die einen Beruf haben oder für einen Beruf ausgebildet sind, auch wenn sie ihn nicht ausüben. Jedoch erhalten die Fahrpreisermäßigung Schüler der in Ziffer 1 a—c genannten Schulen, wenn sie während der Zeit, in der sie die Schulen besuchen, weder ihren Beruf ausüben, noch aus ihm Einkünfte beziehen, die ihre Lebenshaltung gewährleisten."

In Ziffer 14 sind die Worte „oder über die selbständige Lebensstellung (Ziffer 2 a)", zu ersetzen durch „oder darüber, ob nach Ziffer 2 die Karte zu versagen ist".

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (882)

Berlin, den 27. Juni 1923.

Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt. Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 28. Berlin, den 12. Juli 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Drahtlose Telephonie im Verkehr mit fahrenden Zügen.

Vom Regierungsbaurat Hampke, Mitglied der Reichsbahndirektion Altona.

Betrachtet man die Geschichte der wichtigsten Personenverkehrsmittel, der Eisenbahn und des Dampfschiffes, so findet man, daß beide eine sehr schnelle Entwicklung genommen haben. Der Reisende zu Lande braucht heute auf langen Fahrten weder sein Bett, noch seine Mahlzeiten zu entbehren; dem Reisenden zur See werden alle erdenklichen Bequemlichkeiten geboten, er erhält unterwegs sogar eine Zeitung, deren Inhalt drahtlos übermittelt wird und kann mit dem Festlande Nachrichten austauschen, sei es telegraphisch oder, wie es neuerdings möglich ist, telephonisch.

Warum ist man nun bei seinen Reisen zu Lande vom Nachrichtenverkehr mit der Außenwelt abgeschnitten und warum rüstet man die großen Fernzüge, obwohl das Bedürfnis längst anerkannt ist, nicht ebenso aus wie den Ozeandampfer? Die Antwort ist leicht: Man tat es nicht, weil man es technisch nicht konnte, denn die rein drahtlose Zeichenübertragung über größere Entfernungen erfordert Antennen von solcher Höhe, daß hierfür der Platz zwischen dem Wagendach und der Unterseite von Brücken oder Tunneln nicht ausreicht. Ferner ist der Raumbedarf einer Radiostation mit einer Reichweite von mehreren 100 Kilometern zu groß für die Zwecke der Zugtelephonie.

Ältere Vorschläge, die dahin gingen, durch Induktionsströme Fernsprechapparate auf dem Zuge zu beeinflussen, oder eine direkte Verbindung zwischen dem Zuge und einem besonderen Kontaktdraht durch Schleifkontakte herzustellen, haben sich nicht verwirklichen lassen.

Man erkannte zwar, daß die Aufgabe nur nach dem drahtlosen System zu lösen war, wußte aber nicht, wie man mit dem kleinen Raum in und über dem Eisenbahnwagen auskommen sollte. Da tauchte der Gedanke auf, die am Bahndamm entlang laufenden Telegraphendrähte in die Betrachtungen über das Problem der Eisenbahnzugtelephonie einzubeziehen; dieser Gedanke brachte die praktische Lösung und legte den Grund zu den Versuchen, die auf der Strecke Berlin-Hamburg von der „Gesellschaft für Funkentelegraphie Dr. Erich F. Huth“ in Berlin angestellt wurden.

Über diese Versuche, die trotz eifriger Arbeit mehr als 1½ Jahre beanspruchten und jetzt abgeschlossen sind, werden in folgendem nähere Mitteilungen gemacht.

Wie schon erwähnt, war das Prinzip der gewöhnlichen drahtlosen Telephonie in der Weise, daß an den Endpunkten der Strecke feste Sende- und Empfangsstationen der üblichen Form errichtet und diese mit einer im Zug befindlichen gleichartigen Anlage in Wechselverkehr gebracht werden, auf die Zugtelephonie nicht anwendbar, da die für so große Reichweiten nötige Radiostation im Eisenbahnzug viel zu viel Platz fortgenommen hätte. Ganz unmöglich aber wäre die Anbringung der Antenne gewesen, die sich 50 m oder noch mehr über den Erdboden hätte erheben müssen.

Unter diesen Umständen gab es, wenn man sich nicht damit begnügen wollte, im Zuge Nachrichten von Großstationen aufzufangen, ohne antworten zu können, nur noch das eine Mittel, nämlich die Erscheinung zu benutzen, daß sich elektrische Wellen mit Vorliebe und geringeren Verlusten als im Luftraum längs Leitungen fortbewegen. Verwendet man die Telegraphen- oder Telephonleitungen, die die Bahn begleiten, zur Wellenübertragung zwischen Zug und fester Station, so wird dadurch der drahtlos zu überschreitende Luftraum auf die ge-

ringe Entfernung zwischen Zug und Leitung eingeschränkt, und die Vorbedingungen für die Zugtelephonie sind erfüllt:

Man kann mit kleinen Radiostationen und kleinen Antennen auf große Entfernungen drahtlos sprechen.

Der elektrische Vorgang während des Sprechverkehrs ist kurz folgender: Die von der Radiostation im Zug ausgehenden und



Abb. 1.

von den Antennen auf dem Wagendach ausgestrahlten Wellen treffen auf die Bahnleitungen und laufen auf diesen entlang bis zu den an den Endpunkten befindlichen festen Stationen, wo sie dem Empfänger zugeführt werden. Umgekehrt wandern die von der festen Station ausgehenden Wellen über die Leitungen zu dem irgendwo befindlichen Zug und wirken in derselben Weise auf die Zugantennen und den Empfänger auf dem Zuge ein wie vorher. Eine Störung des Betriebes auf den gewöhnlichen Telegraphen- oder Telephonleitungen tritt dabei in keiner Weise ein.

Die Verständigung war auf den Strecken, auf denen die Leitungen in dem üblichen Abstande vom Bahnkörper verliefen,



Abb. 2.

sehr gut. Lediglich da, wo die Leitungen sich über ein Höchstmaß hinaus von den Hauptgleisen entfernten oder durch Kabel ersetzt waren, was nur auf Bahnhöfen vorkam, wurde die Verständigung vorübergehend schwächer oder hörte ganz auf. Diese Kabelstrecken hatten weiter den Nachteil, daß sie stark dämpfend wirkten, indem sie einen Teil der Hochfrequenzenergie verschluckten und zur Erde ableiteten, so daß hinter einem längeren Kabelstück die Lautstärke für eine brauchbare Verständigung nicht mehr ausreichte.

Für beide Fälle werden als Gegenmittel mit Vorteil Hilfsleitungen angewendet, die diese Stellen überbrücken. Außerdem müssen noch bei den Kabelstrecken Hochfrequenzdrosselspulen in die oberirdischen Leitungen, und zwar vor und hinter dem Kabelstück eingeschaltet werden, damit die Wellen nicht in das Kabel eindringen können.

Über die Antennen auf dem Wagendach geben die Abbildungen 1, 2 und 3 Auskunft. Erläuternd hinzuzufügen ist nur, daß die Bügel, die die Antennen tragen, ohne Anbohrung des Daches an ihm befestigt sind, indem nach Herausnahme einiger Oberlichtglasscheiben Bohlenstücke an die Außen- und Innenseite der Oberlichtwände angeklemmt und mit den Bügeln verschraubt wurden.

Die Kapazität der Antenne nur eines Wagendaches wäre zu gering gewesen; deshalb nahm man ein zweites Wagendach zu Hilfe und verband beide Antennen durch ein dünnes Kabel, das aus den Steckkontakten herausgezogen wird, wenn die Wagen auseinandergekuppelt werden müssen.

Gern hätte man die Antennen in größerer Höhe als etwa 40 cm über dem Wagendach ausgespannt, um größere Leistungen zu erzielen, aber die „Umgrenzung des lichten Raumes" mußte innegehalten werden.

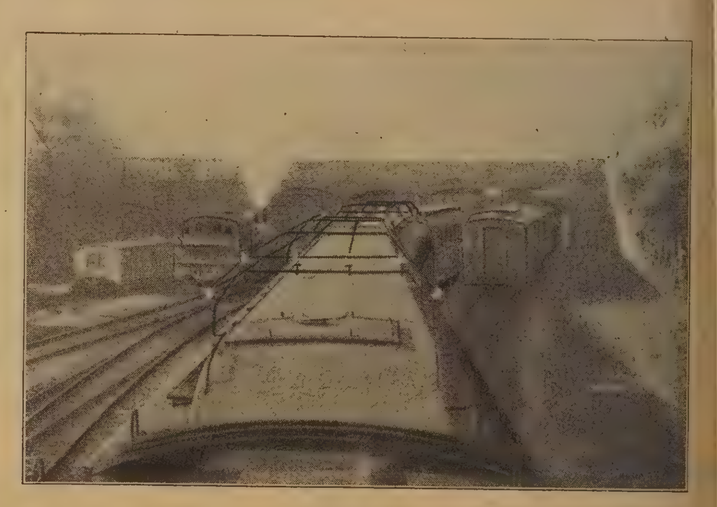


Abb. 3.

Zur Schwingungserzeugung im Sender kamen nur Elektronenröhren in Betracht, da diese für so kleine Radiostationen das einzig zweckmäßige sind. Die Sprechbeeinflussung geschah ebenfalls mit Hilfe einer solchen Röhre, auf deren Gitterkreis die transformierten Mikrophonströme einwirkten.

Im Empfänger wurden die ankommenden Hochfrequenzströme auf den Gitterkreis der Empfangs-Elektronenröhre übertragen, und nach ein- oder zweifacher Verstärkung in der üblichen Weise durch ein in den Anodenkreis eingeschaltetes Telephon hörbar gemacht.

Sender wie Empfänger waren einerseits durch einen Schleifkontakt an die Wagenachse, also Eisenbahnschiene oder Erde, andererseits an die Dachantennen angeschlossen.

Zur Heizung der Glühkathoden diente Strom aus kleinen tragbaren Akkumulatoren. Die übrigen Stromkreise erhielten ihre Energie aus der zu Beleuchtungszwecken im Wagen vorhandenen Batterie, nachdem der Strom entsprechend umgeformt war. Der höchste Verbrauch betrug etwa 250 Watt, also auf einer Fahrt von Berlin nach Hamburg rd. 1 Kilowattstunde.

Untergebracht wurden die Anlagen, wie die Abbildungen 4 und 5 zeigen, in zwei nebeneinanderliegenden Räumen eines D-Zugwagens 3. Klasse. In einem Abteil stellte man nach Herausnahme der Bänke die beiden schalldichten Fernsprech-

zellen — die eine für den Beamten, die andere für den Reisenden bestimmt — sowie Sender und Empfänger auf, im Nebenraum, der als dritter Waschraum entbehrlich war, befanden sich der Umformer und die Akkumulatoren mit den zugehörigen Schaltern und Meßapparaten.

Das Gegenstück zur Zugstation bilden die festen Stationen an den Endpunkten der Strecke. Sie sind dort eingerichtet worden, wo die als Übertragerleitungen benutzten Telegraphenleitungen der Post in die Großstadtkabel übergehen, und zwar in Spandau (für Berlin) und Bergedorf (für Hamburg). Diese festen Stationen gleichen der Zugstation, nur sind sie einerseits direkt mit der Erde statt mit der Schiene und andererseits mit der zur Übertragung ausersehenen Telegraphenleitung verbunden, die gleichzeitig als Antenne wirkt; und dann enthält solche Station außer dem Postanschluß noch eine Zusatzeinrichtung, um die Zuggespräche auf den Teilnehmer des Großstadtnetzes und umgekehrt umschalten zu können.

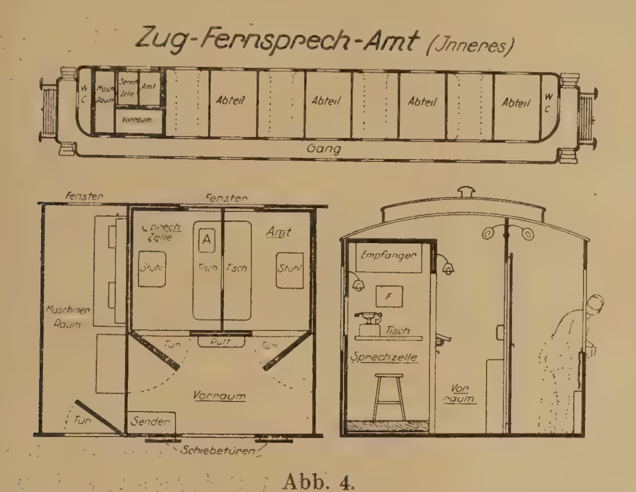


Abb. 4.

Ein Gespräch vom Zuge aus mit einem Teilnehmer in Berlin oder Hamburg spielt sich so ab, daß der Telephonist im Zuge dem in Spandau oder in Bergedorf stationierten Bediensteten die gewünschte Anschlußnummer nennt und den Reisenden zum Gespräch auffordert, nachdem die feste Station den Anschluß erhalten und auf die Zugleitung übergeschaltet hat. Umgekehrt teilt bei einem Anruf aus der Stadt die feste Station dieses dem Zuge mit, worauf der Reisende mit dem Stadt-Teilnehmer verbunden werden kann. Ist der Reisende nicht gleich zur Stelle, so wird er von dem Anruf in Kenntnis gesetzt und das Gespräch wie ein Gespräch mit Voranmeldung behandelt.

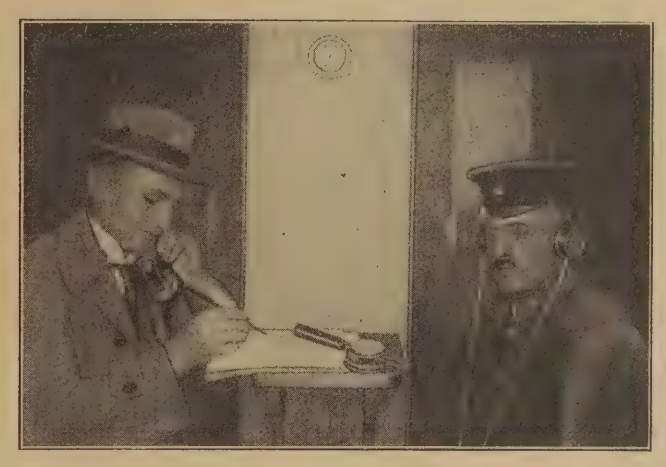


Abb. 5.

Besondere Anrufeinrichtungen erübrigen sich, da die Telephonisten den Kopfhörer dauernd am Ohr haben (s. Abb. 5).

Das Ergebnis der Versuche befriedigte durchaus und berechtigt zu großen Hoffnungen. Die Verständigung zwischen einem Teilnehmer in Berlin oder Hamburg und dem fahrenden Zug war ebenso gut, wie bei einem gewöhnlichen Ferngespräch.

Ein neues Fracht-Stundungsverfahren.

Die Reichsbahnverwaltung hat mit der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank A.-G. in Berlin einen Vertrag auf 10 Jahre geschlossen, nach dem die Bank berechtigt ist, für ihre Kunden derart Zahlung zu leisten, daß die Eisenbahnkassen Anweisungen über die geschuldeten Beträge an Zahlungsstatt annehmen, die Bank auf Grund der Anweisungen mit der Reichsbahnverwaltung halbmonatlich abrechnet und ihr halbmonatlich die gestundeten Beträge bezahlt. Vorläufig wird das Verfahren nur bei Güter- und Eilgutkassen und, soweit angängig, auch bei Expreßgutkassen Anwendung finden. Seine Ausdehnung auf weitere Eisenbahnkassen, wie Fahrkarten- und Gepäckkassen, aber auch auf Stationskassen, z. B. zur Zahlung von Lagerplatzmieten, ist in Aussicht genommen.

Bisher bestanden, abgesehen von einem kleinen Versuch über ein Sammelstundungsverfahren, hauptsächlich zwei Stundungsverfahren, das monatliche und das tägliche. Beide gewähren sowohl der Bahn wie dem Kunden die Erleichterung des bargeldlosen Verkehrs und verhindern das lange Warten an den Schaltern. Dagegen brachten die Verfahren der Eisenbahn auch erhebliche Nachteile:

Zunächst verursachte die Führung besonderer Stundungskonten und Abrechnungen eine recht große Arbeit in den Güterabfertigungen, und die Verwaltung der Sicherheiten, die bei staatlichen Kassen natürlich an strenge Vorschriften gebunden sein muß, bereitete auch den Hauptkassen viel Arbeit und große Schwierigkeiten. — Alle diese Arbeiten wurden von der Bahn für den Kunden kostenlos geleistet.

Da die Frachten nicht bei ihrer Fälligkeit bezahlt werden, entsteht ferner der Bahn ein Zinsverlust, der bei den jetzigen hohen Zinssätzen von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist. Allerdings wird bei monatlicher Frachtstundung seit einiger Zeit eine Gebühr von 3 ‰ von der monatlich gestundeten Summe erhoben. Es ergibt dies aber nur eine durchschnittliche Verzinsung von höchstens 4⅓ %, während der Kunde zurzeit etwa 20 % Zinsen zu zahlen hätte, den Unterschied also spart.

Endlich kommt auch die mögliche Geldentwertung zwischen dem Fälligkeitstage und dem Zahltage, im Durchschnitt also wenigstens während 25 Tagen, in Betracht. Die Gefahr dieser Geldentwertung trägt nur die Eisenbahn und wird hierfür in keiner Weise entschädigt. Man kann annehmen, daß in den letzten Jahren die Bahn hierdurch Hunderte von Millionen eingebüßt hat.

Bei der täglichen Frachtstundung wird irgendein Zins oder eine Entschädigung überhaupt nicht bezahlt. Die Bahn leistet somit sowohl die recht beträchtliche Mehrarbeit der Kontenführung ohne Entgelt und trägt den Zinsverlust und die Gefahr der Geldentwertung für mindestens 2 Tage umsonst.

Bei der monatlichen Frachtenstundung werden Sicherheiten hinterlegt, die nach den Vorschriften das Einundeinhalbfache der durchschnittlichen Monatsfracht betragen sollen. Im Verwaltungswege hat man aber zugelassen, daß, wenn genügende Abschlagszahlungen geleistet werden, die Sicherheiten nur eine halbmonatliche Frachtsumme betragen.

Bei den vielfachen Tariferhöhungen, die infolge der Geldentwertung notwendig wurden, konnten die Sicherheiten oft nicht schnell genug erhöht werden, und die Erhöhungen bereiten sowohl den Verwaltungen wie den Hauptkassen viel Arbeit.

Auch ist dabei zu befürchten, daß manche Güterabfertigungen, die ja die Kontrolle darüber haben, ob eine Erhöhung notwendig

ist, diese banktechnische Arbeit nicht gründlich genug ausführen und die Sicherheiten somit häufig nicht genügend hoch sind. Bei der täglichen Stundung wird bei der Bahn überhaupt keine Sicherheit hinterlegt.

Die Kunden sollen bei der monatlichen Frachtstundung am zehnten Tage des neuen Monats ihre Schuld des Vormonats begleichen, nachdem die Güterabfertigung ihnen die Abrechnung zugestellt hat. Die große Belastung der Güterabfertigungen mit anderer Arbeit, sowie vielleicht auch die mangelnde Erkenntnis, um welche wichtige Angelegenheit es sich für die Bahn dabei handelt, führen aber wohl manchmal dazu, daß die Güterabfertigung die Abrechnung nicht rechtzeitig dem Kunden zustellt und der Kunde infolgedessen auch mit der Zahlung säumig ist.

Bei der täglichen Frachtstundung soll die Güterabfertigung die Frachtschuld in Form des Abbuchungsverfahrens bei Banken oder Postscheckkassen einziehen, so daß im Regelfalle die Bahn nur für zwei Tage Zinsen verlieren würde. Auch hier ist aber zu befürchten, daß manchmal die Güterabfertigung infolge ihrer Überlastung die Abbuchungen nicht rechtzeitig vornehmen kann.

Diese Mängel haben schon lange die Abänderungsbedürftigkeit der bestehenden Frachtstundungsverfahren gezeigt, und es ist zu erwarten, daß die Bedingungen nicht bloß auf dem Papier, sondern auch in der Praxis wesentlich verschärft werden. Auch für den Kunden bieten die bestehenden Verfahren manche Nachteile, die namentlich in der Führung einer verwickelten Gegenrechnung und in der Beschaffung von Sicherheiten bestehen, die den Vorschriften der Bahn entsprechen. So mancher Kunde hat bei seiner Bank Aktien im Werte von Millionen liegen, die die Bahn aber nicht als Sicherheit annehmen kann. Die Bank muß ihm daher andere Sicherheiten schaffen. Dies ist aber, namentlich bei angespannten Börsenverhältnissen, teuer. In neuerer Zeit ist man dazu übergegangen, daß auch der eine Kunde für den anderen Bürgschaft übernimmt, doch ist dies noch wenig durchgeführt und wird überhaupt wohl nur bei ganz großen Firmen in Betracht kommen.

Das neue Verfahren besteht im wesentlichen darin, daß die Bank Kreditanweisungen in Form von Scheckheften, die halbmonatliche Geltungsdauer haben, ausgibt. Die geschuldete Fracht wird in die Anweisung und in den Stamm eingetragen und von der Güterkasse bestätigt; die Anweisung, die vorher vom Kunden unterschrieben wird, wird aus den Heften abgetrennt und verbleibt als Bargeld bei der Güterkasse und Stationskasse. Diese Anweisungen sind freizügig, so daß sie im ganzen Gebiete der Reichsbahn und aller Bahnen, Schiffahrtsgesellschaften usw., die sich dem Verfahren anschließen, Geltung haben.

Halbmonatlich werden die Anweisungen der Bank oder ihren Abrechnungsstellen vorgelegt und von diesen bezahlt. Die Bank ihrerseits rechnet auf Grund der Stämme ebenfalls halbmonatlich mit den Kunden ab. Für den Zinsverlust wird die Bahn dadurch entschädigt, daß für jede Frachtschuld, die in der Monatshälfte aufläuft, unabhängig vom Tage des Entstehens der Schuld, ein etwas unter Reichsbankdiskont stehender Zins für sieben Tage erhoben wird. Jedes Heft lautet auf einen Stundungshöchstbetrag, für den die Bank der Bahn haftet. Von dieser Stundungssumme werden die wirklich gestundeten Frachten auf den Stamm abgeschrieben, so daß stets ersichtlich ist, welchen Stundungskredit der Kunde noch hat.

Die Bahn hat das Recht, von der Bank und den dem Verfahren angeschlossenen Banken die Stellung von Sicherheiten zu verlangen. Bis auf weiteres begnügt sie sich aber — schon zu ihrer eigenen Entlastung — mit der gewöhnlichen bankmäßigen Sicherheit und hat von der Stellung besonderer Sicherheiten Abstand genommen.

Die Anweisungshefte können bei jeder Bank, Sparkasse oder öffentlichen rechtlichen Kasse, die sich bankmäßig betätigt und sich dem Verfahren anschließt, bezogen werden. Diese Bank ist dann aber auch verpflichtet, für die Sicherheit der Forderung einzustehen, was ihr, da es sich meistens um ihre eigenen Kunden handelt, nicht schwer fällt. In jedem Direktionsbezirk soll eine Bank als Abrechnungsstelle dienen, so daß in jeder Weise für wünschenswerte Dezentralisation gesorgt ist.

Die Vorteile des neuen Verfahrens bestehen für die Eisenbahn darin, daß die banktechnischen und kaufmännischen Geschäfte vollständig von den eisenbahntechnischen getrennt sind und daß die Anweisungen bei den Kassen als Bargeld gelten, so daß keinerlei Buchung und Kontenführung notwendig ist. Ferner werden die geschuldeten Beträge genügend verzinst, und der Zinssatz ändert sich automatisch mit dem in Deutschland üblichen Zinssatz. Endlich entfällt die leidige Verwaltung von Sicherheiten in den Hauptkassen, und die Bahn hat die Gewißheit, daß, da das Anweisungsheft auf eine bestimmte Höchstsumme lautet, auch bei einer Tariferhöhung die Sicherheit dieselbe bleibt. Ebenso ist die Gefahr der Geldentwertung infolge verspäteter Zahlung auf eine sehr viel geringere Zeit als bisher beschränkt. Dazu kommt, daß die Abrechnung mit der Bank einfach ist und daß die Abrechnung nur mit einigen wenigen Abrechnungsstellen erfolgt. Es ist dies vorteilhafter als wenn die Güterkassen von beliebigen Banken und Sparkassen Schecks an Zahlungsstatt annehmen würden, die sie dann bei dieser Kasse oder ihren Vertretern einlösen müßten.

Aber auch der Kunde hat Vorteil durch das neue Verfahren. Der wichtigste liegt darin, daß die Beschaffung von Sondersicherheiten entfällt und er mit seiner eigenen Bank, die seine Verhältnisse kennt, die Sicherheitsfrage leicht regeln kann. Der Kunde spart hierdurch erhebliche Geldbeträge und auch Arbeit. Ferner wird die lästige Gegenrechnung unnötig, da der Kunde aus der amtlichen Eintragung auf dem letzten Stamme im Anweisungsheft jederzeit den Stand seiner Frachtschulden ersehen kann, während er bei der monatlichen Frachtstundung die tatsächlichen Forderungen der Güterkasse erst nach Monatsschluß erfährt. Hierdurch ist es dem Kunden auch möglich, Unstimmigkeiten in der Berechnung, die ja kaum vermeidlich sind, schnell aufzuklären. Nach Schluß eines Monats derartige Unstimmigkeiten zu finden, ist häufig nicht mehr möglich.

Ein ganz erheblicher Vorteil für den Kunden besteht außerdem in der Freizügigkeit der Anweisungen. Bisher mußte der Kunde, sei es nun, daß er monatliche oder daß er tägliche Frachtstundung beanspruchte, bei jeder Güterabfertigung sich ein Stundungskonto eröffnen lassen. In Zukunft genügt es, daß er sich ein einziges Anweisungsheft geben läßt, denn die Anweisungen werden von jeder Güterkasse als Bargeld angenommen. Da in Aussicht genommen ist, daß, sobald das Verfahren im Güterverkehr durchgeführt ist, es auch für den Fahrkarten-, Gepäckkassen- und sonstigen Geldverkehr der Eisenbahn in Anwendung kommt, wird dem Kunden auch hierdurch eine erhebliche Erleichterung geschaffen. In Österreich, wo ein ähnliches Verfahren sich gut eingeführt hat, gelten, soweit bekannt, die Anweisungen sogar bei Zahlungen an andere staatliche Verwaltungen. Es liegt natürlich eisenbahnseitig kein Bedenken vor, dies auch in Deutschland zuzulassen.

Die Anweisungen, die nach dem Scheckrecht nicht eigentliche Schecks sind, erhalten durch die von den Banken gegebenen und von der Reichsbahnverwaltung angenommenen Sicherheiten die Bedeutung der bestätigten Reichsbankschecks in Beziehung auf ihre unbedingte Kreditwürdigkeit. Sie haben vor diesen aber den Vorteil voraus, daß sie unübertragbar sind und von dem Kunden nur für bestimmte Zwecke, also vorläufig nur zur Bezahlung von Frachten an die Güterkassen, verwendet und bei den Güterkassen selber nur dann angenommen werden können, solange sie mit dem Stamm, also den Anweisungsheften, vereinigt sind.

Natürlich bestanden gegen die Einführung eines solchen Verfahrens auch erhebliche Bedenken. Der Vertrag mit der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank A.-G. gab zweifellos dieser eine Monopolstellung, und es mußte Vorsorge getroffen werden, daß diese Monopolstellung sich nicht zu einem wirtschaftlichen Monopol auswuchs. Es ist dies dadurch geschehen, daß die Reichsbahn die Bank verpflichtet hat, sämtliche Banken, Spar-

kassen, Genossenschaftskassen und öffentliche Banken, die sich bankmäßig betätigen, auf deren Antrag unter bestimmten Bedingungen an dem Verfahren teilnehmen zu lassen. Es ist so verhütet, daß ein Kunde sich wegen der Sicherheitsfrage an die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank wenden muß, die dann vielleicht ihre eigenen Kunden hierin besser behandeln würde als die Kunden fremder Banken. Bei dieser Zulassung von Banken zur Teilnahme an dem Verfahren könnte aber von der Verkehrs-Kredit-Bank die Kreditbürgschaft einer Bank oder Kasse bestritten und hierdurch die Zulassung vereitelt werden. Um auch diese Gefahr zu beseitigen, ist vorgesehen, daß auf Antrag einer Bank die Reichsbahnverwaltung über ihre Kreditwürdigkeit und die von ihr zu gebenden Sicherheiten entscheidet.

Es bestand endlich das Bedenken, sich mit der bloßen bankmäßigen Sicherheit an Stelle von Faustpfändern zu begnügen. Um dieser Gefahr vorzubeugen, ist die Bank vertraglich und durch ihre Satzungen verpflichtet, einen von der Reichsbahnverwaltung vorgeschlagenen Beamten zum Aufsichtsratmitglied zu ernennen und diesem Staatskommissar besondere Befugnisse namentlich betreffs der Kontrolle des Verhältnisses der Einnahmen zu den Ausgaben, sowie betreffs der Sicherheitsstellung einzuräumen. Der Staatskommissar hat das Recht des unbedingten aufschiebenden Vetos. Im Falle daß eine Einigung zwischen ihm und der Bankverwaltung nicht erzielt wird, verbleibt der Reichsbahnverwaltung die endgültige Entscheidung. Auch in dieser Beziehung dürfte also vollkommene Vorsorge getroffen sein.

Die Reichsbahn hat endlich in ihrem Vertrage zum Schutze der Kunden Höchstsätze für die Gebühren der Kunden bestimmt, die die Verkehrs-Kredit-Bank und die von ihr zugelassenen Banken und Kassen nicht überschreiten dürfen.

Die Einführung des neuen Verfahrens ist, sobald die Verhandlungen zwischen den einzelnen Reichsbahndirektionen und der Bank über die Wahl der Abrechnungsstellen usw. beendet sind, in Kürze zu erwarten. Ob neben dem neuen Verfahren die beiden anderen alten Verfahren mit ihren Nachteilen noch bestehen bleiben können, muß die Erfahrung lehren, für die Beibehaltung des Verfahrens der täglichen Frachtstundung dürfte nicht einmal ein wirtschaftliches Bedürfnis bestehen. Daß es überhaupt benutzt wird, dürfte lediglich in der bisherigen vollkommenen Gebührenfreiheit und der Zinsersparnis durch den Kunden begründet sein.

E. Samwer.

Behandlung der „Kostbarkeiten" im Eisenbahnverkehr*).

Vom Oberregierungsrat **Dr. Meier**, Köln.

Eine der schwierigsten Fragen des Eisenbahngüterverkehrs ist die Behandlung der besonders wertvollen und kostbaren Gegenstände. Es liegt auf der Hand, daß solche Gegenstände, die wegen ihres hohen Wertes der Gefahr der Beraubung und des Verlustes mehr als gewöhnliche Güter unterworfen sind und deren Beförderung für die Eisenbahn daher mit großem finanziellem Risiko verbunden ist, nicht so behandelt werden können, wie andere Güter. Deshalb enthalten auch wohl in allen Ländern die reglementarischen Bestimmungen für die Güterbeförderung auf den Eisenbahnen besondere Vorschriften für die Verladung, Verpackung und Beförderung sowie für die Haftpflicht der Eisenbahn hinsichtlich solcher kostbaren Gegenstände. So bestimmt die Deutsche Eisenbahnverkehrs-Ordnung, daß bei der Verpackung, Inhaltsbezeichnung und Auflieferung solch wertvoller Güter besondere Bedingungen zu erfüllen sind und enthält besondere Vorschriften hinsichtlich der Haftpflicht der Eisenbahn für diese Güter. Ebenso sieht das Internationale Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr ähnliche Bestimmungen vor. Die Abgrenzung derjenigen Güter, die unter diese erschwerenden Beförderungsbedingungen fallen und für die die besonderen Haftpflichtgrundsätze gelten sollen, ist in der Praxis allerdings außerordentlich schwierig, und besonders in den jetzigen Zeiten der Umwertung aller Güter ist naturgemäß diese Frage von ganz besonderer Bedeutung und besonders schwer zu lösen. Bei gewissen Güterarten, die überall in den Kulturstaaten gleichmäßig als solche wertvollen Gegenstände anzusehen sind, ist zwar ohne weiteres klar, daß diese unter die besondere Regelung zu fallen haben, so bei Gold und Silber, bei Pretiosen, Edelsteinen, echten Perlen u. dgl. Eine vollständige Aufzählung derartiger Güter in dem Sinne, daß nur diese und keine anderen als solche wertvollen, besonders zu behandelnden Gegenstände anzusehen sind, ist aber in der Praxis so gut wie unmöglich. Deswegen ist in den reglementarischen Bestimmungen als Sammelbegriff für diejenigen Güter, die nicht besonders aufgeführt werden können, der Begriff „Kostbarkeit" eingestellt dergestalt, daß nach Aufzählung der ohne weiteres als besonders wertvoll anzusehenden Gegenstände noch gesagt ist, daß auch „andere Kostbarkeiten" ebenso zu behandeln seien.

Die Frage nun, was unter solchen Kostbarkeiten zu verstehen ist, ist von jeher sowohl für das Publikum als auch für die Eisenbahn eine Quelle von Meinungsverschiedenheiten und Streitigkeiten gewesen. Ist schon der Begriff „Kunstgegenstände", der in den reglementarischen Bestimmungen durch Aufführung bestimmter Gegenstände wie Gemälde, Bildwerke, Gegenstände aus Erzguß, Kunstaltertümer, erläutert ist, ein Begriff, der nicht immer ohne weiteres feststehen wird, so gilt dies in noch erhöhtem Maße von dem Begriff „Kostbarkeiten". Wenn in der Vorkriegszeit mit der im allgemeinen stabilen Bewertung der einzelnen Güter dieser Kostbarkeitsbegriff auch nicht derartige Unzuträglichkeiten zutage gefördert hat, daß allgemein das Bedürfnis nach einer klaren Regelung hervortrat, so haben die Nachkriegszeiten mit ihrer Umwälzung aller Wertbegriffe diese Frage zu einer der wichtigsten und schwierigsten gestaltet und zwar nicht nur in den von dem Kriege besonders hart betroffenen Ländern, sondern man kann wohl sagen, in allen europäischen Staaten. Deshalb haben sich auch alle beteiligten Kreise, sowohl die Eisenbahnverwaltungen und die Gerichtsbehörden, als auch die Wirtschaftskreise in den letzten Jahren lebhaft mit dieser Frage beschäftigt, ohne daß es zu einer übereinstimmenden oder auch nur einigermaßen befriedigenden Lösung gekommen ist. Dieses ist auch an sich durchaus natürlich, denn der Begriff „Kostbarkeiten" ist kein im allgemeinen Leben feststehender, sondern ein individuell und nach den Zeitverhältnissen verschieden auslegbarer Begriff und muß daher zu Meinungsverschiedenheiten führen. Auch die Gerichte, die letzten Endes die entscheidende Instanz für solche Streitigkeiten sind, haben in dieser Frage eine allgemein befriedigende Lösung nicht finden können, selbst nicht für die Verhältnisse eines einzelnen Staates, geschweige denn für die Verhältnisse des internationalen Verkehrs. Wenn sich in Deutschland auch durch die Rechtsprechung des Reichsgerichts eine gewisse Stetigkeit in der Begrenzung dieses Begriffs herausgebildet hat dergestalt, daß als Kostbarkeiten alle solche Gegenstände anzusehen sind, die ihrem Umfange und ihrem Gewicht nach im Vergleich mit anderen als Frachtgut zur Auflieferung kom-

*) Anmerkung der Schriftleitung. Soweit die dankenswerten Anregungen des Herrn Verfassers sich auf eine Neuregelung im internationalen Verkehr beziehen, verweisen wir auf die kürzlich in Bern gepflogenen Verhandlungen, über deren hauptsächlichste Ergebnisse wir in einer der nächsten Nummern einen ausführlichen Bericht veröffentlichen werden.

menden Gütern einen außergewöhnlichen Wert haben, so kann man doch selbst bei dieser Begriffsbestimmung nicht sagen, daß sie so klar ist, um alle Fälle einwandfrei zu entscheiden, wenn sie auch gewisse Richtlinien gibt. Es werden sich auch bei dieser Begriffsbestimmung infolgedessen Meinungsverschiedenheiten ergeben, die zu Unsicherheiten im Verkehr und für die Eisenbahnverwaltungen führen müssen. Diese Begriffsbestimmung, die den Umfang und das Gewicht als Vergleichsmaßstab festlegt, ist aber auch selbst für das deutsche Recht nicht als allgemein gültig anerkannt, indem vielfach als Vergleichsmaßstab nur das Gewicht oder nur der Umfang des Gutes im Verhältnis zu dem Wert angesehen ist. Nach der Judikatur der anderen Länder sind wiederum noch weitere Momente als Erfordernis für den Begriff „Kostbarkeiten" aufgestellt. So ist insbesondere nach den Urteilen des schweizerischen Bundesgerichts als ein unbedingtes Erfordernis des Begriffs „Kostbarkeiten" hervorgehoben, daß es ein Gut sein muß, welches nicht nur wertvoll ist, sondern auch selten vorkommt und nicht zu den Bedarfsartikeln der gewöhnlichen menschlichen Wirtschaft gehört, und auch in der deutschen Rechtsauffassung ist dieses Moment, daß es sich um ein „kostbar Ding" und nicht um einen Bedarfsgegenstand des täglichen Lebens handeln muß, vielfach zum Ausdruck gekommen. Nach alledem kann von einer allgemein rechtsgültigen Festlegung des Kostbarkeitsbegriffs in Deutschland kaum die Rede sein, geschweige denn in den am internationalen Verkehr beteiligten Staaten. Daraus ergibt sich, daß der Begriff „Kostbarkeiten" eine für den allgemeinen Güterverkehr ungeeignete Begriffsbestimmung ist, und wenn die gesetzlichen Bestimmungen für die Güterbeförderung auf der Eisenbahn Gewicht darauf legen, eine klare einwandfreie Begriffsbestimmung für die Güter, die im Eisenbahngüterverkehr besonders zu behandeln sind, festzulegen, so erübrigt sich nur, diesen Begriff „Kostbarkeit" aus den reglementarischen Bestimmungen zu entfernen, und an seine Stelle eine andere Begriffsbestimmung zu setzen, die der Ursache und dem Zweck der besonderen Behandlung im Eisenbahngüterverkehr gerecht wird.

Wie eingangs erwähnt, ist die Ursache der besonderen Behandlung der sogenannten Kostbarkeiten darin zu erblicken, daß sie wegen ihres hohen Wertes und ihres verhältnismäßig geringen Umfanges oder Gewichts der Diebstahls- und Verlustgefahr besonders ausgesetzt sind. Der Zweck, der mit solchen besonderen Bestimmungen für diese Güter verbunden ist, besteht einmal darin, die Eisenbahn vor ungerechtfertigten Ansprüchen und einem zu großen finanziellen Risiko zu bewahren, andererseits aber dem Publikum die Möglichkeit zu geben, solche Güter, wenn auch nur unter erschwerten Bedingungen, so aufzugeben, daß es vor einer finanziellen Einbuße bei Verlust oder Beschädigung dieser Güter bewahrt wird und den vollen Schaden ersetzt bekommt oder wenigstens bestimmt weiß, bis zu welchem Betrage die Eisenbahn haftet. Zur Erreichung dieses Zweckes sehen die reglementarischen Bestimmungen für diese hochwertigen Güter einerseits besondere Bedingungen für die Verpackung, Inhaltsangabe und Beförderung vor und bestimmen andererseits, daß nur bei Erfüllung dieser Bedingungen die volle Haftung der Eisenbahn eintreten soll, während dann, wenn die Sicherheitsvorschriften nicht erfüllt sind, jede Haftung der Eisenbahn ausgeschaltet sein soll. Wenn man sich diesen Tatbestand vergegenwärtigt, ist es klar, daß es sich nur darum handeln kann, eine Grenze zu finden, die einmal den berechtigten Ansprüchen des Publikums gerecht wird und andererseits eine über das Maß hinausgehende Belastung der Eisenbahn verhindert. Es handelt sich daher nicht darum, eine juristische Definition des Begriffs „Kostbarkeit" festzulegen, sondern nur darum, eine dem Verkehrsbedürfnis entsprechende Grenze zwischen denjenigen Gütern zu ziehen, die ohne erschwerende Bedingungen aufgeliefert werden können und denjenigen, die zur Erreichung der vollen Haftpflicht der Eisenbahn besonderen Beförderungsbedingungen zu unterwerfen sein werden. Einen Versuch, eine solche Trennung vorzunehmen, hat die deutsche Eisenbahnverwaltung im Jahre 1919 unternommen, als sie durch eine einseitige Ausführungsbestimmung festlegte, daß alle Güter im Werte von mehr als 150 M. für 1 kg als Kostbarkeiten im Sinne der gesetzlichen Bestimmung der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung anzusehen seien. Dieser Versuch ist fehlgeschlagen und mußte fehlschlagen, denn er stellte durch eine einseitige tarifarische Maßnahme den der juristischen Entscheidung unterliegenden Begriff „Kostbarkeit" unter seine Judikatur und griff somit der Befugnis des Gesetzgebers und der Entscheidung der Gerichte vor. Diese Bestimmung ist vom Reichsgericht für ungültig erklärt und infolgedessen aufgehoben worden. Etwas ganz anderes wäre es, wenn die reglementarischen Bestimmungen für den Eisenbahngüterverkehr, also die Deutsche Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung und das Internationale Übereinkommen den Begriff „Kostbarkeiten" gar nicht enthielten, sondern ihrerseits selbst eine andere Festlegung derjenigen Güter, die besonders zu behandeln sein sollen, vornehmen würden.

Bei der Frage, wie eine solche Festlegung vorzunehmen sein wird, ist lediglich von den praktischen Verkehrsbedürfnissen auszugehen, denn, wie erwähnt, handelt es sich nur darum, den berechtigten Wünschen des Publikums und der ebenso berechtigten Sicherung der Eisenbahn gegen übermäßige Ansprüche und vor allzu großem Risiko durch eine praktische Lösung gerecht zu werden. Es ist daher an sich sachlich durchaus gleichgültig, welche Unterscheidungsmerkmale für solche Güter, die besonders zu behandeln sind, aufgestellt werden. Man kann als Unterscheidungsmerkmal ebensogut das Verhältnis zwischen Wert und Gewicht, wie das Verhältnis zwischen Wert und Umfang oder sonst irgendwelche fest bestimmbare Grenzen festlegen, es handelt sich immer nur darum, eine allgemein gültige, feste, klare Abgrenzung vorzunehmen. Da als das wesentlichste Moment der Wertbegriff festzulegen sein wird, ist allerdings in der jetzigen Zeit die große Schwierigkeit vorhanden, daß ein einheitlicher allgemein feststehender Wertmesser, besonders in den Ländern, die schwankenden Währungsverhältnissen unterworfen sind, nicht vorhanden ist. Da als gesetzlicher Wertmesser in den Kulturstaaten die Landeswährung gilt, wird es nicht zu umgehen sein, einen Geldbetrag in die Begriffsbestimmung aufzunehmen. Die Festlegung dieses Geldbetrages, mag dieser nun als Grenze im Verhältnis zum Gewicht oder im Verhältnis zum Umfang festgelegt werden, wird aber besonders in den Ländern mit schwankender Valuta nicht leicht sein. Dieses ist jedoch an sich nur eine tatsächliche und nicht eine begriffliche Schwierigkeit wie bei der Auslegung des Begriffs „Kostbarkeit", denn wenn sich der Gesetzgeber dafür entscheidet, eine solche Grenzfestlegung vorzunehmen, etwa dahingehend, daß alle Güter im Werte von mehr als . . . . Mark für 1 kg als solche besonders zu behandelnde Gegenstände anzusehen sind, so dürfte es an sich keine Schwierigkeiten bieten, die Höhe dieses Geldbetrages den Zeit- und Wertverhältnissen entsprechend festzulegen. Ebenso wie die in den Tarifen und den sonstigen reglementarischen Bestimmungen aufgeführten Geldbeträge den Wertverhältnissen des Geldes entsprechend geändert werden müssen, kann es keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bieten, auch die im vorliegenden Falle festzusetzende Summe den Zeitverhältnissen anzupassen. Sowohl die Deutsche Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung als auch die reglementarischen Bestimmungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr, nämlich die Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen, enthalten solche Geldbeträge, die Deutsche Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung beispielsweise in §§ 60 und 92 naturgemäß in Mark, die Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen beispielsweise in § 3 Ziff. 1 und 2 und in § 9 Ziff. 2 und 3 in Franken, welch letztere Beträge im übrigen zurzeit unbestimmt sind, weil nicht angegeben ist, welche Frankenbeträge (französische, schweizerische, belgische) ge-

meint sind. An sich kann also die Schwierigkeit, für die besonders zu behandelnden Güter als Grenze einen Geldbetrag einzusetzen, nicht hindernd und ausschlaggebend sein, besonders dann nicht, wenn dadurch eine klare und alle Zweifel ausschaltende Regelung anstelle des jetzt völlig vagen Begriffs „Kostbarkeit“ geschaffen wird. Wenn es also in der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung beispielsweise anstelle der Worte: „andere Kostbarkeiten“ lauten würde: „sowie Gegenstände, bei denen der Wert für 1 kg Reingewicht der unverpackten Ware 150 M. übersteigt“, so müßte eben dann, wenn dieser Geldbetrag den Wertverhältnissen nicht mehr entspricht, ein anderer Geldbetrag eingesetzt werden. (Schluß folgt.)

Der österreichische Teilvoranschlag 1923 für das Verkehrswesen in der Vollversammlung des Nationalrates.

Von Ministerialrat **Dr. Rottleuthner**, Wien.

Der bereits an früherer Stelle (vergleiche Seite 341 dieses Jahrganges) besprochene Teilvoranschlag 1923 für das Verkehrswesen gelangte am 13. und 14. Juni hinsichtlich der Hoheitsverwaltung und am 22. Juni d. J. hinsichtlich der Betriebsverwaltung in der Vollversammlung des österreichischen Nationalrates zur Verhandlung.

Im Rahmen des Hoheitsvorschlages wurden insbesondere Wünsche in bezug auf raschesten Ausbau burgenländischer Eisenbahnlinien, ferner der Linie Landeck-Tösens, der schleunigen Fertigstellung der Linie Ruprechtshofen-Wieselburg-Gresten, der Wiederaufnahme des Wiener Stadtbahnverkehres, dann wegen Beschleunigung der Elektrisierungsarbeiten am Arlberg laut. Es wurde Beschwerde darüber geführt, daß die Zusicherungen, die in verkehrstechnischer Beziehung anläßlich der Angliederung des Burgenlandes an Österreich gemacht wurden, bis heute noch nicht erfüllt seien. Bundesminister für Handel und Verkehr, Dr. Schürff erklärte hierzu: Was die Verhältnisse im Burgenlande anbelangt, so wurden die dortigen Straßen im Kriege arg vernachlässigt. Die ungünstige Grenzführung gegen Ungarn, vor allem die Ausscheidung des Gebietes von Ödenburg, bedingt eine vollkommene Neugliederung, beziehungsweise Umgestaltung des burgenländischen Straßennetzes. Die Bundesregierung hat der Ausgestaltung des burgenländischen Straßennetzes immer ihr besonderes Augenmerk zugewendet und wird auch in Zukunft bestrebt sein, der burgenländischen Baudirektion nach Möglichkeit weitere Mittel zur Verfügung zu stellen. Was die Eisenbahn Friedberg-Pinkafeld betrifft, so wurde der Ausbau dieser Linie an mehreren Stellen bereits in Angriff genommen. Der burgenländische Landtag hat beschlossen, Vorschüsse bis zur Höhe einer Milliarde Kronen zu leisten und es dadurch ermöglicht, bis zum Eintreffen der in Aussicht stehenden Kredite die Bauarbeiten in einem erweiterten Umfange fortzuführen. Der Minister wird bestrebt sein, für die Vollendung dieses Baues die entsprechenden Mittel zu erlangen. Die Baukosten für diese 15,8 km lange Bahnlinie erfordern ungefähr 46 Milliarden Kronen. An die Aufnahme der Vollendungsarbeiten der Bahnlinie Ruprechtshofen-Gresten wurde deshalb nicht geschritten, weil die Länder Niederösterreich und Wien erklärten, auf die Vollendung keinen Wert zu legen und gegen einen eventuellen Abbruch keine Einwendungen zu erheben.

In seinen weiteren Ausführungen erklärte der Minister, auf gelegentlich der Debatte gefallene Äußerungen zurückkommend, er müsse der Behauptung, daß sich die Beamtenschaft seines Ressorts vielfach den Reformarbeiten widersetze und sie sabotiere, mit aller Entschiedenheit entgegentreten. Die Abbaumaßnahmen wurden in vollem Umfang durchgeführt; besonders ist die Behauptung unrichtig, daß sich die Beamtenschaft den Reformarbeiten auf dem Gebiete der Bundesbahnen entgegenstelle. Ich muß, sagte der Minister, im Gegenteil feststellen, daß die Beamtenschaft mit aller Entschiedenheit und allem Eifer an diesen Arbeiten teilgenommen hat; wenn es heute möglich ist, uns parlamentarisch mit der Neuordnung der Verwaltung der Bundesbahnen zu beschäftigen, so ist dies zum großen Teil der eifrigen Mitwirkung der Beamtenschaft zu verdanken.

Die parlamentarische Verhandlung über die Bundesbahnen am 22. Juni erfolgte gleichzeitig mit jener aller übrigen Bundesbetriebe und zugleich als Abschluß der Budgetdebatte, wobei naturgemäß die Bundesbahnen den breitesten Raum der Debatte einnahmen. Bundesminister für Handel und Verkehr, Dr. Schürff, besprach hierbei den Betriebsvoranschlag, demzufolge sich die Betriebsausgaben der Bundesbahnen auf 4161 Milliarden Kronen, die Betriebseinnahmen auf 2843 Milliarden Kronen belaufen. Während sich die Betriebzahl der Staatsbahnen, das ist das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen, bis gegen Kriegsende immer unter 100 hielt, die Eisenbahnen also in der Lage waren, mit ihren Betriebseinnahmen eine wenn auch bescheidene Verzinsung des Anlagekapitals zu bestreiten, ist diese Betriebszahl später weit über 100 gestiegen, d. h. die Bundesbahnen waren nicht mehr in der Lage, das Investitionskapital zu verzinsen und zu tilgen. Insbesondere betrug die Betriebszahl im Jahre 1920/21 151,62, im zweiten Halbjahr 1921, der letzten abgerechneten Budgetperiode, 235,66, nach dem Voranschlag für 1923 ergibt sich eine Betriebszahl von 146,35.

Der Minister erinnerte an die von seinem Amtsvorgänger Dr. Odehnal seinerzeit im Verkehrsausschusse zur Kenntnis gebrachten Sparmaßnahmen, durch die Verwaltung und Personal die Bundesbahnfinanzen zur Gesundung zu bringen bemüht sind, und führte aus, die Betriebsausgaben seien im Januar um 70,5, im Februar um 63,1, im März um 63,4, im ersten Vierteljahr 1923 insgesamt also um rund 197 Milliarden Kronen gegenüber den voranschlagsmäßigen Ausgaben für diese Zeit zurückgeblieben. Die vorläufigen Ergebnisse des April, die durch die definitive Feststellung keine wesentlichen Veränderungen erfahren dürften, lassen ebenfalls eine Ersparnis von 45 Milliarden Kronen erhoffen. Diese Erfolgsergebnisse beweisen, wie ernst der Wiederaufbau bei den Bundesbahnen genommen wird.

Während die Bundesbahnen in der Lage sind, auf die Ausgabenseite selbst bestimmend einzuwirken, ist ihnen dies hinsichtlich der Verkehrseinnahmen insoweit benommen, als deren Gestaltung von der Bewegung im Personen- und Güterverkehr abhängt, die wieder in engstem Zusammenhange mit der Volkswirtschaft steht. Die Eisenbahntarife haben bei weitem noch nicht jenes Preisniveau erreicht, zu dem die Bundesbahnen ihre Bedürfnisse bestreiten mußten. Die vorläufigen Einnahmeergebnisse waren zunächst unerfreulich; denn sie blieben in den ersten drei Monaten dieses Jahres um rund 100 % gegenüber den Voranschlagsbeträgen zurück. Glücklicherweise hat sich aber diese schätzungsweise Annahme nicht bewahrheitet. Maßgebend sind nur die endgültigen Erfolge. Diese Einnahmeerfolge haben für den Monat Januar, für den sie bereits vorliegen, eine Erhöhung der vorläufigen Ziffern um 71,5 % gebracht, so daß sie nunmehr um 40,2 Milliarden Kronen oder rund 20 % gegenüber dem voranschlagsmäßigen Januarbetrage im Rückstande sind. Wenn man bedenkt, daß die endgültigen Einnahmeerfolge auch für Oktober und November ähnliche Erhöhungen, nämlich solche von 45 bis 51 % der vorläufigen Erfolge ergeben haben, so kann für die Monate Februar und März 1923 füglich mit einer 50proz. Richtigstellung der vorläufigen Erfolge gerechnet werden, so daß der Ausfall an Verkehrseinnahmen für das erste Vierteljahr 1923 nur mit 87 Milliarden Kronen anzunehmen ist.

Da die vorläufigen Verkehrseinnahmen für April 1923 auf neue Weise ermittelt wurden, dürfte sich der Unterschied zwischen vorläufigen und endgültigen Erfolgen in diesem Monat erheblich vermindern und vielleicht nur 5 bis 10 % betragen, was für diesen Monat einen Einnahmeausfall von lediglich 30 Milliarden Kronen gewärtigen ließe. Eine in der Zukunft noch günstigere Gestaltung der Ergebnisse bleibt vor allem von der Besserung der Wirtschaftslage abhängig.

Auch die „verschiedenen Einnahmen“ weisen eine erfreuliche Steigerung auf, indem gegenüber einem veranschlagten Betrage von rund 16 Milliarden Kronen im ersten Vierteljahr 20 Milliarden Kronen, also ein Mehr von 4 Milliarden Kronen zu verzeichnen war.

Zusammenfassend kann als Tatsache festgestellt werden, daß gegenüber einem voranschlagsmäßigen Ausfall von 127 Milliarden Kronen im Januar auf Grund des endgültigen Gebarungserfolges lediglich ein solcher von 97 Milliarden Kronen nachzuweisen ist, daß somit der Januar gegenüber dem voranschlagsmäßigen Ausfall eine Herabminderung von rund 24 % ergeben hat. Gegenüber einem voranschlagsmäßigen Ausfall von 404 Milliarden Kronen im ersten Jahresviertel kann bei gleicher Entwicklung ein solcher von lediglich 290 Milliarden Kronen erwartet werden, in welcher Ziffer gegenüber der voranschlagsmäßigen Annahme im ersten Vierteljahr eine Besserung um immerhin 114 Milliarden Kronen zum Ausdruck käme. Wenn sich nun in den restlichen drei Vierteljahren der voranschlagsmäßige Betriebsabgang in gleicher Weise verringerte, ergäbe dies eine Herabminderung des voranschlagsmäßigen Betriebsabganges von 1318 Milliarden Kronen um 400 bis 450 Milliarden Kronen, also

auf 870 bis 920 Milliarden Kronen noch im Jahre 1923, das ist in der ersten Hälfte der zur Sanierung zur Verfügung stehenden Zeit.

Voraussetzung für eine solche Entwicklung ist, daß das Verhältnis der Einnahmen und Ausgaben sich nicht verschlechtert. Eine solche Verschlechterung dürfte insbesondere nicht in dem Sinne eintreten, daß etwa den der Leistung entsprechend gesteigerten Betriebsausgaben nicht auch entsprechend erhöhte Einnahmeeingänge gegenüberstehen. Ein solches Mißverhältnis zwischen Ausgaben und Einnahmen müßte sich aber sicherlich ergeben, wenn wir unter den Selbstkosten fahren, in welcher Richtung eine Überprüfung der Tarifverhältnisse unerläßlich sein wird. Dem verbleibenden rechnungsmäßigen Betriebsabgange müssen auch die mit dem voraussichtlichen Betrage von etwa 600 Milliarden Kronen eingehenden Eisenbahnverkehrssteuern gegenübergestellt werden, die wirtschaftlich als Einnahmen der Bundesbahnen anzusehen sind und demgemäß im gleichen Ausmaße den Abgang verringern.

Der Minister ging sodann auf die im Laufe der Debatte vorgebrachten Wünsche ein. Er teilte die hinsichtlich der Verbesserung des Zugverkehrs getroffenen Maßnahmen mit und hob hervor, daß die bisherige Verkehrsentwicklung sehr zufriedenstellend sei und insbesondere die Schnellzüge sehr gut besetzt seien. Die im Vorjahre beklagten sehr großen Verspätungen im Fernzugverkehr haben in letzter Zeit fast ganz aufgehört, was in erster Linie darauf zurückzuführen ist, daß sich die Lokomotiven infolge sorgfältiger Instandsetzung während der Wintermonate in einwandfreiem Zustande befinden.

Durch strenge Weisungen an die Außendienststellen und durch Erziehung des Publikums wird auf die strengste Einhaltung der Ordnung und Reinlichkeit in den Zügen hingewirkt. Auch in dieser Beziehung sind sehr günstige Ergebnisse zu verzeichnen. Was die in den letzten Tagen neuerlich aufgetauchten Klagen über Anstände beim Fahrkartenverkauf anlangt, so begegnet eine völlig klaglose Abwicklung des Fahrkartenverkaufs bei dem derzeitigen Massenandrang großen Schwierigkeiten. Der Minister habe aber veranlaßt, daß die verschiedenen Fahrkartenausgabestellen ständig überwacht und daß auftretende Mißbräuche und gröbere Unzukömmlichkeiten mit aller Energie und gründlich abgestellt werden. (Lebhafte Zustimmung.)

Was die Frage der Brennstoffbeschaffung anbelangt, so wird der Bedarf der Bundesbahnen gegenwärtig im Verkehrsministerium einheitlich besorgt. Mehrfache Erwägungen haben es als zweckmäßig erscheinen lassen, die Brennstoffbeschaffung aus dem Wirkungskreise des Ministeriums auszuscheiden und sie einer Bundesbahndirektion zu übertragen. Es wurde daher bei der Bundesbahndirektion Wien-Nordost ein viergliedriger Brennstoffbeschaffungsausschuß eingesetzt, der über die gesamte Brennstoffbeschaffung der Bundesbahnen, abgesehen von geringfügigen Handeinkäufen, entscheidet. Diesem Beschaffungsausschusse wird ein Beirat aus drei Persönlichkeiten der einschlägigen Wirtschaftszweige an die Seite gestellt, der berufen sein soll, dem Ausschusse auf Verlangen Gutachten in Angelegenheiten der Brennstoffbeschaffung zu erstatten. Hinsichtlich der Gütertarife wurde eine durchgreifende Überprüfung der Tarifgrundlagen vorgenommen. Der Schwerpunkt der sich hieraus ergebenden Tarifänderungen liegt in der Güterklassifikation, wobei von dem Gesichtspunkte ausgegangen wurde, daß alle Güter, die am 1. Januar 1918 generell in eine höhere Tarifklasse versetzt wurden, nach Maßgabe der besonderen Verhältnisse jedes einzelnen Gutes und im Hinblick auf die volkswirtschaftlichen Rückwirkungen in die angemessen niedrigere Tarifklasse versetzt wurden. Durch diese Reformen wird an Stelle des jetzigen Tarifes ein den gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnissen Österreichs möglichst angepaßter neuer Tarif treten. Mit den Handels-, Arbeiter- und Landwirtschaftskammern wurde eine Einigung wegen Mitwirkung bei den Tarifarbeiten in Form der Schaffung einer besonderen einstweiligen Interessenvertretung getroffen. Der Entwurf des neuen Gütertarifes liegt bereits vor und bildet den Gegenstand der Beratungen im Schoße der Eisenbahnen und der erwähnten Interessenvertretung.

Der Minister beschäftigte sich sodann mit den in bezug auf die Wohnungsfürsorge vorgebrachten Beschwerden und erklärte, die Bundesbahnverwaltung sei mit aller Energie bemüht, namentlich den vom humanitären Standpunkte aus sehr beklagenswerten Übelstand abzustellen, daß Waggons als Behausung für Menschen benutzt werden. Es ist auch gelungen, im Bereiche der Bundesbahnen die Zahl dieser Waggonbewohner auf eine unbedeutende Zahl abzubauen. Schwieriger liegen die Verhältnisse bei der Südbahn, doch ist das Ministerium bestrebt, Mittel bereitzustellen, um auch hier der Wohnungsnot zu steuern.

Was die Forderung nach Verwendung von Kohle aus dem Kirchbüchler und Heringer Revier betrifft, so ist die Bundesbahnverwaltung bestrebt, nach Möglichkeit inländische Vorkommen zu berücksichtigen. Die Bundesbahnverwaltung ist bemüht, den Wünschen nach Umbau des Innsbrucker Hauptbahnhofs im Rahmen der finanziellen Mittel entgegenzukommen.

Der Minister besprach des weiteren die angeregte Frage der Verwendung von Salonwagen, insbesondere in der Richtung, daß die Benutzung dieser Wagen einzelnen Personen auf Grund des Besitzes von 18 Fahrkarten erster Klasse ermöglicht ist. Er stellte fest, daß diese Benutzung den Tarifbestimmungen entspricht. Die Beschwerde, daß angeblich von einzelnen Personen mit weniger Karten derartige Salonwagen benutzt werden, veranlasse ihn zu der Erklärung, daß das Bundesministerium für Verkehr sich mit dieser Frage eingehend beschäftigen und untersuchen werde, ob die tarifarischen Bestimmungen nicht gelegentlich der Regelung der Tarifgesetze geändert werden sollen.

Hinsichtlich der Unfallrentner ist ein Gesetzentwurf vorbereitet, wonach die Bezüge der Altrentner den heutigen Geldverhältnissen angenähert werden sollen. Die Neurentner sind bereits insofern günstiger gestellt, als ihre Rente unter Zugrundelegung des im Zeitpunkte des Unfalles bezogenen Verdienstes bemessen wird.

Der Minister versicherte schließlich, daß die Bundesbahnverwaltung immer ernstlich bestrebt ist, allen Beschwerden, soweit dies möglich ist, abzuhelfen. Er ersuchte das Haus, ihn bei der Bewältigung der schwierigen Arbeiten, die auf dem Gebiete des Verkehrs zu leisten sind, durch Rat und Tat in weitestgehendem Maße zu unterstützen. (Lebhafter, anhaltender Beifall und Händeklatschen.)

Die Ausführungen der übrigen Redner betrafen im allgemeinen die vorstehend behandelten Wünsche und Beschwerden. Bei der Abstimmung wurden das zur Verhandlung gestandene Voranschlagskapitel „Betrieb" sowie die hierzu vorliegenden Entschließungen des Finanz- und Budgetausschusses angenommen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Tariferhöhungen.** Nach Mitteilungen der Presse wird der Tarifausschuß des Reichseisenbahnrats am 18. Juli über Tariferhöhungen beraten. Das Ausmaß der Erhöhung wird von der weiteren Entwicklung des Geldmarktes abhängig sein. Mutmaßungen sind daher zurzeit zwecklos.

— **Reisestelle im Reichsverkehrsministerium.** In diesem Ministerium ist unter der Bezeichnung „Amtliche Reisestelle im Reichsverkehrsministerium (abgekürzte Bezeichnung: Ministerial-Reisestelle, Anschrift für Diensttelegramme: Rst. Emb.) eine Reisestelle eingerichtet worden. Sie hat neben der Erteilung von Auskünften usw. an Zentralbehörden auch die Aufgabe, Beschwerden über einzelne Unregelmäßigkeiten im Personenverkehr zu erörtern.

— **Sommer-Sonderzugkarten und Verkehrssperre.** Die Verkehrssperre im besetzten Gebiet macht den Inhabern von Sommer-Sonderzugkarten aus dem besetzten Gebiet die Benutzung der während der Sperrzeit verkehrenden Sommer-Sonderzüge unmöglich. Der Reichsverkehrsminister hat deshalb die Zulassung der Sonderzugkarten aus dem besetzten Gebiet nach Ablauf der Verkehrssperre zu gewöhnlichen Eil- und Personenzügen und zu Schnellzügen gegen Zuschlagskartenlösung angeordnet.

— **Die Bestellung von Schlafwagenkarten.** Die bisherige Regelung, nach der Schlafwagenkarten 14 Tage vor Ausgabe bestellt werden konnten, ist dahin abgeändert, daß Vorbestellungen nur noch sieben Tage vor Benutzung des abgehenden Zuges entgegengenommen werden können.

— **Die deutschen Eisenbahnen 1910—1920.** Der Reichsverkehrsminister hat in diesen Tagen unter obigem Titel ein Werk veröffentlicht, in dem die Leistungen der deutschen Eisenbahnen in dem letzten Jahrzehnt des Staatsbahnsystems, das am 1. April 1920 durch das Reichsbahnsystem ersetzt worden ist, dargestellt werden. Das Buch schließt an die Berichte an, die seinerzeit die preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten über die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen in den Jahren 1890—1900 und 1900—1910 herausgegeben haben. Es behandelt außer den preußisch-hessischen Eisenbahnen auch die Staatsbahnen der übrigen deutschen Länder, die Privatbahnen

und die Kleinbahnen von ganz Deutschland. Eine kurze Geschichte der ehemaligen Reichsbahn in Elsaß-Lothringen von ihrer Übernahme durch das Reich bis zu ihrer Rückgabe an Frankreich ist als Anhang beigefügt.

— **Zugzusammenstoß auf Bahnhof Papestraße.** Ein verhängnisvoller Zugzusammenstoß hat sich am 7. d. M. auf dem Bahnhof Papestraße der Berliner Ringbahn ereignet. Um 3:29 Uhr überfuhr der Zug 3762 der Richtung Tempelhof-Potsdamer Bahnhof das auf Halt stehende Einfahrsignal und stieß auf den am Bahnsteig Papestraße haltenden Zug 1836 auf. Drei Wagen des haltenden Zuges stürzten um. Bei dem Zusammenstoß wurden drei Fahrgäste schwer und etwa 60 leicht verletzt. Die Verletzten wurden mittels Kraftwagens in die benachbarten Krankenhäuser und in ihre Wohnungen übergeführt. Der Verkehr auf der Ringbahn war mehrere Stunden gestört und konnte erst gegen 7 Uhr wieder aufgenommen werden. Oberbaurat Meinecke und andere höhere Eisenbahnbeamte waren schnell zur Stelle. Der Materialschaden ist nicht sehr erheblich, er beschränkt sich auf die Beschädigung einer Lokomotive und mehrerer Wagen. Nach dem Unfall meldeten sich etwa 60 Personen als leicht verletzt.

— **Direkter Personenverkehr zwischen Danzig und dem Reich ohne Berührung des sog. polnischen Korridors.** Die mannigfachen Erschwernisse, die Polen in letzter Zeit für den Reiseverkehr zwischen Deutschland und Danzig angeordnet hat, sind jetzt von Danziger Seite mit einer Abwehrmaßnahme beantwortet worden, die besonders für die Reichsdeutschen von ganz besonderer Bedeutung ist. Seit 6. Juli läuft in Richtung Danzig-Marienburg ein beschleunigter Personenzug, der um 4.15 Uhr nachm. von Danzig abfährt und um 9.25 abends in Marienburg eintrifft. In umgekehrter Richtung fährt morgens 7.35 Uhr ein solcher Zug in Marienburg ab, der um 12.45 Uhr in Danzig eintrifft. Beide Züge verkehren in unmittelbarem Anschluß an die D-Züge Königsberg-Berlin, abends 10.17 Uhr ab Marienburg, und Berlin-Königsberg in Marienburg morgens 6 Uhr. Für diese Fahrten ist also für diejenigen Reisenden aus Deutschland, die den geschlossenen Korridorzug benutzen, ein polnisches Visum für die Weiterreise von Marienburg nach Danzig und umgekehrt nicht erforderlich, weil diese Züge polnisches Gebiet nicht berühren.

— **Warnung vor der Einreise in das besetzte Gebiet.** Auf den Randbahnhöfen des besetzten und Einbruchsgebietes trifft noch täglich eine größere Zahl von Reisenden ein, die nach dem besetzten Gebiet wollen. In einer Bekanntmachung weist die Reichsbahndirektion Essen, z. Z. Hamm, darauf hin, daß die Einreise in das besetzte Gebiet unmöglich und der Versuch, die Sperre zu umgehen, mit Lebensgefahr verknüpft ist, daß ferner das Randgebiet von Zurückgewiesenen überfüllt ist. Eisenbahn, Gemeinden und Rotes Kreuz raten daher dringend von einer Einreise in das Randgebiet ab, da Unterkunftsmöglichkeiten in diesem überhaupt nicht mehr vorhanden sind, Verpflegung und Unterstützung nicht gewährt werden können.

— **Holländischer Einspruch gegen die Verkehrssperre.** Aus dem Ruhrgebiet wird der D. A. Z. am 5. d. M. geschrieben: Die holländischen Wirtschaftskreise hatten bekanntlich verschiedentlich Einsprüche bei der Besatzung gegen die Unterbindung der Kohlenlieferung gemacht, bisher vergeblich. Nunmehr hat der holländische Delegierte im Ruhrgebiet es durchgesetzt, daß die Strecke von Gelsenkirchen-Bismarck nach Buer-Süd bis hinaus ins unbesetzte Gebiet wieder freigegeben wird. Die Freigabe wird, wie der holländische Delegierte erklärte, in den nächsten Tagen erfolgen. Es ist allerdings noch nicht bekannt, ob auch der deutsche Personen- und Güterverkehr auf dieser Strecke wieder zustande kommt.

— **Deutsche Geiseln auf den Regiezügen.** Aus Gladbeck meldet W. T. B. unterm 9. d. M.: Laut Verfügung der Ortskommandantur müssen sich 48 hiesige Bürger als Geiseln stellen, die auf den Zügen von Gladbeck nach Oberhausen als Sicherung gegen „Attentate“ mitgeführt werden.

— **Verschärfte Verkehrssperre, auch im englisch besetzten Gebiet.** Aus dem Rheinland und dem Ruhrgebiet wird der „D. A. Z.“ unterm 6. d. M. geschrieben: Nachdem gestern die letzte von deutschen Eisenbahnern im Bezirk Trier in Betrieb gehaltene Strecke Gerolstein-Daun-Wittlich-Wengerohr von den Franzosen besetzt worden ist, ist nunmehr die Stadt Trier vom Rheinland vollständig abgeschnitten. Der Fährbetrieb zwischen dem linken und dem rechten Rheinufer ist auf Befehl der Franzosen eingestellt worden. Hierdurch ist nunmehr die gesamte Verbindung zwischen den beiden Ufern abgeschnitten.

Seit gestern nachmittag wird die Verkehrssperre auch von den Engländern äußerst scharf durchgeführt. Die bisherigen grünen englischen Paßstempel werden für ungültig erklärt. Die Ein- und Ausreise ist nur den Reisenden, die mit einem neuen, beim englischen Kreisdelegierten in Köln zu beantragenden Paßstempel versehen sind, gestattet; dieser berechtigt auch zur Einreise in das französisch besetzte Gebiet.

Ferner berichtet W. T. B. aus Köln vom 4. d. M.: Infolge der Stillegung der Bergischen Kleinbahn auf der Strecke Steele-Elberfeld durch die Franzosen ist es unmöglich, Kindertransporte der Ruhrhilfe und des Roten Kreuzes, die in den letzten Tagen fast nur diese Linie benutzt haben, aus dem besetzten Gebiet herauszubringen.

Wie die „Rheinisch-Westfälische Zeitung“ aus Duisburg meldet, ist der „Verordnung“ des kommandierenden Generals über Verkehrsbeschränkungen noch das Verbot des gesamten Personenverkehrs auf dem Wasserwege innerhalb des Gebietes des Brückenkopfes Duisburg hinzugefügt worden.

— **Reisen mit englischem Visum gestattet.** Aus Münster (Westf.) wird unterm 4. d. M. gemeldet: Seitens der englischen Besatzung wird zurzeit auf die französischen Kontrollstationen dahin gewirkt, daß deutschen Reisenden mit dem englischen Paßvisum die Einreise vom englisch besetzten Gebiet ins französisch besetzte Gebiet gestattet wird. Zahlreiche Personen haben heute bereits mit dem englischen Visum die Sperrlinien ungehindert passieren können. Am 4. Juli ist auch den Bergarbeitern die Ein- und Ausreise in dem besetzten Gebiet zur Erreichung ihrer Arbeitsstellen verboten worden.

— **63 000 Franken „Entschädigung“ für den Duisburger Unfall.** Aus Paris wird dem W. T. B. unterm 8. d. M. berichtet: Havas meldet aus Coblenz: Die Rheinlandkommission hat gestern der belgisch-französischen Eisenbahnregie eine vorläufige Entschädigung für den Eisenbahnunfall auf der Hochfelder Brücke in Höhe von 63 000 Franken zuerkannt, die aus den den Einnahmen des Deutschen Reiches zu entnehmenden Mitteln geleistet werden soll.

Hierzu bemerkt W. T. B.: Der Eisenbahnunfall bei Duisburg ist ein Vorkommnis, das nur unter den durch den rechtswidrigen französisch-belgischen Ruhreinbruch geschaffenen Verhältnissen möglich war. Die Eisenbahnbrücke steht unter Bewachung des französisch-belgischen Militärs. Den deutschen Behörden ist durch systematische Fernhaltung und durch Auflösung der Sicherheitsorgane eine Bewachung unmöglich gemacht worden. Die deutsche Regierung kann daher, selbst wenn — was durchaus noch nicht einwandfrei erwiesen ist — es sich um ein Attentat handeln würde, auf keinen Fall für die daraus entstandenen Folgen haftbar gemacht werden. Der Rheinlandkommission fehlt daher jeder Rechtstitel für ihr Vorgehen.

— **Französische Gemeinheiten bei der Vertreibung der Eisenbahner.** Aus Recklinghausen wird unterm 7. d. M. der D. A. Z. geschrieben: Ueber die Massenverhaftungen und Austreibungen von Eisenbahnbeamten, die seit letztem Donnerstag in Recklinghausen eingesetzt haben, bringt der „Westfälische Volksfreund“ folgende Einzelheiten: Am 2. Juli, um 6 Uhr in der Frühe, begann im Stadtteil Recklinghausen-Süd die Jagd auf diese unglücklichen und hilflosen Opfer. Ein großes Truppenkommando mit aufgepflanztem Bajonett war aufgeboten; das die Gendarmen bei ihrem Werk unterstützen sollte. Die Frauen und Kinder wurden kurzerhand auf die Straße getrieben. Die Mütter hatten teilweise nicht einmal so viel Zeit, die Kleinen notdürftig anzuziehen. Wer nicht schnell genug parierte, wurde mit der Peitsche zur Eile getrieben und gezüchtigt. Alte und kranke Frauen wurden von dieser Aktion nicht ausgenommen. In den Wohnungen mußte alles Inventar zurückbleiben. Nicht einmal die notwendigsten Eßwaren für die Kleinen konnten eingepackt werden. Wie Augenzeugen berichten, haben sich jammervolle Szenen bei dieser Austreibung abgespielt. Klagende Mütter mit nur wenige Wochen alten Säuglingen wurden auf die Straße getrieben, alte und gebrechliche Frauen weinend aus dem Hause geworfen. Selbst eine Reihe von französischen Soldaten weigerte sich, bei dieser „Sanktion“ mitzuwirken.

Frauen und Kinder wurden dann auf die bereitstehenden Lastwagen getrieben und zunächst auf den Hof des alten Gymnasiums gebracht. Hier wurden sie mit der Peitsche von den Lastwagen heruntergetrieben, wobei einwandfrei festgestellt wurde, daß diese Feiglinge mit Peitschen auf wehrlose Frauen und Mütter einhieben. Das „Wiederaufladen“ geschah in derselben Weise. Die paar Habseligkeiten, die die Frauen noch bei sich führten, gingen ihnen dabei noch verloren.

— **Braunschweigische Landes-Eisenbahn.** Dem Geschäftsbericht der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn-Gesellschaft entnehmen wir folgendes: Die Einnahmen der Gesellschaft zeigen im Betriebsjahr 1922 gegen das Vorjahr aus dem Personenverkehr nur ein Mehr von rund 2 %. Die Zahl der beförderten Personen ist etwas geringer als im Vorjahre. Die Steigerung der Einnahmen aus dem Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre (rund 92 %) ist nicht allein auf die Tariferhöhungen

sondern zum Teil auch auf eine erfreuliche Zunahme der beförderten Gütermengen zurückzuführen. Die Betriebsausgaben sind gleichfalls nicht unerheblich gestiegen. Nach einer besonderen Dotierung der Erneuerungsfonds — die aber bei weitem noch nicht der eingetretenen Geldentwertung entspricht — und einem Zuschuß von 8 Millionen Mark an die Beamten-Pensionsanstalt weist die Gewinn- und Verlustrechnung einen Überschuß von 11 089 428 ℳ auf.

Die außerordentliche Erhöhung der Ausgaben ist eine Folge der allgemeinen Geldentwertung. Zu den erheblich gestiegenen Ausgaben für Gehälter, Löhne und Teuerungszulagen und für Beschaffung der Betriebsmaterialien kamen noch die Ausgaben für eine notwendig gewordene erhebliche Erweiterung der Werkstattanlagen. Die Betriebsrechnung für 1922 ergibt ausschließlich des Vortrages aus 1921 eine Einnahme von 384 396 659 ℳ. Nach Abzug von 4 295 150 ℳ, die dem Erneuerungsfonds zufließen, verbleiben an reiner Betriebseinnahme 380 101 509 ℳ, d. s. gegen die Einnahme von 1921 mehr 358 464 594 ℳ. Von dieser Mehreinnahme rührten her aus dem Personenverkehr 8 375 408 ℳ, aus dem Güterverkehr 328 942 254 Mark und aus den sonstigen Einnahmen 21 146 932 ℳ. Die Ausgaben betragen laut der Betriebsrechnung 288 592 131 ℳ. Nach Absetzung von 10 380 993 ℳ, die dem Erneuerungsfonds zur Last fallen, verbleiben an Betriebsausgaben 278 211 138 ℳ. Die Ausgaben haben sich demnach gegen 1921 um 260 118 000 Mark erhöht. Der Überschuß der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt 11 089 428 ℳ. Hiervon gehen ab Gewinnanteile für Aufsichtsrat und Vorstand 816 000 ℳ; es bleiben somit zur Verfügung der Generalversammlung 10 273 428 ℳ. Die Direktion schlägt der Generalversammlung vor, hiervon eine Dividende von 100 % auf das Aktienkapital auszuschütten und den Rest mit 4 273 428 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft.** Dem Geschäftsbericht der Gesellschaft entnehmen wir folgende Zahlen: Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug 3 466 880 ℳ oder 0,71% der Verkehrseinnahme. An Gütern wurden befördert: 47 140 t im Binnenverkehr und 755 843 t im Verbandsverkehr, zusammen 802 983 t. Die Einnahme aus der Güterbeförderung betrug 487 008 558 ℳ oder 99,29 % der Verkehrseinnahme. Die Nebenerträge aus dem Güterverkehr ergaben 57 674 300 ℳ. Die gesamten Betriebseinnahmen betrugen 525 355 715 ℳ, die Betriebsausgaben 269 817 650 ℳ = 51,35% der Betriebseinnahmen. Der Abschluß über Gewinn und Verlust ergibt nach Abzug der regulativmäßigen Rücklage in den Erneuerungsfonds einen Überschuß von 54 724 239,72 ℳ, der wie folgt verwendet werden soll: Zur Zahlung von einmaligen Beihilfen an Pensionäre und Hinterbliebene von Beamten 4 500 000 ℳ, zur Rücklage in den Pensionsfonds 40 000 000 ℳ, zur Rücklage in den Haftpflichtfonds 10 000 000 ℳ, zur Rücklage für Zinsbogensteuer 1200 ℳ und zum Vortrag auf die Rechnung des folgenden Jahres 223 039,72 ℳ.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
Vom 10.6.–16.6.23 das	31 400fache	5 000fache	15 550fache
„ 17.6.–23.6.23 „	36 780 „	7 000 „	18 900 „
„ 24.6.–30.6.23 „	49 820 „	10 000 „	25 950 „
„ 1.7.– 7.7.23 „	57 500 „	12 000 „	30 180 „

— **Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Wie wir dem Bericht einer Hamburger Firma (Spediteur-Verein Herrmann & Theilnehmer) entnehmen, war der Verkehr in Hamburg während des Monats Juni ziemlich ruhig. In der Flußschiffahrt übersteigt das Angebot an Kahnraum laufend die Nachfrage. Vom Bahnumschlag würde das Gleiche zu sagen gewesen sein, wenn nicht gegen Ende des Monats die von allen Seiten einsetzenden verzweifelten Bestrebungen, alle greifbaren Güter noch vor dem 1. Juli, dem Tage des Inkrafttretens der 200prozentigen Frachterhöhung, auf den Weg zu bringen, eine so ungestüme Nachfrage nach Wagen erzeugt hätten, daß das vorhandene Material schlechterdings nicht ausreichen konnte.

Die Flußfrachten können unter den gegenwärtigen Verhältnissen nur von Fall zu Fall für greifbare Partien verbindlich notiert werden.

Der Teuerungszuschlag auf die Hamburger Kaigebühren stieg am 2. Juni auf 73 900 %, am 16. Juni auf 144 900 % und beträgt seit 1. Juli 289 900 %. Entsprechend der Steigerung der Löhne und Gehälter — die Hafenarbeiter erhalten nunmehr 100 000 ℳ täglich — sind auch die übrigen Umschlags- und sonstigen Platzkosten erhöht worden, wie die Transportsätze der Ewerführer und Rollfuhrunternehmer, die Lagergelder und die Speditionsgebühren.

— **Ausscheiden der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn aus der Reichsaufsicht.** Diese Bahn ist wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr nach Anhörung des Preußischen Ministers für Handel und Gewerbe als eine nicht dem allgemeinen Verkehr dienende Eisenbahn im Sinne der Reichsverfassung erklärt worden. Sie scheidet damit aus der Reichsaufsicht aus.

— **Betriebswirtschaft und Leipziger Messe.** Bis zum Weltkrieg verstand man unter einer gesunden Betriebswirtschaft den wirtschaftlichen Ausbau des Dampf- und elektrischen Betriebs. Man suchte durch Konstruktionsverbesserungen und durch gute Führung der Antriebsmaschinen bzw. Kraftmaschinen an Brennstoffen zu sparen. Erst in den letzten Jahren setzte daneben auch eine sehr erhebliche Arbeit zur Vervollkommnung der eigentlichen Produktion ein. Diese Bewegung ging von Amerika aus. Man erkannte, daß infolge der gestiegenen Arbeitslöhne, ferner zur Förderung erhöhter Produktion und genauester Arbeit Maßnahmen notwendig waren, die sich nicht mehr innerhalb der alten Forderungen, die sich nur mit den Kraftmaschinen befaßten, deckten. So entstand die neuzeitliche Betriebswirtschaft und daraus die Betriebswissenschaft. Vor allem war es Deutschland, welches sich den Ausbau dieser neuen Wissenschaft angelegen sein ließ. Besondere Anregungen erhielt man dort unter anderem durch das vorzüglich ausgebaute Ausstellungs- und Messewesen, das jedes Jahr zweimal seinen Höhepunkt in der Leipziger Messe findet. Dadurch, daß vor allem die Leipziger Technische Messe immer mehr eine Veranstaltung der gesamten deutschen Produktionsmittel herstellenden Industrie geworden ist und von vornherein zielbewußt darauf ausging, nur die allerbesten Maschinen der Welt darzubieten und deren Verwendung vorzuführen, wurde unter den beteiligten Firmen ein Wettbewerb hervorgerufen, der zur Erfindung immer neuer, besserer Betriebsmittel führte. Da die Leipziger Technische Messe nicht nur den deutschen Abnehmern, sondern auch den Interessenten der ganzen Welt zum Studium offensteht, hat sie auch zur Vervollkommnung der Produktion außerhalb Deutschlands wertvolle Winke gegeben. Um nur ein Beispiel anzugeben, sei auf das Gebiet der Transportmittel, die in Leipzig in einer großen Halle in besonders großer Anzahl und Mannigfaltigkeit ausgestellt sind, hingewiesen. Diese Ausstellung dürfte wesentlich zur Erweiterung der Erkenntnis beigetragen haben, daß es sich bei dem Wiederaufbau der Wirtschaft nicht nur um die Herstellung der besten Maschinen handelt, sondern daß in großem Umfange auch die Einrichtungen in Frage kommen, die den Verkehr von Maschine zu Maschine und von Mensch zu Mensch vermitteln. Was von den Fördermitteln gilt, könnte von vielen anderen Gebieten der Technik gesagt werden. Selbstverständlich hat die Not, in der sich große Teile der deutschen Industrie befinden, dazu beigetragen, die Arbeit durch Vervollkommnung der Maschinen immer sparsamer zu gestalten. Darin liegt natürlich der Hauptgrund, warum die deutsche Industrie auf dem Gebiet der modernen Betriebswirtschaft an der Spitze marschiert. Aller Voraussicht nach werden in den nächsten Jahren in der Vervollkommnung der gesamten Betriebsführung von Deutschland noch manche Überraschungen zu erwarten sein. Da sie auf der Leipziger Technischen Messe ihren ersten Niederschlag zu finden pflegen, wird diese Veranstaltung sicherlich weit über Deutschland hinaus die Aufmerksamkeit wachhalten. Wie wir hören, findet die nächste Leipziger Messe vom 26. August bis 1. September d. J. statt.

— **Ernennung zum akademischen Ehrenbürger.** Rektor und Senat der Technischen Hochschule Berlin haben den Vorsitzenden der Hochschulgesellschaft, Geheimen Kommerzienrat Dr.-Ing. e. h. Ernst v. Borsig, in Anerkennung seiner Verdienste um die Hochschule auf Antrag der Fakultät für Maschinenwirtschaft zum akademischen Bürger ehrenhalber ernannt.

Personalnachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn sind ernannt: zum Oberregierungsrat: die Regierungsräte Nebelung in Trier, Buhtz in Frankfurt (Main) und Kirsch in Mannheim; zum Oberregierungsbaurat: die Regierungsbauräte Max Schulze und William Behrens in Berlin, Iblher in Landshut, Steindler in Augsburg, Augustin in Leipzig, Michauck in Dresden, Joachim und Neßler in Karlsruhe, Siebels in Münster (Westf.) und Söffing in Oppeln; zum Eisenbahnamtmann: die

Eisenbahnoberinspektoren Kirchbach in Berlin, Rechnungsrat Alwig in Stettin, Nitzschke in Magdeburg sowie die Eisenbahnoberingenieure Wallbrand in Leinhausen und Süßenbach in Breslau.

Österreich.

— **Neuordnung der Bundesbahnen.** Auf Anregung des Generalkommissars Dr. Zimmermann hat kürzlich eine Sitzung stattgefunden, um zwischen Sir William Acworth, Experten des Generalkommissariats für die Frage der Neuordnung der Bundesbahnen, und den Vertretern der drei nachstehenden Eisenbahnergewerkschaften: Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich, Gewerkschaft der christlichen Eisenbahner Österreichs und Deutsche Verkehrsgewerkschaft, die notwendige Verbindung herzustellen.

Hierbei erklärte Sir Acworth: Vorerst möchte ich bemerken, daß ich aus den mir zugekommenen Berichten ersehen habe, wie wohlwollend Sie bis jetzt das Personal vertreten und mit den Ministerien und Direktionen zusammen gestrebt haben, an der finanziellen Gesundung der Eisenbahnen mitzuhelfen, allerdings natürlich unter sorgfältiger Rücksichtnahme auf das Personal, dessen Verhältnisse heutzutage keine zu günstigen sind. Ich werde gezwungen sein, viele Veränderungen auf den Bahnen vorzuschlagen, werde aber mein Bestes tun, um nichts vorzuschlagen, was nicht in bezug auf das Personal recht und billig ist. Ich verlasse mich jedoch darauf, daß, wenn ich meinerseits darauf bedacht bleibe, Sie Ihrerseits alles, was in Ihren Kräften steht, tun werden, um Hand in Hand mit dem Ministerium, mit den Direktionen und jeder einzelnen Dienststelle die beschlossenen Maßnahmen durchzuführen.

Die Eisenbahnen sind, wie wir jetzt alle wissen, passiv. Sie müssen aktiv werden, nicht nur im Interesse des Bundes und der Allgemeinheit, sondern auch im Interesse des Personals. Denn ein passives Unternehmen kann nie über die Mittel verfügen, die nötig sind, um sein Personal liberal zu behandeln und zu bezahlen.

Ich möchte noch etwas bemerken: Vor zwei Tagen stand in einer Wiener Zeitung, so hat man es mir berichtet, daß ich ein Anhänger des Kapitalismus sei und daß ich in meinem Gutachten dafür bin, die Bahnen fremdem Kapital zu verpachten oder zu verkaufen. Über das Gutachten, das ich später dem Herrn Generalkommissar abzugeben habe, kann ich natürlich jetzt nicht sprechen. Nur eines kann ich schon jetzt sagen: Vor fünf Jahren wurde ich von der Regierung von Kanada eingeladen, meine Meinung über die zukünftige Verwaltungsmethode der dortigen Eisenbahnen zu äußern; ich habe vorgeschlagen, die Regierung möchte etwa 40 000 km von Bahnen, die damals Privatgesellschaften gehörten, übernehmen. Und dies ist inzwischen geschehen. Vor zwei Jahren wurde ich von der Regierung von Indien zu Rate gezogen. Da habe ich die Meinung ausgesprochen, daß die Eisenbahnen, die jetzt in dem Betrieb von Privatgesellschaften stehen, allmählich in den Staatsbetrieb übernommen werden sollen. Auch dies ist man derzeit im Begriffe, durchzuführen. Ich überlasse es Ihnen, meine Herren, zu beurteilen, ob ich in der Tat ein hartnäckiger Verteidiger des kapitalistischen Betriebes von Eisenbahnen bin.

An diese Ansprache schloß sich ein allgemeiner Meinungsaustausch, in dessen Verlauf sich die Vertreter der eingeladenen Gewerkschaften bereit erklärten, Sir William Acworth eingehende Aufklärungen über die in Rede stehende Frage zu geben. Zu diesem Zwecke werden demnächst weitere Besprechungen mit jeder einzelnen Gewerkschaft getrennt von Sir William Acworth geführt werden.

Die Wiener Handelskammer hat zum Gesetzentwurf über die Bundesbahnen (vgl. Nr. 22, 24 und 25 der Ztg.) folgende Anträge angenommen:

1. Die Kammer begrüßt die endliche Trennung des Betriebes der Bundesbahnen von der Hoheitsverwaltung und die Bildung eines selbständigen Wirtschaftskörpers zu diesem Zwecke, der in Anlehnung des Gedankens an eine neue bureaukratische Instanz einer kaufmännisch geführten Generaldirektion unterstellt wird. Angesichts der besonderen in diesem Zusammenhange wahrzunehmenden Interessen erklärt sich die Kammer auch mit der vorgesehenen eigenartigen Rechtsform an Stelle einer Aktiengesellschaft oder sonstigen handelsgesetzlichen Form der Kapitalassoziation einverstanden.

2. Hingegen stellt die Kammer nachstehende Abänderungsanträge:

a) Dem Generaldirektor und den übrigen Vorstandsmitgliedern sind im Statut weitgehende Vollmachten einzuräumen, um zu verhindern, daß etwa aus dem Titel der hoheitlichen Aufsicht eine Behinderung der Geschäftsführung eintritt.

b) Die Anstellung auf Dienstvertrag, ähnlich wie in der Privatwirtschaft, soll über die Mitglieder des Vorstandes auf alle übrigen in direktorialer Stellung befindlichen Personen ausgedehnt werden.

c) Die Vorstandsmitglieder und die eben erwähnten Funktionäre sollen an dem Betriebserfolge durch Tantiemen (zunächst Ersparungstantiemen) interessiert werden.

d) Auch die übrige Beamtenschaft und das sonstige Personal soll durch Prämien angeeifert werden.

e) Die Bestimmungen über die Zuständigkeit des Generaldirektors in Ansehung der Tarifbildung sind in der Richtung abzuändern, daß dem Generaldirektor des neu zu schaffenden Wirtschaftskörpers eben jene Autonomie auf dem Gebiete der Tarifbildung gewahrt bleibe, wie diese für die Generaldirektoren der gut geleiteten alten Privatbahnen bestanden hat, welche nur durch allgemeine gesetzliche Bestimmungen in Ansehung der konzessionsmäßigen Maximaltarife und der für die Wahrnehmung der staatlichen Tarifhoheit aufgestellten Normen in ihrer Selbständigkeit beschränkt war. In diesem Zusammenhange scheint auch eine Nachprüfung der zum Teil aus dem Jahre 1851 (Eisenbahnbetriebsordnung) und aus dem Jahre 1854 (Eisenbahnkonzessionsgesetz) stammenden, vielfach veralteten Vorschriften unerläßlich.

3. Die Kammer fordert auf das nachdrücklichste, daß die Reform angesichts der ihr in Ansehung des gesamten Sanierungsprogramms zukommenden besonderen Bedeutung raschest ohne jede weitere Verzögerung durchgeführt wird.

— **Betriebserfolg der Bundesbahnen.** Hierüber wird für den Monat April d. J. amtlich verlautbart:

Die vorläufig ermittelten Verkehrseinnahmen im Personen und Gepäckverkehr stellen sich auf 33 544 194 900 K., im Güterverkehr auf 118 193 775 400 K., somit zusammen auf 151 737 970 300 K. und unter Hinzurechnung der verschiedenen Einnahmen im vorläufig ermittelten Betrage von 6 483 341 000 K. auf insgesamt 158 221 311 300 K. Gegenüber den aus dem Jahresvoranschlage 1923 ermittelten Monatsvoranschlagsbeträgen für den Personen- und Gepäckverkehr von 42 840 000 000 K. und für den Güterverkehr von 141 680 000 000 K., zusammen von 184 520 000 000 K. und für verschiedene Einnahmen von 5 410 797 000 K., somit insgesamt von 189 930 797 000 K. stellt sich das obige Ergebnis im Personen- und Gepäckverkehr um 9 295 805 100 K., im Güterverkehr um 23 486 224 600 K., an Verkehrseinnahmen somit um 32 782 029 700 K. ungünstiger, dagegen bei den verschiedenen Einnahmen um 1 072 544 000 K. günstiger, somit insgesamt um 31 709 485 700 K. ungünstiger. Die vorläufig ermittelten Ausgaben des Bundesbahnbetriebes für April d. J. stellen sich auf 285 523 325 000 K. Sie erscheinen gegenüber dem entsprechenden Monatsvoranschlagsbetrage von 326 498 120 000 K. um 40 974 795 000 K. günstiger.

Die nunmehr bereits vorliegende endgültige Verrechnung der Verkehrseinnahmen im Monat Januar 1923 hat 161 982 297 533 K. gegen die vorläufig ermittelten Einnahmen von 94 428 983 200 K., somit eine Zunahme um rund 71,5 % ergeben.

— **Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Am 30. Juni fand die diesjährige Generalversammlung der Gesellschaft statt. Nach Genehmigung des Geschäftsberichts und Erteilung der Entlastung an die Verwaltung, wurden folgende Anträge angenommen: 1. Die Verwaltung wird ermächtigt: a) Das Aktienkapital durch Aufstempelung der im Umlaufe befindlichen Aktien auf einen Nennwert von höchstens je 250 000 K. und Übertragung des hierzu erforderlichen Betrages aus dem Reservefonds auf Kapitalkonto; b) durch Ausgabe von höchstens 109 125 Stück neuen, bar und voll einzuzahlenden Aktien auf einmal oder in Teilbeträgen bis zum Nennwert von 343 743 750 K. bzw. bis zu dem der zu a) beantragten Aufstempelung entsprechenden höheren Betrage zu erhöhen und den Zeitpunkt, die Reihenfolge sowie die Art und Weise der Durchführung dieser Kapitalsvermehrungen, insbesondere auch den Begebungskurs für die neu auszugebenden Aktien im eigenen Wirkungskreise zu bestimmen; c) eine Anleihe bis zur Höhe eines Barbetrages, welcher dem bei Durchführung der Kapitalserhöhung zu b) erzielbaren Emissionserlös gleichkommt, aufzunehmen und die Bedingungen dieser Anleihe im eigenen Wirkungskreise festzusetzen. 2. Die Verwaltung wird ermächtigt, von der Durchführung aller oder einzelner der unter a) bis c) vorgesehenen Transaktionen abzusehen. 3. Die Verwaltung wird ermächtigt, die mit den vorstehenden Kapitalstransaktionen zusammenhängenden Satzungsänderungen im eigenen Wirkungskreise vorzunehmen.

Übrige europäische Länder.

— **Die dänischen Staatseisenbahnen** haben für das letzte, am 31. März endigende Finanzjahr einen vorläufigen Bericht veröffentlicht, der einen Betriebsüberschuß von 6 800 000 Kr. aufweist gegenüber einem Defizit von mehr als 60 000 000 Kr. im vorhergehenden Jahre. Die Einnahmen des letzten Finanzjahres gingen um 25 100 000 Kr. zurück. Der Güterverkehr brachte Mindereinnahmen in ungefährer Höhe von 17 000 000 Kr., der Personenverkehr solche in ungefährer Höhe von 8 000 000 Kr.

— **Belgische Lokomotiven für Polen.** Die polnische Regierung hat, wie wir der Ostd. Wirtschafts-Ztg. entnehmen, Ende v. J. mit der belgischen Firma Coquerill und der Société Leonarde einen Lieferungsvertrag über 100 Güterzuglokomotiven für die polnische Staatsbahn abgeschlossen, die nach dem polnischen Typ erbaut werden sollen. 60 Stück sollen, wie jetzt näher verlautet, sechsachsig und ganz besonders schwer für den Transport der oberschlesischen Kohlenzüge gebaut werden. Die übrigen sind für die Strecken des rechten Weichselufers bestimmt. Das polnische Eisenbahnministerium übernimmt die Aufsicht über den Bau. Der belgische Konzern ist gleichzeitig zwecks technischer und finanzieller Mitarbeit an die Firma H. Cegielski & Co. in Posen herangetreten, die vor einigen Wochen vom Eisenbahnministerium einen Auftrag über Lieferung von 1040 Lokomotiven verschiedenen Typs erhalten hat. Die Lokomotiven sollen in den Jahren 1925 bis einschließlich 1932 hergestellt werden.

— **Eine Eisenbahner-Hochschule in Arad (Rumänien).** Wir entnehmen der „Schwäbischen Volkspresse“: Nach der Revolution wurde der Eisenbahndienst teilweise durch die Unzulänglichkeit des Eisenbahnmaterials, teilweise wegen des schwach und mangelhaft ausgebildeten Personals stark beeinträchtigt. Die Ministerien haben bisher in allererster Linie trachten müssen, daß das während des Krieges zugrunde gerichtete Bahnmaterial wieder in Stand gesetzt werde, und erst dann konnte der Plan, geschultes Personal zu schaffen, weiter entwickelt werden, da das frühere, gutgeschulte Personal zum überwiegend großen Teil das Land verlassen hat. Der Minister für Verkehrswesen hat angeordnet, daß zur Erlangung eines geschulten Eisenbahnpersonals am 1. September d. J. in Arad eine Hochschule für Eisenbahnwesen errichtet werde. Der Unterricht wird 10 Monate dauern und der Lehrkörper wird aus den besten und gebildetsten Eisenbahnbeamten zusammengestellt werden. Die Praktikanten werden in dieser Hochschule in allen Zweigen des Eisenbahndienstes eingehend unterrichtet werden, so daß in Zukunft auf gutgeschulte Eisenbahner zu rechnen ist.

— **Errichtung von rumänischen Eisenbahn-Generalinspektoraten.** Mit königlichem Dekrete vom 30. Mai d. J. wurde ein Statut über die Errichtung von drei Eisenbahngeneralinspektoraten geschaffen, denen die Aufsicht über die Verkehrslinien in den ihnen unterstellten Bezirken, die Abschaffung sich ergebender Unzukömmlichkeiten und die Einreichung von Vorschlägen zur Verbesserung der Eisenbahneinrichtungen obliegt. Das erste Generalinspektorat soll die Bezirke Bukarest, Jassy, Kischinew und Czernowitz, das zweite die Bezirke Craiova und Temesburg, das dritte die Bezirke Kronstadt, Klausenburg und Arad umfassen.

— **Belgische Staatseisenbahnen.** Das Defizit, das der Betrieb der Belgischen Staatseisenbahnen in den letzten Jahren aufwies, hat sich im Jahre 1922 auf 16 Millionen Fr. vermindert, und für das Jahr 1923 rechnet man sogar auf einen Überschuß. Dieser Erfolg wird zurückgeführt auf die Rationalisierung des Betriebes, auf die Verbesserung des Werkstättenwesens, auf Personalverminderung usw.

— **Untergrundbahnen in Madrid.** In Madrid ist kürzlich eine 1,8 km lange Verlängerung der Untergrundbahn in Betrieb genommen worden, außerdem sind Neubauten im Gange, für die monatlich 900 000 Peseten aufgewendet werden. Für weitere Untergrundbahnstrecken ist die Genehmigung beantragt. In einigen Jahren wird also Madrid über ein Netz von Untergrundbahnen verfügen können, was sehr im Interesse der stark zunehmenden, auf die Außenbezirke verstreuten Bevölkerung liegt und den Verkehr von den stark überlasteten Straßen der Innenstadt ablenken wird.

— **Der Tunnel unter dem Ärmelkanal.** Die englische Regierung verhält sich zwar immer ablehnend gegen den Kanaltunnel, die Tunnelbaugesellschaft gibt aber trotzdem den Plan, zu dessen Durchführung sie gegründet ist, nicht auf. Neuerdings erwägt sie, einen Richtstollen aufzufahren, um die Ausführbarkeit des Tunnelbaus nachzuweisen. Dadurch hofft sie, ihr Unternehmen wesentlich zu fördern. Die Kosten für den Richtstollen werden auf 2,5 Mill. £ geschätzt, von denen je die Hälfte auf englischer und auf französischer Seite aufzuwenden sein würden. Einen solchen Betrag aufzubringen, wird nicht für unmöglich gehalten.

— **Weiterer Tarifabbau in England.** Bei den englischen Eisenbahnen sind wieder einige Frachtsätze und Fahrpreise ermäßigt worden. Für einige leicht verderbliche Güter, die mit Personenzügen befördert werden und für die die Frachtsätze bis zum 1. Juli 175 % der Friedenssätze betrugen, sind die Sätze nunmehr auf 150 % herabgesetzt worden, nachdem bereits seit dem 1. Januar andere leicht verderbliche Güter zu diesem Satz befördert werden. Die Vergünstigung für Teilnehmer an regelmäßig stattfindenden Versammlungen, die für 1⅓ des einfachen Preises zur Versammlung und zurückfahren können, ist nunmehr auch auf Teilnehmer an geschäftlichen und politischen Versammlungen ausgedehnt worden. Voraussetzung ist, daß mindestens 200 Personen zusammen zu derselben Versammlung reisen.

Fremde Erdteile.

— **Die Staatsbahnen von Baroda.** Der Staat Baroda war der erste unter den Eingeborenenstaaten von Britisch-Indien, der den Bau von Eisenbahnen unternahm, und heute steht er unter diesen Staaten, was die Länge seiner Eisenbahnen anbelangt, an erster Stelle. Auf 100 qkm entfallen 5,2 km, auf 10 000 Einwohner 5,3 km Eisenbahnen. 1875 wurde die erste Staatsbahn gebaut, doch wurde ihr Bau sowohl wie ihr Betrieb der Bombay, Baroda and Central India-Eisenbahn übertragen. Als später der Bau von neuen Eisenbahnen tatkräftiger gefördert werden sollte, entschloß man sich, 1908 zunächst den Bau und neuerdings auch den Betrieb der Staatsbahnen selbst in die Hand zu nehmen, letzteres mit der Begründung, daß es auf diese Weise möglich sei, den vollen Ertrag der Staatskasse zuzuführen, statt ihn mit einer Gesellschaft teilen zu müssen. Alle Teile von Baroda besitzen jetzt Eisenbahnverbindung mit der Hauptstadt, allerdings meist unter Einschaltung von Privatbahnstrecken.

Das Breitspurnetz der Staatsbahnen von Baroda zerfällt in fünf Einzelnetze, von denen das längste 356 km, die übrigen vier 37 bis 63 km lang sind; alle fünf zusammen umfassen 541 km. Dazu kommen 612 km Schmalspur- und 483 km Meterspurbahnen. Auch diese sind, einschließlich der in den genannten Zahlen enthaltenen Neubaustrecken, am 1. April 1923 in Staatsbetrieb genommen worden. Der Staat Baroda ist der einzige von Indien, der von vornherein, im Gegensatz zu den übrigen Teilen des Landes, sein Eisenbahnwesen planmäßig aufgebaut hat, er nimmt in bezug auf den Betrieb eine Sonderstellung unter den Eingeborenenstaaten ein. Neben den Eisenbahnen hat er auch Straßen gebaut und neuerdings wendet er sein Augenmerk dem Seeverkehr zu; er will an zwei Stellen, im Süden und Westen des Landes große Hafenbauten errichten und auf diese Art den Verkehr jener Gegenden fördern.

In Goyagate ist eine große Werkstatt im Bau und zum Teil bereits vollendet, die nicht nur den Zwecken der Staatsbahnen dienen, sondern auch Arbeiten für andere benachbarte Eisenbahnen übernehmen soll. Sie soll vom Staate, aber nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen betrieben werden.

— **Kraftwagenstraßen vom Oberen Kongo zum Nil im Zuge der Kap-Kairo-Linie.** Nach einer Mitteilung der African World vom 21. April d. J. werden die großen Entfernungen im Zuge der Kap-Kairo-Verkehrsstraße, die bis jetzt noch einer Eisenbahnverbindung ermangeln, insbesondere zwischen dem Nil und Stanleyville am Oberkongo, neuerdings von belgischen Kolonialunternehmungen mehr und mehr durch Anlage guter Kraftwagenstraßen überbrückt. Diese Straßen von über 1100 km Gesamtlänge von Aketi, westlich Buta, am Itimbiri, einem Nebenfluß des Oberkongos, gelegen, quer durch die äquatorialen Waldgebiete des mittleren belgischen Kongo nach Rejaf am englisch-ägyptischen Nil, östlich der Grenzen von Sudan und britisch Uganda, sollen später so bald wie möglich durch entsprechende Eisenbahnlinien ersetzt werden, für deren Bau die Vorarbeiten bereits vollendet sind.

Von Rejaf ist zunächst eine Kraftwagenstraße in südwestlicher Richtung hergestellt über Alba nach Faradji, 281 km, und von Faradji über Dungu nach Niangara am Uele-Fluß, 241 km, zusammen 522 km, die für den Betrieb mit Kraftwagen bereits offenstehen. Von Westen her wird eine Autostraße von Aketi am Itimbiri nach Buta am Rubifluß erbaut, die daselbst durch die bestehende Kraftwagenstraße Buta-Bambili ihre Fortsetzung nach Osten findet; die Entfernung Aketi-Bambili wird 222 km betragen. Die Straße von Bambili nach Niangara weist

235 km Länge auf, von denen im Januar d. J. 105 km fertiggestellt waren.

Neben dieser Hauptlinie soll noch eine Straße von Faradji in südlicher Richtung nach Moto und Kilo in den Bezirk der Goldfelder von Kilo-Moto, und eine Verbindung zwischen dem Tanganjika- und dem Kivusee hergestellt werden.

Auf seiner letzten Reise nach dem Kongogebiet hat auch der belgische Kolonialminister Louis Franck eine Kraftwagenstraße von Kibale westlich des Kivusees in Ruanda nach Entebbe am Victoria-Nyansa benutzen können. F. B.

— **Die Lage der amerikanischen Wirtschaft.** Aus New York wird der D.A.Z. geschrieben: Die geschäftliche Lage hat sich hier weiter wesentlich gebessert, das Vertrauen in die günstige Entwicklung von Handel und Industrie ist sehr schnell zurückgekehrt. Man hatte bald eingesehen, daß die Einschränkung der Produktion eher zu einer Gesundung der Verhältnisse beigetragen hat. Die Zahlen der Eisenbahneinnahmen haben der zuversichtlichen Auffassung zudem neue Nahrung gegeben; allein für den Monat April wird ein Reinertrag von 83,2 Mill. Dollar verzeichnet. In allen Zweigen des Geschäftslebens und Verkehrs herrscht zurzeit eine erfreuliche Ruhe und Arbeitslust; reaktionäre Tendenzen, wie sie längere Zeit hindurch namentlich auch das Eisenbahnwesen und die Bergwerksindustrie heimgesucht und in ihrer Ertragsfähigkeit so sehr beeinträchtigt hatten, fehlen ganz. Diese Verhältnisse spiegeln sich naturgemäß auch an der Börse und dem Geldmarkte wider.

Allgemeines.

— **Betriebskostenersparnis bei Dampflokomotiven.** In der „Verkehrstechnik“ schreibt Regierungs- und Baurat a. D. F l e c k Berlin über eine neue Heißdampflokomotive mit zweistufiger Vorwärmung und einmänniger Bedienung, die von der Lokomotivbauanstalt A. Borsig, Berlin-Tegel, erbaut und von der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft A.-G. Berlin auf ihrer Kleinbahn Voldagsen-Duingen-Delligsen eingestellt ist. Das Neue an der Lokomotive ist der Rauchgasvorwärmer Bauart Borsig, der anstelle des Schornsteins angebracht ist und mittels dessen das Kesselspeisewasser, das durch die Speisewasserpumpe Bauart Knorr selbsttätig zugeführt und durch den Abdampfvorwärmer Bauart Knorr auf etwa 90 ° vorgewärmt ist, mit 130 bis 140 ° Wärme in den Kessel gelangt. Nach den Ausführungen des Verfassers bietet die neue Lokomotive folgende Vorteile. Die Einrichtung ergibt gegenüber den alten Naßdampflokomotiven, die bei den deutschen Privat- und Kleinbahnen noch in überwiegender Anzahl im Gebrauch sind, eine sehr erhebliche Kohlenersparnis. Die selbsttätige Wasserförderung und die verringerte Arbeit der Kohlenbeschickung macht die Tätigkeit eines besonderen Heizers entbehrlich; die Lokomotive kann von einem Mann allein bedient werden. Es handelt sich hier um eine vollspurige zweiachsige Lokomotive. Naßdampflokomotiven alter Bauart und gleicher Leistung verbrauchen durchschnittlich 13 kg/km Kohle, die neue Lokomotive dagegen nur 7,5 kg/km. Rechnet man den Fortfall des zweiten Bedienungsmannes hinzu, so ergibt sich nach der Darstellung des Verfassers eine Gesamtersparnis an Betriebskosten für Kohle und Bedienung von 50 %. Die gleichen Ergebnisse werden nach Meinung des Verfassers auch bei schwereren Lokomotiven erzielt werden, da bei ihnen die Verhältniszahlen die gleichen sind.

Die neue Lokomotive hat es der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft ermöglicht, auf ihrer stark belasteten Kleinbahn den Personen- vom Güterverkehr zu trennen mit dem Erfolge, daß die Fahrzeiten nunmehr pünktlich innegehalten, die Lokomotiven und der Gleisoberbau geschont und die Reisenden nicht mehr durch das bei Kleinbahnen geradezu sprichwörtlich gewordene fortwährende Rangieren belästigt werden.

— **Über den Versand von Lokomotiven** bringt das Juniheft der Hanomag-Nachrichten einen Aufsatz von Dr.-Ing. M e t z e l t i n. Beachtenswert ist, auf welche mannigfache Art Lokomotiven verpackt, verladen und versandt werden, um sie dem Besteller zuzustellen. Die vielen Bilder in dem Aufsatze zeigen, daß man Lokomotiven in Kisten verpackt oder auf Rollwagen, Lastautos usw. befördert, oder auch, daß Lokomotiven mittels Seilfähre, auf Pontons oder in Dampfern verladen, versandt werden. Besonders interessant ist die Verladung der vollständig zusammengebauten, großen fünfgekuppelten Hanomag-Lokomotiven an Bord eines Schiffes, welches besonders für diesen Zweck umgebaut wurde.

Rechtspflege.

— **Gehören mit Wein und Spirituosen gefüllte Holzfässer zu den Gütern, für deren Beschädigung die Eisenbahn nach § 459 Abs. 1 Nr. 4 nicht zu haften hat?** (Entscheidung des Reichsgerichts vom 24. Januar 1923 — I. 210/22.)

Dem Kläger B. in H. war von einer Firma in C. ein Faß mit 502 Liter W e i n b r a n d übersandt worden. Bei der Ankunft des Fasses war sein Inhalt teilweise ausgelaufen. Das Landgericht Hannover wies die gegen den Eisenbahnfiskus gerichtete Schadenersatzklage ab, das Oberlandesgericht Celle dagegen hat den Anspruch des Klägers dem Grunde nach als berechtigt anerkannt. Die R e v i s i o n des beklagten Fiskus ist o h n e E r f o l g geblieben und vom R e i c h s g e r i c h t mit folgenden E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e n zurückgewiesen worden: Die auf Verletzung des § 459 Abs. 1 Nr. 4 HGB. und des § 86 Abs. 1 Nr. 4 EVO. gegründete Revision ist nicht gerechtfertigt. Wie der erkennende Senat bereits in seiner Entscheidung vom 14. April 1920 ausgesprochen und mit Erkenntnis vom 16. Dezember 1922, I 79/22, in Sachen der Norddeutschen Versicherungsgesellschaft in Hamburg gegen den Deutschen Reichsfiskus, neuerdings dargelegt hat, ist es eine Frage des E i n z e l f a l l e s, ob mit Flüssigkeit gefüllte, gute und starke Fässer zu den leicht verletzbaren Gütern im Sinne der fraglichen Gesetzesbestimmungen zählen. Bei ihrer Beantwortung müssen die b e s o n d e r e n Umstände gewürdigt werden; es ist nicht lediglich zu prüfen, ob die Fässer sich in einem guten, für die Eisenbahnfahrt genügend widerstandsfähigen Zustande befanden, sondern auch und hauptsächlich, ob sie ordnungsmäßig v e r l a d e n und b e f e s t i g t waren. Stellt wie im vorliegenden Falle ein mit Flüssigkeit gefülltes Faß das Frachtgut dar, so ist die Frage, ob d i e s e s F a ß mit I n h a l t zu den leicht v e r l e t z b a r e n Gütern nach § 459 Abs. 1 Nr. 4 HGB. und § 86 Abs. 1 Nr. 4 EVO. zählt, von der Frage nicht zu trennen, ob es ordnungsmäßig verladen war. Denn die mit der B e s c h a f f e n h e i t des Gutes zusammenhängenden Wirkungen werden durch gute oder schlechte Art und Weise seiner V e r l a d u n g b e e i n f l u ß t. Werden die im vorstehenden entwickelten Grundsätze auf das vom Berufungsrichter festgestellte Sachverhältnis angewendet, so ergibt sich das Folgende: Im angefochtenen Urteile ist auf Grund der im zweiten Rechtszuge durchgeführten Beweisaufnahme hervorgehoben, daß das in Rede stehende Faß sich bei der Übergabe an die Bahn zur Beförderung in ordnungsmäßigem Zustande befunden hat und s a c h g e m ä ß g e l a g e r t war. In der amtlichen Tatbestandsaufnahme ist in Ansehung der Verladeweise festgestellt: „Faß lag v e r k e i l t, stoß- und spundrecht an einer Seitenwand des Wagens.“ Von diesen Tatsachen ausgehend konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum zur Annahme gelangen, das mit Weinbrand gefüllte Holzfaß habe nach den besonderen Umständen des hier vorliegenden Falles nicht zu den leicht verletzbaren Gütern im Sinne des § 459 Abs. 1 Nr. 4 des HGB. und des § 86 Abs. 1 Nr. 4 EVO. gehört, die vermöge ihrer eigentümlichen, natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust oder Beschädigung zu erleiden. Da vom Beklagten gegen seine durch § 84 EVO. und §§ 429 und 456 HGB. festgelegte Haftung keine weiteren Einwendungen erhoben worden sind, so war der Revision aus den angeführten Erwägungen der Erfolg zu versagen.

— **Frachtanspruch der Eisenbahn bei teilweise nicht von der Bahn zu vertretendem Untergang des Gutes. Rechte der Eisenbahn als Geschäftsführerin ohne Auftrag bei Versteigerung des Restes.** (Urteil des Landgerichts München vom 17. Januar 1923 — 5. S. 37/22 —.)

Die Torfstreufabrik in V. sandte am 20. Juli 1921 einen Wagen Torfstreu an die Firma Gebr. M. in Freiburg i. B. auf offenem Wagen unbedeckt. Am 28. Juli geriet der Wagen in Hamm in Brand. Ursache unbekannt. Der Brand wurde gelöscht, jedoch nur ein geringer Teil gerettet, und auch dieser hatte in seiner Güte gelitten. Die Versandfirma wurde telegraphisch benachrichtigt; da von dieser aber keine Anweisung erfolgte, wurde der Wagen Torfstreu in Hamm nach vorheriger Bekanntmachung versteigert und 400 *M* dafür erlöst. Von diesen 400 *M* zog die Eisenbahn für Fracht und sonstige Auslagen 396,80 *M* ab und sandte den Rest von 3,20 *M* der Absenderin zu.

Klägerin behauptet, Beklagte sei zu dem Abzug nicht berechtigt, da der Frachtvertrag ein Werkvertrag sei und der Werklohn erst mit der Vollendung des Werkes, also bei der Abnahme, fällig sei. Der Beklagten sei kein Anspruch auf Frachtvergütung entstanden. Da Beklagte Zahlung verweigere, beantrage sie, die Beklagte kostenpflichtig zu verurteilen, an die Klägerin 396,80 *M* nebst Zinsen zu zahlen. Beklagte beantragt, die Klägerin kostenpflichtig abzuweisen, mit der Begründung, nach § 645 BGB. und § 81 Ziffer 5 EVO. habe sie das Recht auf Vergütung von Fracht der geleisteten Arbeit entsprechend und Nebenauslagen, da die in § 645 geforderte Anweisung der Versenderin Beförderung in offenem Wagen ohne Decke im Frachtbrief enthalten sei.

Klägerin wendet ein, § 645 BGB komme nicht in Frage, da die Beförderung den Tarifbestimmungen entspreche; die Beklagte habe daher den Brand zu vertreten; § 81 EVO. komme nicht zur

Anwendung, da von Ablieferungshindernissen nur bei Vollendung des Frachtvertrages gesprochen werden könne.

Gegen das den Klageanspruch abweisende Urteil des Amtsgerichts in M. vom 5. Juli 1922 hat Klägerin rechtzeitig Berufung eingelegt, die durch Urteil des Landgerichts Münster vom 17. Januar 1923 — 5 S. 37/22 — mit nachstehenden Gründen kostenpflichtig zurückgewiesen ist:

Den Anspruch der Klägerin auf Auszahlung des für den angebrannten Torf erzielten Erlöses rechnet die Beklagte zunächst mit ihrem Gegenanspruch auf Zahlung der Fracht von V. nach H. auf. Unbedenklich ist nun dem Vorderrichter darin beizustimmen, daß die Beklagte für den Schaden, der dadurch entstanden ist, daß der Wagen mit Torfstreu in H. in Brand geraten ist, nicht haftet, da Torfstreu nach den Bestimmungen des Tarifs auf offenen Wagen, und zwar unbedeckt, befördert wird, und der Schaden durch die Art dieser Beförderung entstehen konnte. Der nach § 86 Abs. 2 EVO. begründeten Vermutung gegenüber, daß der Schaden durch diese Gefahr entstanden ist, hat die Klägerin zu beweisen, daß der Schaden auf ein Verschulden der Beklagten zurückzuführen ist. Diesen Beweis hat die Klägerin nicht erbracht. Durch den Brand war die weitere Ausführung des Transportvertrages unausführbar geworden, da der Wert des übriggebliebenen Torfes in keinem Verhältnisse zu den durch den Weitertransport entstehenden Frachtkosten stand. Die Eisenbahn war demnach durch ein von ihr nicht zu vertretendes Ereignis verhindert, den Torf seinem Bestimmungsorte zuzuführen und dort dem Empfänger abzuliefern. Nach § 81 Abs. 2 EVO. kann aber die Eisenbahn, wenn das Ablieferungshindernis nicht durch ihr Verschulden veranlaßt ist, neben Erstattung der erwachsenen Frachtkosten, Nebengebühren und Auslagen verlangen. Der Gegenanspruch der Beklagten auf Zahlung der Frachtkosten für die Strecke V.-H. ist somit begründet.

Da der Weitertransport der Torfstreu von H. nach dem Bestimmungsort nicht tunlich war, handelte die Beklagte im Interesse und nach dem mutmaßlichen Willen der Klägerin, wenn sie den übriggebliebenen Torf versteigern ließ. Sie kann daher gemäß § 683, 697 BGB. Ersatz ihrer Aufwendungen verlangen. Auch der weitere Anspruch der Beklagten auf Erstattung des Stempels, der Telegrammgebühren, der Kosten der Verkaufsbekanntmachung und der Verkaufsgebühr ist demnach gerechtfertigt.

Der Anspruch der Klägerin auf Zahlung des Versteigerungserlöses ist somit, abgesehen von den gezahlten 3 ℳ 20 Pf., durch Aufrechnung getilgt, und ist daher Klägerin zu Recht mit der Klage abgewiesen. Die Berufung war hiernach zurückzuweisen.

Bücherschau.

— **Festschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereins.** 4°. 208 Seiten, mit vielen Abbildungen. Wien 1923. Verlag der Österr. Staatsdruckerei. Preis 25 000 K.

Dieses aus Anlaß des 75jährigen Bestehens des Vereins herausgegebene stattliche Druckwerk gibt einen trefflichen Überblick über das vielseitige technische Schaffen in Österreich während der letzten 25 Jahre. Aus dem reichen Inhalt dieser Festschrift seien insbesondere hervorgehoben der Bericht über den österreichischen Eisenbahnbau, der zugleich die Leistungen der österreichischen Tunnel- und Brückenbaukunst würdigt, ferner der Bericht über die Tätigkeit der Gemeinde Wien auf ihren vielseitigen technischen Arbeitsgebieten und über ihre künftigen städtebaulichen Aufgaben, die Aufsätze über den elektrischen Vollbahnbetrieb in Österreich, über die Entwicklung des Lokomotivbaues und des Bergbaues und über die Fortschritte auf den mannigfachen technischen Sondergebieten.

Die im Industrieteile der Festschrift zusammengefaßten Einzeldarstellungen des Werdeganges der österreichischen Großindustrien und vieler Produktionsstätten werden in gleicher Weise das Interesse sowohl des Technikers wie des Industriellen erregen, denn gerade diese Schilderungen von nimmermüder Arbeit, von überwundener Mühe und endlichem Gelingen müssen jeden im technischen Leben Tätigen fesseln.

Die reich mit Bilderschmuck versehene und auf Kunstdruckpapier gedruckte, über 200 Quadratseiten starke Festschrift wurde in der österreichischen Staatsdruckerei in mustergültiger Weise hergestellt.

— **Kommentar zum Zwangsanleihegesetz.** Von Ministerialrat Dr. Zarden. Verlag von Otto Liebmann, Berlin W. 57, Potsdamer Straße 96. Grundpreis 10,50 ℳ, geb. 12,10 ℳ mal Schlüsselzahl der Deutschen Buchhändler.

Die kürzlich abgegebenen Steuererklärungen, die bei der Kürze des Termins überstürzt und zudem ohne jeden beratenden Kommentar über die zahlreichen Unklarheiten des Zwangsanleihegesetzes abgefaßt werden mußten, gewinnen dadurch, daß die Zwangsanleihe noch einmal erhoben wird, noch erheblich an Wichtigkeit. Jeder Fabrikant, Geschäftsmann und jede Gesellschaft wird daher im eigenen Interesse baldigst eine gründliche Nachprüfung an Hand eines maßgebenden Führers vornehmen müssen, um sich vor Schaden zu bewahren. Den besten Ratgeber hierzu gibt der Referent des Gesetzes im Reichsfinanzministerium, Ministerialrat Dr. Zarden, in seinem soeben erschienenen großen Kommentar, in dem all die zahlreichen Zweifelsfragen der Zwangsanleihe eingehend klargelegt sind. Dabei sind das gesamte gesetzgeberische Material und das Vermögensteuergesetz nach dem neuesten Stande verarbeitet, der vom Börsenkurs wesentlich abweichende Steuerkurszettel und Tabellen mit abgedruckt. Besonders die verwickelten Bewertungsvorschriften, die immer wieder geändert worden sind, wurden allein auf 112 Seiten so eingehend behandelt, daß sich viele Steuerzähler veranlaßt sehen werden, die bereits abgegebenen Steuererklärungen beim Finanzamt zu berichtigen. Auch sonst ist der Zardensche Kommentar, der sich durch klare Schreibweise auszeichnet, ein unentbehrlicher Berater für den Verkehr mit den Finanzämtern, insbesondere zur Nachprüfung der Veranlagungsbescheide und zur Einlegung von Rechtsmitteln. Dabei ist ohne den Zardenschen Kommentar gar nicht auszukommen, da z. B. die Anrechnung früher zuviel gezahlten Reichsnotopfers sowie die Verrechnung der Vorauszahlung von Zwangsanleihe, um nur diese hervorzuheben, eine Fülle von Fehlerquellen enthalten, die der Laie gar nicht beurteilen kann. Die Anschaffung des Kommentars empfiehlt sich um so mehr, als er auch für Finanzbehörden maßgebend sein wird.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 102 vom 27. Juni 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 76 des Wagenausschusses (Villach, den 14./15. Juni 1923);

Nr. IV 194 vom 3. Juli 1923 an die Deutschen Privatbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, betreffend Erwerb ausländischer Zahlungsmittel für den Geldverkehr aus der Vereinsabrechnung;

Nr. V 321 vom 23. Juni 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen;

Nr. V 342 vom 3. Juli 1923 an die Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben;

Nr. IX 310 vom 15. Juni 1923 an sämtliche an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend Statistische Nachrichten über die Tätigkeit der Vereinsabrechnungsstelle.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Gebühren.

Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. werden die Umlade- und Rollbockgebühren um 100 % erhöht. (906)

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft. Die Direktion.

2. Verkehrsstörung.

Zu § 10 1a VWÜ/RIV. Der Bahnhof Kitzingen war am 25. Juni 1923 infolge Entgleisung gesperrt. (908)

München, den 30. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Zu § 10, 1a VWÜ./RIV. Am 26. Juni 1923 war der Bahnhof Würzburg Hauptbahnhof wegen Entgleisung gesperrt.

München, den 28. Juni 1923. (914)
Reichsbahndirektion.

3. Nachrufe.

Am 7. vorigen Monats ist

Herr Geheimer Baurat a. D. **Albert Grund**

nach längerem Leiden, aber unerwartet, im Alter von 64 Jahren entschlafen. Nachdem er vorher sich in verschiedenen Stellungen, hauptsächlich bei der Eisenbahndirektion Breslau, betätigt hatte, war er seit dem Jahre 1911 Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts und trat im Jahre 1918 aus Gesundheitsrücksichten in den Ruhestand. In seiner langjährigen Tätigkeit hat er sich durch sein biederes humorvolles Wesen, seine vaterländische Gesinnung das Vertrauen und die Freundschaft eines großen Bekanntenkreises erworben. Uns war er ein lieber Kollege und geschätzter Mitarbeiter, dem wir gern eine treue Erinnerung und ehrendes Andenken bewahren.

Berlin, Juli 1923. (910)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter des Eisenbahn-Zentralamts.

Am 4. Juli d. J. verschied in Stettin

der Oberregierungsrat a. D.

Geh. Regierungsrat Herr **Hermann Körte**

im Alter von 73 Jahren.

Seit dem Jahre 1878 im preußischen Staatseisenbahndienst tätig, hat er vom 1. April 1895 bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand am 1. Januar 1915 der Eisenbahndirektion in Stettin als Mitglied angehört, ausgezeichnet durch großen Fleiß und strenge Pflichttreue.

Sein entgegenkommendes liebenswürdiges Wesen sichert ihm unser bleibendes Gedenken.

Stettin, den 6. Juli 1923. (920)

Der Präsident
und die Beamten des oberen Dienstes im Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin.

Am 18. Juni entschlief nach kurzem Krankenlager im 70. Lebensjahre

Oberregierungsbaurat a. D.

Geheimer Baurat **Friedrich Kullmann.**

Der Verstorbene war von 1878 bis 1921 im Reichsbahndienst, zuletzt als Mitglied der Reichsbahndirektion Köln tätig, wo er sich besonders um die Entwicklung des Eisenbahnsicherungswesens außerordentlich verdient gemacht und namentlich in den schweren Kriegsjahren in unermüdlicher Tätigkeit sich ausgezeichnet hat. Mit vorbildlichem Eifer, nie versagendem Pflichtgefühl und hervorragenden Fachkenntnissen verband er hohe persönliche Eigenschaften, die die Arbeit und den Umgang mit ihm zur Freude machte.

Wir beklagen mit seinem Hinscheiden den Verlust eines Kollegen von vornehmer Gesinnung und alter Beamtentreue, dessen Andenken wir seiner trefflichen Charaktereigenschaften wegen stets in Ehren behalten werden.

Der Präsident (922)
und die Beamten der Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1923 wird die Station Frömern als Sammellagerstation in den Ausnahmetarif 1a für Rundhölzer, zu Grubenzwecken des Bergbaus bestimmt, aufgenommen.

Elberfeld, den 5. Juli 1923. (919)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

In Verbindung mit der allgemeinen Tariferhöhung am 1. Juli 1923 werden mit sofortiger Wirkung die Sätze des Ausnahmetarifs für Abtrittsdünger in Kesselwagen im Binnenverkehr der schmalspurigen Linie Radebeul-Radeburg um 200 v. H. erhöht.

Dresden, am 5. Juli 1923. (915)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 401. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. gültig vom 1. Februar 1922.

Am 1. Juli 1923 tritt zum vorbezeichneten Ausnahmetarif der Nachtrag 14 in Kraft; er enthält neue um etwa 200 % erhöhte Frachtsätze der Frachtsatzzeiger 1 und 2.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung. (911)

Essen, den 25. Juni 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngüterverkehr.

Die mit Wirkung vom 22. März 1923 angeordnete Verdreifachung des Lagergeldes auf Bahnhof Kabel wird vom 10. Juli 1923 ab aufgehoben. Vom 10. Juli 1923 werden auf Bahnhof Kabel die tarifmäßigen Lagergeldsätze erhoben (Abschnitt VII 1 des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abteilung B). (926)

Elberfeld, den 3. Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Rumänischer Gütertarif.

Der ungarisch-rumänische Grenzübergang Nyirabrany-Valea lui Mihai ist für den Stückgutverkehr eröffnet worden. Auf Seite 8 des Tarifs ist daher unter C, a, 3 das bei den Stationsnamen Nyirábrány und Valea lui Mihai angebrachte Zeichen *) mit der zugehörigen Fußnote „*) Nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet“ zu streichen.

Breslau, den 4. Juli 1923. (916)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 216. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr, Tarif vom 1. August 1922.

I. Mit sofortiger Wirksamkeit wird der Verkaufspreis des Tarifs auf 350 ℳ erhöht.

II. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 wurden die in der Entfernungstafel II für folgende Hessische Nebenbahnstationen vorgesehenen Entfernungen erhöht:

	um km
Badenheim	1
Bockenrod	9
Brensbach	7
Elsheim-Stadecken	6
Frei-Weinheim	2
Fürfeld	5
Groß Bieberau	6
Groß Winternheim	3
Heppenheim (Rheinhess.)	5
Horchheim b. Worms	3
Jugenheim-Partenheim	8
Kirch- u. Pfaffenbeerfurth	9
Lorchsmühle	3
Neubamberg-Freilaubersheim	3
Nieder Kainsbach-Fränk. Crumbach	8
Ober Ingelheim	2
Offstein	6
Reichelsheim (Odenw.)	10
Schwabenheim-Bubenheim	4
Westhofen (Rheinhess.)	4
Wöllstein (Rheinhess.)	3

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 155). (925)

München, den 3. Juli 1923.
Tarifamt b. RVM., ZB.

Reichs- und Privatbahn-Güterverkehr, ost-mitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. August 1923 wird der an der Bahnstrecke Zerbst-Leipzig zwischen den Bahnhöfen Bitterfeld und Delitzsch (bei der Blockstelle Petersroda) gelegene Haltepunkt Grube Ludwig als Tarifstation für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet und in die oben bezeichneten Tarife eingezogen. Die Entfernungen nach den Nachbarstationen sind:

Grube Ludwig-Bitterfeld = 5,75 km
Grube Ludwig-Delitzsch = 6,11 km.

Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft B, Teilheft B I 7, ist neu aufzunehmen auf Seite 4 hinter Grube Hansa:

Grube Ludwig		
	Bitterfeld	6 km
	Delitzsch	7 km
übrige Stationen	Nr. 728 Heft B II 30	6 km
	Nr. 721 Heft B II 29	6 km

Halle (Saale), den 6. Juli 1923. (924)
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1923 werden die Entfernungen der Stationen Borne (Mark) und Wiesenburg (Mark) geändert. Erhöhungen gelten erst vom 10. August 1923 ab. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist beruht auf der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Juli 1923. (929)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 42. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Auf Seite 21 des Tarifs werden im Abschnitt II unter „C. Leichen" die Gebührensätze mit sofortiger Gültigkeit wie folgt erhöht:

a) im Absatz 1
in der 3. Zeile auf . . . 1 920 ℳ,
„ „ 4. „ „ . . . 2 880 „
„ „ 5. „ „ . . . 28 800 „
„ „ 9. „ „ . . . 960 „

b) im Absatz 3
in der 3. Zeile auf . . . 18 000 ℳ,

c) im Absatz 4
in der 4. Zeile auf . . . 18 000 ℳ,
„ „ 5. „ „ . . . 27 000 „
„ „ 6. „ „ . . . 36 000 „

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (s. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt worden. (909)

Charlottenburg, den 3. Juli 1923.
Reichsbahndirektion Osten,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Sagehorn unter die Torfstreufabrikstationen des Ausnahmetarifs 10 a für Torfstreu und Torfmull aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (913)

Münster (Westf.), den 3. Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli wird in den Ausnahmetarif 1a Lippstadt als Sammellagerstation einbezogen. Dem Ausnahmetarif 9 tritt die Lokalbahn-Aktiengesellschaft München mit den bayerischen Linien bei. (923)

Berlin, den 5. Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife. Teil II.

Am 15. Juli d. J. werden die Stationen Coswig (Sa.) und Leipzig Großmarkthalle in die Verbandstarife einbezogen und vom gleichen Tage an neue Schnittsätze für die Privatbahnstationen und die Station Oderberg eingeführt, sowie einige Druckfehler berichtigt.

Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 3. Juli 1923. (918)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 wird die badische Station Rappenau Saline als Tarifstation aufgehoben und als Ladestelle von Bad Rappenau behandelt.

Hannover, den 4. Juli 1923. (912)
Reichsbahndirektion Hannover.

Čechoslov. Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komárno. Gütertarif Teil II vom 1. August 1921. Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 werden in dem oben bezeichneten Tarife nachfolgende Änderungen durchgeführt.

I. Im Nachtrag II auf Seite 16:

Die Frachtsätze für Mineralkohlen unter I werden wie folgt abgeändert:

Von der Station	nach Bratislava dun nábr.	Nové Komárno
Bohuaudov	1089	1249
Duchcov	1105	1264
Holešice-Ervěnice	1151	1310
Hradiště v Čechách	1089	1249
Chabařovice	1089	1233
Marianské Radčice	1120	1279
Most	1135	1295
Ohnič	1089	1249
Oldřichov	1105	1264
Rtyně	1089	1249
Ratenice	1105	1264
Světec-Chotějovice	1105	1264
Sachov-Hliňany	1089	1249
Teplice-Sanov	1105	1249
Troice	1074	1235
Třebušice	1135	1295
Tuchomyšl	1074	1233
Upeřiny	1089	1249
Zalany	1074	1233

Auf Seite 17 des Nachtrages II werden die Frachtsätze unter III wie folgt abgeändert:

Von der Station	nach Bratislava dun nábr.	Nové Komárno
Bilina v Čechách	1105	1264
Havraň, Polehrady u Mostu Strupčice	1268	1427
Horní Litvínov	1135	1295
Hořejší Jiřetín	1151	1295
Jezeři	1151	1310
Koštany	1135	1295
Lodvice	1120	1279
Lom u Mostu	1135	1279
Louka - Horní Litvínov	1135	1295
Most nákladiště	1135	1295
Münchhof	1662	1821
Osek	1120	1279
Osek-Riesenberk	1135	1295
Teplice-Lesni Brána	1135	1295
Třebishovice-Vinařice	1028	1193
Vilémov u Kadaně	1206	1371
Vrchoslav-Krupka	1135	1295
Židovice	1135	1295

II. Im Nachtrage III, Seite 6, c, Absatz 2, unter α und β wird der Gültigkeitstermin von „bis zum 30. Juni 1923" auf „bis zum 31. Dezember 1923" abgeändert. (928)

Wien, den 1. Juli 1923.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Güterbeförderung nach Vukovar.

Die zeitweilig eingestellt gewesene Annahme von Fracht- und Expreßgütern nach Vukovar ist mit sofortiger Wirksamkeit wieder zugelassen. Die Verzollung von nach Vukovar bestimmten Zollgütern kann in Vukovar erfolgen.

Wien, am 2. Juli 1923. (921)

Čechoslovakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II, gültig vom 1. August 1921.

In dem vom 15. Juni d. J. gültigen Nachtrag III zum oben bezeichneten Tarife ist mit Gültigkeit vom 1. Juli a. c. bis auf weiteres in der Tabelle auf den Seiten 15—18 (Klassenguttarifsätze für die Schiffsstrecken) in der Spalte 2 die Angabe „u. K." auf „ö. K." abgeändert.

Frachtberechnungswährung siehe Abschnitt IV D 1, Ziffer (2). (927)

Wien, den 1. Juli 1923.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil I, Abteilung B.

Ab 1. Juli 1923 wird für nachgenommene Bahnvorfrachten, soweit solche zulässig, eine Nachnahmegebühr von 3 v. H. erhoben. (917)

München, den 30. Juni 1923.
Z. 30 569/T/18.

5. Personen- und Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. werden die Personen-, Gepäck-, Güter- und Tiertarife im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. (905)

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I vom 1. Oktober 1922.

Aus Anlaß der am 1. Juli 1923 eingetretenen Tariferhöhung werden mit Gültigkeit vom 10. Juli 1923 einzelne, in der Anlage I und II C II aufgeführte Überführungsgebühren erhöht. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen. Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. R.G.Bl. 1914 S. 455).

Berlin, den 3. Juli 1923.
Reichsbahndirektion. (907)

7. Verdingungen.

Die Ausführung der Oberbauarbeiten von Teilpunkt 7 + 60 bis 85 der südlichen Umgehungsbahn soll vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 4250 ℳ für das Stück von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf zu beziehen. Falls Zusendung durch die Post gewünscht wird, ist Rückporto mit einzusenden.

Die äußerlich als solche kenntlich gemachten Angebote sind bis zur Eröffnung am Mittwoch, den 18. Juli 1923, vormittags 11.45 Uhr an die Bauabteilung einzusenden.

Michendorf, den 7. Juli 1923. (930)
Eisenbahnbauabteilung Michendorf.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 29. Berlin, den 19. Juli 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart.*)

Vom Wirklichen Geheimen Rat **Fritsch**.

Im Jahre 1911, um die Zeit, als das deutsche Wirtschaftsleben in höchster Blüte stand und unsere Eisenbahnen alljährlich hunderte von Milionen Goldmark an Überschüssen brachten, erschien im Verlage von Reimar Hobbing ein umfangreiches, vorzüglich ausgestattetes enzyklopädistisches Werk über „Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart". Es gab in systematischer, kapitelweise abgeteilter Darstellung, vorwiegend aus der Feder von Männern der Praxis, an deren Spitze sich der damalige Präsident des Berliner Eisenbahnzentralamts, Hoff, gestellt hatte, Auskunft über die geschichtliche Entwicklung und den Gegenwartsstand unserer Bahnen auf allen Gebieten von Technik und Verwaltung, wurde überall freudig aufgenommen und gelangte schnell zu hervorragendem Ansehen. Zehn Jahre später, nachdem der Weltkrieg, die Revolution und der sogenannte Frieden auf das Vaterland herniedergegangen waren und die Eisenbahnen gerade eben anfingen, sich aus dem Schutte herauszugraben, traten Herausgeber und Verleger an ihre Mitarbeiter mit der Aufforderung heran, bei einer Neuherausgabe des Buches mitzuwirken. Mancher von uns war nicht wenig erstaunt und sah in dem Unternehmen ein vermessenes Wagestück. Kaum aber war ein Jahr darüber verstrichen, so lag die neue Ausgabe fix und fertig vor uns und — der große Wurf ist glänzend gelungen.

In äußerer Gestalt, Umfang und Art der Darstellung gleicht die Neuausgabe ihrer Vorgängerin. Indes ist die bisherige, mehr oder weniger lose Aneinanderreihung der einzelnen Darstellungsabschnitte (Kapitel) durch eine organische (heute sagt man wohl: „vertikale") Gliederung ersetzt worden: Das Werk zerfällt in drei Teile, deren erster, bei weitem umfangreichster, mit 38 Kapiteln die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs (im Sinne der Weimarer Verfassung, also Haupt- und Nebenbahnen) zum Gegenstand hat und in 8 Abschnitte zerlegt ist; von den beiden kürzeren Teilen behandelt der eine in 4 Kapiteln die nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden Bahnen, der letzte in 3 Kapiteln andere Verkehrseinrichtungen in ihrer Beziehung zur Eisenbahn. Viele Kapitel sind vollständig umgearbeitet worden, großenteils von neuen Kräften, die an die Stelle durch den Tod abberufener oder sonst an der Mitwirkung behinderter Verfasser getreten sind.

Abschnitt A des ersten Teiles bringt in 3 Kapiteln eine Übersicht über die allgemeine Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart. Das Emporsteigen bis zum Beginne des Weltkrieges schildert — in abkürzender Bearbeitung der von Mühlenfels für die frühere Auflage geschriebenen Abhandlung — Dr. v. Ritter-Zahony. Welche ungeheuren Aufgaben die deutschen Eisenbahnen im Weltkriege zu erfüllen hatten, und wie es ihnen im Verein mit der Heeresleitung möglich gewesen ist, die an sie gestellten, alle Vorgänge in wesenlosem Scheine hinter sich

*) Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. Unter Förderung des Reichsverkehrsministers in Beiträgen hervorragender Mitarbeiter herausgegeben von Staatsminister Hoff, Staatssekretär Kumbier und Ministerialdirektor Anger. 2 Bände, 1600 Seiten, Großquart, mit etwa 2000 Abbildungen. In Halbleinen gebunden. Grundpreis 20 ℳ. Berlin SW 61, Großbeerenstraße 17, Reimar Hobbing.

lassenden Anforderungen zu bewältigen, wie schließlich das Übermaß der Beanspruchung und die Bedingungen des Waffenstillstands zum Zusammenbruch führten, zeigt in meisterhafter Darstellung der jetzige Reichsverkehrsminister selbst, dem ja als Chef des Feldeisenbahnwesens während der ersten Kriegsjahre besondere Sachkunde innewohnt. Den Abschluß der Einleitung bildet ein von Sarter verfaßter Überblick über die Vereinheitlichungsbestrebungen in der Kriegszeit, die eisenbahnrechtlichen Vorschriften der Weimarer Verfassung und die Grundlagen des Staatsvertrages von 1920 sowie über die Wege, die die Reichsbahnverwaltung eingeschlagen hat, um das deutsche Eisenbahnwesen zu neuem Erblühen zu bringen.

Die nun folgende Einzeldarstellung zerfällt in 5 Hauptabschnitte: Bau und Unterhaltung, Fahrzeuge, Betrieb, Verkehr, Verwaltung.

Verhältnismäßig wenig Änderungen gegen die erste Auflage zeigt erklärlicherweise der den Bau behandelnde Abschnitt. Das Kapitel „Linienführung und Bahngestaltung; Unterbau" (jetzt IV, früher II) hat wiederum Prof. Blum bearbeitet. (Die Angabe Seite 47, daß die Schmalspur nur für Kleinbahnen zulässig sei, beruht wohl auf einem Schreibfehler; BO. § 9 gestattet auch für Nebenbahnen 1,0 u. 0,75 m.) Brücken- und Tunnelbau sind in ein besonderes Kapitel (V. Verfasser: Schaper und Frevert) verwiesen. Kapitel VI Oberbau (früher III, Holverscheidt) ist von Sarre neu bearbeitet worden. Oder's Abhandlung über Bahnhofsanlagen und Hochbauten (Kapitel IV) ist geteilt: In Kapitel VII werden die Bahnhofsanlagen von Dorner besprochen, während die Hochbauten einschließlich der Siedlungen das von Cornelius verfaßte, gegen früher eingehendere Kapitel IX füllen. Für das Signal- und Sicherungswesen (VIII, damals V) zeichnet wiederum Hoogen. Einen neuen Platz hat die Bahnunterhaltung und Bahnbewachung erhalten (Kapitel X, Verfasser: Scheibe), die bisher in zwei Kapiteln (XIII: Bake, XIV: Scheibe) hinter dem Fahrzeugabschnitt angeordnet war und sich jetzt (zweckmäßigerweise) an die Baukapitel anschließt.

Abschnitt C enthält die Beschreibung der Fahrzeuge und des Werkstättenwesens. Aus Kapitel XI (früher VI, beidemal Verfasser W. G. O.-B.-Rat Müller) — (Dampf-) Lokomotiven und Zubehör — sei erwähnt, daß eine Reihe neuer schwerer Lokomotivtypen aufgenommen worden ist und am Schlusse der Aufgaben gedacht wird, vor die sich auf diesem Gebiete die Reichsbahn gestellt sieht. Kapitel XII, Personen-, Post- und Gepäckwagen (Neubert, früher VII, Herr) ist u. a. durch die Beschreibung der Schlafwagen III. Klasse bereichert; Kapitel XIII (VIII), Güterwagen, von Kittel, bringt Neues über Selbstentlader, namentlich die in der Einführung begriffenen Schwerlastwagen; in Kapitel XIV (IX), Triebwagen (früher Loch, jetzt Baumann), sind die Speichertender hinzugetreten. Die Fortschritte, die der elektrische Betrieb auf Haupt- und Nebenbahnen seit 1911 (auch in der Ausbildung der Fahrzeuge) gemacht hat, läßt das von Wechmann und Kleinow neubearbeitete Kapitel XV (früher XI, Loch) erkennen; Kapitel XVI, Bremsen und Kupplungen (Wiedemann, früher X, Steinbiß) erhält sein Gepräge durch die seit 1917 in die Wege geleitete Einführung der Kunze-Knorr-Bremse. Der seit dem Kriege außerordentlich gestiegenen Wichtigkeit des Werkstättenwesens trägt die neue Auflage Rechnung, indem das mit ihm befaßte bisherige Kapitel XV (Biber) einer durchgreifenden Umarbeitung unterzogen und in zwei Kapitel zerlegt worden ist: XVII, Eisenbahnausbesserungswerke für die Unterhaltung der Fahrzeuge, von Kühne, und XVIII, Betriebswerke für die Fahrzeugbehandlung, maschinelle und elektrische Bahnausrüstung, von Reutener. Von besonderem Interesse sind hierbei die Mitteilungen über die im Gange befindliche Neuordnung des Werkstättenwesens und über die Bewirtschaftung nach den Grundsätzen wissenschaftlicher Betriebsführung; welche Bedeutung das Werkstättenwesen in dem Haushalte der deutschen Bahnen erlangt hat, läßt die Tatsache erkennen, daß der Ausgabetitel für Unterhaltung usw. der Fahrzeuge 1913 nur 16, nach dem Geschäftsbericht der Reichsbahn für 1921 (Seite 120) aber 1921 fast 30 % der gesamten Betriebsausgaben beansprucht hat. Ähnliches gilt von den in Kapitel XIX (Lindermayer, früher XVI, Kuntze) behandelten Betriebs- und Werkstattsstoffen; ist doch für den Bereich der Zweigstelle Preußen-Hessen der Anteil der Ausgaben für Betriebsstoffe an dem Gesamtaufwande von 1913 bis 1920 von 8,2 auf 14,4 % gestiegen. Neu sind in diesem Kapitel u. a. die Angaben über die Bestrebungen zur Verwertung der Feuerungsrückstände und über die Maßregeln, zu denen seit dem Kriege der Mangel an Fetten und den sogenannten Sparmetallen Anlaß gegeben hat.

Die beiden Kapitel XVII (Fahrplanwesen, Ruckdeschel) und XVIII (Fahrdienst, Cauer) der älteren Auflage haben sich — teils infolge anderer Anordnung, teils durch Ausdehnung der Darstellung auf neue Dinge — zu einem zusammenhängenden, sieben Kapitel zählenden Abschnitt D, Betrieb, ausgewachsen, der den wichtigen Gegenstand weit eingehender behandelt und gleichfalls die Veränderungen gegen die Vorkriegszeit überall veranschaulicht. Die neuen Kapitel sind gewidmet: XX (wiederum Cauer), dem Stations- und Fahrdienste, XXI (wiederum Ruckdeschel), dem Fahrplane, XXII (Breusing), der Betriebsführung und Betriebssicherheit, XXIII (Tecklenburg) der Wirtschaftlichkeit im Betriebe, XXIV (Hammer) dem Betriebsmaschinendienst, XXV (Heyden) dem elektrischen Zugbetriebe, XXVI (Landsberg) der Brennstoffwirtschaft. Schon ein Teil dieser Überschriften läßt erkennen, daß hierbei Probleme in den Vordergrund getreten sind, die in einer verflossenen Zeit des Wohlstandes nicht so viel Kopfzerbrechen machten. Aus dem Kapitel über die Betriebsführung seien die Ausführungen über verschiedene neuerdings getroffene oder vorgesehene Einrichtungen erwähnt: Generalbetriebsleitungen, Meldungen über die Betriebslage, Zugleitungsstellen. Beachtenswert ist das Ergebnis der Berechnung, die Tecklenburg über die Kosten der verschiedenen Beförderungsarten im Personenverkehr anstellt; danach steht (abgesehen von dem überaus kostspieligen Schlafwagenbetrieb), der wohl allgemeinen Annahme entgegen, die vierte Klasse am ungünstigsten, die erste am günstigsten da.

Bei der eingehenden Würdigung, die in den ersten Abschnitten die wirtschaftliche Seite des Eisenbahnwesens gefunden hat, liegt der Schwerpunkt in der Herabminderung des Aufwandes für Anlage und Betrieb der Bahnen. Die folgenden, dem Verkehre gewidmeten Abschnitte E und F befassen sich mit dem anderen Mittel, das finanzielle Ergebnis wieder in die Höhe zu bringen, nämlich der Erhöhung der Einnahmen. Sie schließen sich in ihrer Anordnung enger an die erste Auflage an, indem sie den Gegenstand in folgenden Kapiteln behandeln: XXVII: Personen- und Gepäcktarif (Knebel, bisher XIX: Stieler und XXI: Gaitzsch), XXVIII: Personen- und Gepäckbeförderungs- und -abfertigungsdienst (Menzler, bisher XX: Mutzenbecher), XXIX: Personenwagendienst (Breusing, teil weise in alt XVIII), XXX: Güter- und Tiertarif (Wulff, früher XXII: Laury), XXXI: Güterabfertigung und -beförderung (Weirauch, bisher XXIII: von Schaewen), XXXII: Güterwagendienst (Sommerlatte, bisher XXIV: Grunow). Hierbei wird u. a. eine Anzahl von Einrichtungen besprochen, die teils ganz neu sind, teils jetzt in Anknüpfung an ältere gleichartige, durch die Kriegsfolgen beseitigte Veranstaltungen in anderer Form wiederbelebt worden sind, z. B. die Mitropa, das Mitteleuropäische Reisebüro, die Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung, das Aufgehen des Staatsbahnwagenverbandes in das Reichsbahnsystem, die verschiedenen internationalen Abkommen über Wagenbenutzung, die Verkehrssteuer. Was die Tarife anlangt, so sind die bis etwa Mitte 1922 reichenden Angaben des Werkes schon überholt. Im Kapitel Personentarife werden zwar unter den Tarifsystemen die Tarife mit fallender Skala besprochen, ich vermisse aber eine Aufklärung darüber, warum sich die Reichsbahn nicht dazu entschließt, die unausgesetzten Steigerungen der auf das Kilometer entfallenden Grundtaxe durch Einführung der fallenden Skala zu mildern; mir scheint

es noch immer (ich habe mich schon in meiner Besprechung des neuen Sax, Nr. 37/1922 dieser Zeitung dahin geäußert) eine Ungeheuerlichkeit, mechanisch in alle Ewigkeit den Kilometersatz mit der Kilometerentfernung zu multiplizieren, mag die Reise über 10, 100 oder 1000 km gehen.

Anschließend wird unter G in zwei Kapiteln der Auslandsverkehr (bisher XXIX: Redlich) behandelt, und zwar in XXXIII (v. Ritter) der leider einstweilen recht zusammengeschrumpfte Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, während sich XXXIV (v. der Leyen) mit anderen internationalen Beziehungen, insbesondere zu der österreichischen Regierung beschäftigt. Dabei erfährt der „Friedens“-Vertrag von Versailles die wohlverdiente Abfertigung.

Abschnitt H, Verwaltung und Bewirtschaftung überschrieben, enthält in Kapitel XXXV (vorher XXVI) meinen auf den gegenwärtigen Stand gebrachten Aufsatz über Eisenbahnrecht, dem die früher ein besonderes Kapitel (XXV) bildende Übersicht Reindl's über das Frachtrecht angegliedert ist; das Zusammenfassen beider Kapitel ist zweckmäßig und hat sich ohne weiteres dadurch ermöglichen lassen, daß das neue Kapitel Eisenbahnrecht in zwei Unterabschnitte: öffentliches und Privatrecht zerlegt worden ist und sich das Frachtrecht zwanglos in den Unterabschnitt Privatrecht einfügen ließ. Das der Eisenbahnverwaltungsordnung gewidmete Kapitel XXXVI (früher XXVII, beidemal von Völcker bearbeitet) berücksichtigt die Änderungen, die der Erwerb der Staatsbahnen durch das Reich bisher (hauptsächlich in bezug auf die oberste Leitung) gebracht hat. Das völlig umgestaltete Kapitel XXXVII (Beamte und Arbeiter, Verfasser: Roser, früher XXVIII: Rüdlin) unterrichtet bestens über die einschneidenden Veränderungen, die die Rechtsverhältnisse des Personals seit der Revolution erfahren haben: Weimarer Verfassung, Staatsvertrag, Personalvertretungen, Achtstundentag, Demobilmachungsverordnungen, Neuregelung des Gehalts- und Lohnwesens usw., sowie über die Umstände, auf die die bedeutende Vermehrung des Personals gegen die Vorkriegszeit zurückzuführen ist. Den Schluß macht das an Stelle der früheren Kapitel XXXI fg. — Holtze und Hoff — getretene Kapitel XXXVIII, Finanzen und Wirtschaftsgebaren, von Homberger. Es bespricht zunächst die finanziellen Grundlagen des Reichsbahnunternehmens, wie es aus dem Staatsvertrage hervorgegangen ist, und — ohne sachlich Stellung zu nehmen — die auseinandergehenden amtlichen und privaten Vorschläge für die künftige grundsätzliche Gestaltung, ferner u. a. die Abschreibungsfrage, die bisherige Entwicklung der Reichsbahnfinanzen und die Buchführungsfrage.

Wesentlich geringeren Raum nehmen, wie schon erwähnt, die als zweiter und dritter Teil bezeichneten Darstellungen ein. Der zweite Teil behandelt die nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen, und zwar in Kapitel XXXIX (Kemmann, bisher XXXVIII: Scheibner) die Kleinbahnen, Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen, Stadtbahnen; XL (Wernekke, bisher XII: Heubach) die Bergbahnen, Seil- und Schwebebahnen; XLI (Helm, umgearbeitetes Kapitel XXXV alt: Drilling) Hafenbahnen, Anlagen für den Wasserumschlag; XLII (Grunow) unter eingehender Besprechung der neuen Privatanschlußbedingungen der Reichsbahn (PAB) die früher nur gestreiften Privatanschlüsse. In der geschickten und im übrigen zutreffenden Auseinandersetzung, mit der in dem Kleinbahnkapitel die Rechtslage erörtert wird, findet sich (Seite 252) folgende Bemerkung, gegen die ich Bedenken erheben muß: „Nimmt die Kleinbahn Güter nach Stationen anderer Bahnen mit direktem Frachtbrief an . . ., so haftet sie nach dem HGB. als Hauptfrachtführer bis zur Endstation. Schadenansprüche aus einem derartigen Frachtvertrage mit der Kleinbahn können (§ 469 HBG.) . . . nur gegen die Kleinbahn als Hauptfrachtführer oder gegen die Empfangsbahn oder diejenige Bahn erhoben werden, auf der sich der Schaden ereignet hat.“ Diese Auffassung mag in den Kreisen der Verkehrstreibenden bestehen, aber die Eisenbahnverwaltungen haben von jeher den Standpunkt vertreten, daß HGB. § 469 auf den Verkehr zwischen Klein- und Großbahn nicht anzuwenden ist, und lassen zum Zeichen dessen bei durchgehenden Frachtbriefen, die ihnen von Kleinbahnen zugehen, den Annahmestempel von ihrer (der Großbahn) Station aufdrücken. Ich kann mich an dieser Stelle nicht näher über diese, heute keineswegs praktisch bedeutungslose Frage äußern, verweise vielmehr auf Sperbers Darlegungen in der Verkehrsrechtl. Rundschau 1922 S. 195, 282*). Daß sich das Reichsgericht kürzlich gegen jene Auffassung der Bahnverwaltungen ausgesprochen hat, ist m. E. darauf zurückzuführen, daß ihm der tatsächliche Gang der Beförderung unrichtig vorgetragen worden ist. Jedenfalls wäre es bei dem Charakter des vorliegenden Werkes besser gewesen, wenn jene Rechtsausführung fortgelassen oder mit einem der Sachlage entsprechenden Vorbehalte versehen worden wäre. — In der allgemeinen Einleitung des Kapitels „Privatanschlüsse“ hätte m. E. der Vollständigkeit wegen hervorgehoben werden können, daß nach § 10 des Preußischen Kleinbahngesetzes Kleinbahnen mit Güterverkehr bei der Genehmigung die Verpflichtung auferlegt werden kann, die Einführung von Privatanschlußgleisen zu gestatten; nach dem französischen Lastenhefte besteht ja diese Verpflichtung auch für Großbahnen. — Aus dem Kapitel „Bergbahnen“ erwähne ich die Mitteilungen über neuere Bestrebungen, den Betrieb mit Reibungsmaschinen auf stärkere Steigungen auszudehnen, als es früher für möglich erachtet wurde (Harzbahn!), und über die Drahtseilbahnen im Kriege.

Unter dem Titel „Andere Verkehrseinrichtungen in ihrer Beziehung zur Eisenbahn“ bringt der dritte Teil drei Kapitel — XLIII: Speditionswesen (Born), XLIV: Eisenbahn- und Postverkehr (Wißmann), XLV: Eisenbahnen und Binnenschiffahrt, Kraft- und Luftverkehrswesen (Wernekke) —, die größtenteils ganz neu sind und als willkommene Bereicherung des Werkes begrüßt werden können. Aus dem Postkapitel, dessen Rechtsausführungen Beachtung verdienen, möchte ich eine klein gedruckte Anmerkung (S. 299) in ein helleres Licht rücken: der Verfasser (dessen Sachkunde anzuerkennen mich meine persönliche Beziehung zu ihm nicht hindert) schätzt schon für 1920 den Geldwert der Eisenbahnleistungen für die Reichspost auf 642 Mill. ℳ, von denen nur 47 Millionen vergütet worden sind. Die Tücke des Objekts hat es übrigens fertiggebracht, dem Abschnitt B (ebenfalls Seite 299) des Postkapitels die verwirrende Überschrift „Eisenbahn- und Postverwaltung“ statt „Eisenbahn- und Telegraphenverwaltung“ zu geben.

Bis auf kleine Überreste fortgefallen sind die im 2. Bande der vorigen Auflage enthaltenen Abhandlungen über das Bahnnetz von Berlin und Vororten, das Elektrizitäts- und Fernheizwerk in München Hbf., die Versuchsbahn bei Oranienburg, über das Deutsche Eisenbahnmuseum und (der Not gehorchend) die Eisenbahnen in den deutschen Schutzgebieten.

Als ein „Anhang“, der aber eine höchst wertvolle Ergänzung der rein fachmännischen Bearbeitung darstellt, sind dem Buche wiederum zahlreiche Darstellungen von Unternehmerwerken, in 21 Gruppen eingeteilt und mit reichem Bildschmuck versehen, beigegeben worden.

Den Abschluß bildet ein von hohen Gesichtspunkten getragenes Geleitwort vom Staatsminister a. D. Hoff. Es begründet zunächst die Neueinteilung des Stoffes und bezeichnet als Aufgabe des Werkes die Darstellung des gegenwärtigen Zustandes, hinter der die geschichtliche Entwicklung und ein kritisches Urteil über die künftige Eisenbahnpolitik zurückzutreten habe.

Daran schließt sich ein Rundgang durch die einzelnen Abteilungen des Buches und ein Ausblick auf die Aufgaben und Aussichten der Zukunft. Ein Sachregister erleichtert die Benutzung des Werkes.

---

*) Anmerkung der Schriftleitung. Wir verweisen dieserhalb auch auf den in der gleichen Nummer unserer Zeitung abgedruckten Aufsatz von Nottebohm (S. 474 ff.).

Die neue Anordnung des Gebotenen ist eine wesentliche Verbesserung: Indem die Artikel, die sich nicht auf die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs beziehen, in besondere Abschnitte verwiesen worden sind und innerhalb des Hauptabschnittes eine systematische Unterteilung stattgefunden hat, wird die Übersicht erleichtert. Die einzelnen Kapitel sind in sich möglichst abgeschlossen, so daß sie einen vollständigen Überblick ermöglichen und mit Verweisungen auf andere Kapitel sparsam umgegangen werden konnte. Daß dabei manchmal Wiederholungen unvermeidlich waren, ist kein Unglück.

Die einzelnen Abhandlungen (hierbei schließe ich selbstverständlich von meinem Urteile die beiden verhältnismäßig kleinen Beiträge aus, hinsichtlich deren ich die Generalfragen nicht verneinen kann; im übrigen bin ich an der Schaffung des Werkes ganz unbeteiligt) führen dem Programm entsprechend die gegenwärtige Sachlage und, soweit es zu deren Verständnisse nötig ist, den Werdegang in durchweg bester Form vor Augen, so daß auch dem Nichtspezialisten eine Orientierung möglich ist. Auf sämtlichen Gebieten, bei denen es überhaupt in Frage kommen kann, habe ich hierbei den schon anderweit gewonnenen Eindruck bestätigt gefunden, daß die junge Reichsbahnverwaltung nicht nur ihre schwere Aufgabe, das deutsche Eisenbahnwesen aus tiefem Abgrunde emporzuheben, mit aller Kraft und allem Nachdruck in Angriff genommen, sondern auch die richtigen Wege eingeschlagen und schon mehr erreicht hat, als der sachkundige und gerechte Beurteiler erwarten konnte. Ein riesiges Trümmerfeld war es, was sie vorfand, und das Ordnungschaffen hat ihr weder das feindliche Ausland noch der brave Michel erleichtert. Zeigen sich aber die bestehenden Verwaltungseinrichtungen, die ja von dem aus der Vorkriegszeit Überkommenen noch nicht wesentlich abweichen, dieser Aufgabe gewachsen, so sehe ich nicht ein, weshalb man sie grundstürzend ändern soll, sei es durch Rückfall in die Privatwirtschaft oder durch Umformung des staatlichen Verwaltungsorganismus. Tatsächlich scheint ja auch die Entwicklung darauf hinauszulaufen, daß einstweilen in der Hauptsache alles beim alten bleibt; zu den Machtverzichten, von denen die Verabschiedung des Eisenbahnfinanzgesetzes abhängt, mögen sich wohl die Machthaber nicht bereit finden lassen — wenn nicht etwa ein sanfter Druck von außen nachhilft. Auf einem Gebiete ist allerdings die Eisenbahnbürokratie lange hinter den Erfordernissen des Tages zurückgeblieben, nämlich auf dem der Tariferhöhungen, aber daraus sollte ihr jedenfalls das Publikum keinen Strick drehen.

Ermutigend ist freilich für den mit Aufgebot seiner ganzen Kraft Arbeitenden nicht, wenn ihm ein Knüppel nach dem andern zwischen die Beine geworfen wird. Über das, was sich in dieser Beziehung seit dem Beginne des Wiederaufbaues bis vor etwa einem Jahre zugetragen hat, liefert ja unser Buch ausgiebiges Material, und bei seinem Erscheinen geriet man in die Versuchung, Hoffnung zu schöpfen. Wer sich aber zu optimistischen Erwartungen verleiten ließ, hat die Rechnung ohne Herrn Poincaré gemacht. Ein ebenso anschauliches wie erschreckendes Bild der Verwüstung, die jetzt das Ruhrverbrechen in unserem Eisenbahnwesen anrichtet, bietet das soeben erschienene Reichskursbuch, das jedermann für „nur" 16 000 *M* bei den Postanstalten bestellen darf. Der arme Sisyphus muß halt wieder von vorn anfangen.

Das Buch kann also jedem Gebildeten, auch wenn er nicht Eisenbahnfachmann ist, sondern nur zu den zahlreichen sonstigen Freunden der Eisenbahn gehört, um so wärmer empfohlen werden, als seine Aufmachung, mag sie auch die prächtige Ausstattung der ersten Auflage nicht ganz erreichen, allen Anforderungen, die heutzutage billigermaßen gestellt werden können, nach jeder Richtung voll entspricht. Ich kann daher meine Besprechung mit dem Dank an die verdienten Herausgeber und mit dem Ausdruck der Überzeugung schließen, daß der deutsche Eisenbahner und der deutsche Buchhändler gleichermaßen auf das Werk stolz sein dürfen.

Behandlung der „Kostbarkeiten" im Eisenbahnverkehr.

Vom Oberregierungsrat **Dr. Meier**, Köln.

Es ist allerdings zuzugeben, daß es vielleicht nicht zweckmäßig erscheinen kann, in einer gesetzlichen Verordnung bzw. in dem Internationalen Übereinkommen, das im allgemeinen nur alle 5 Jahre einer Revision unterzogen werden soll, solche Geldbeträge festzusetzen und es kann deshalb fraglich sein, ob es nicht zweckmäßiger ist, daß diese reglementarischen Bestimmungen die Festlegung der an Stelle des Wortes: „Kostbarkeiten" zu setzenden Ersatzbestimmung nicht selbst vornehmen, sondern den Tarifen überlassen. Es wäre dann an Stelle des Wortes „Kostbarkeiten" in der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung bzw. dem Internationalen Übereinkommen zu setzen: „Andere im Tarif näher bezeichnete Gegenstände von hohem Wert". Gegen eine solche Überlassung der Festlegung der Begriffsbestimmung an die Tarife könnte vielleicht geltend gemacht werden, daß es mißlich erscheint, den Eisenbahnen selbst diese Regelung zu überlassen, weil immerhin die Gefahr bestehen könnte, daß diese willkürlich und dem Verkehrsinteresse zuwiderlaufend von der Eisenbahn vorgenommen wird. Diesem Gesichtspunkt kann jedoch eine ausschlaggebende Bedeutung nicht beigelegt werden, denn da es sich nur darum handelt, eine Grenze zu ziehen zwischen den Gegenständen, die ohne besondere Bedingungen zur Beförderung zugelassen werden und solchen, die bestimmten Beförderungsbedingungen zu unterwerfen sein werden, ist die Gefahr, daß hierbei einseitig ohne Berücksichtigung des Verkehrsinteresses von den Eisenbahnverwaltungen vorgegangen wird, anscheinend nicht so groß, im übrigen hat die Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung schon in weit höherem Maße den Eisenbahnverwaltungen in einer ähnlichen Angelegenheit weitgehende Befugnis erteilt und Vertrauen geschenkt, indem in § 89 Abs. 2 der EVO. der Eisenbahn die Möglichkeit gegeben ist, den Höchstbetrag für die bei Verlust, Minderung und Beschädigung von Kostbarkeiten zu leistende Entschädigung im Tarif selbst zu bestimmen. Die Überlassung der Ersatzbestimmung für den Begriff „Kostbarkeiten" an den Tarif würde daher nur eine der in § 89 Abs. 2 der EVO. ausgesprochenen Ermächtigung entsprechende Maßnahme bedeuten und eine übereinstimmende geschlossene Regelung darstellen. Ebenso dürfte es auch für den internationalen Verkehr keine Bedenken bieten, diese Ersatzbegriffsbestimmung den Tarifverbänden zu überlassen, wenn auch in dem Internationalen Übereinkommen eine dem § 89 Abs. 2 EVO. entsprechende Ermächtigung hinsichtlich der Höchstbegrenzung bei Entschädigung für Kostbarkeiten nicht enthalten ist. Im übrigen wäre im internationalen Verkehr, wenn gegen die Überlassung dieser Regelung an die Tarife Bedenken bestehen sollten, die Möglichkeit gegeben, die Regelung in den Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen vorzunehmen oder sie dem Internationalen Transportkomitee zwecks Regelung durch einheitliche Zusatzbestimmungen zu überlassen.

Mag nun die Regelung in dem einen oder anderen Sinne getroffen werden, jedenfalls dürfte sie unüberwindliche Schwierigkeiten nicht bieten. Für das deutsche Recht würde allerdings als Grundlage für die Neuregelung zugleich auch eine Änderung des Handels-Gesetzbuches vorzunehmen sein, indem der § 456 Abs. 2 HGB. und der § 462 HGB. an Stelle der Worte „Kostbarkeiten" die Worte enthalten müßte: „Gegenstände, die

wegen ihres hohen Wertes nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind".

Was würde nun durch eine solche Neuregelung in der Praxis erreicht sein? Das Publikum sowohl wie die Eisenbahn würde genau wissen, woran sie sind, wann die erschwerenden Beförderungsbedingungen zu erfüllen sind und wann und wie die Ersatzregelung in Schadensfällen stattzufinden hat. Die Inanspruchnahme der Gerichte würde in der Praxis so gut wie ausgeschaltet sein, denn es würde sich nicht mehr darum handeln, einen juristischen Begriff auszulegen, sondern es könnte sich in den einzelnen Fällen nur um die Feststellung handeln, ob die aufgelieferten Gegenstände tatsächlich die Wertgrenze überschritten oder unterschritten haben. In einzelnen Fällen könnten sich zwar auch aus dieser Frage Streitfälle und Prozesse entwickeln, jedoch können diese, da sie nur rein tatsächlicher Natur sind, nur den einzelnen Fall berühren und nicht den allgemeinen unbestimmten Begriff „Kostbarkeit" betreffen, nie eine allgemeine Unsicherheit im Verkehr hervorrufen, und ferner werden solche Fälle in der Praxis vermutlich so gut wie gar nicht vorkommen. Man vergegenwärtige sich nämlich die gesetzlichen Bestimmungen. In § 54 EVO. oder auf Grund dieses Paragraphen in den Tarifen wäre bestimmt, daß alle Gegenstände im Werte von mehr als ...... M. für 1 kg nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen werden, in § 96 EVO. ist ferner bestimmt, daß dann, wenn diese Gegenstände unter unrichtiger Bezeichnung oder Unterlassung der vorgesehenen Vorsichtsmaßnahmen aufgeliefert werden, jede Haftung der Eisenbahn ausgeschlossen ist. Wenn nun selbst Gegenstände, die die oben bezeichnete Wertgrenze überschritten haben, ohne die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen aufgeliefert sind, so würde bei Verlust einer solchen Sendung der Reklamant sich hüten, zu behaupten, daß die Gegenstände mehr wert gewesen sind, denn er wüßte, daß er dann auf Grund des § 96 überhaupt keinen Anspruch auf Schadensersatz hätte. Es würde also in der Praxis in diesem Falle höchstens der in der neuen Tarifbestimmung als Grenzbetrag angegebene Wert von .... M. für 1 kg als Schadensersatz verlangt werden. Eine Benachteiligung der Eisenbahn würde in diesem Falle nicht eintreten, denn sie brauchte ja nicht mehr zu zahlen, als bei gewöhnlichen Gütern, die ohne erschwerende Beförderungsbedingungen aufgeliefert werden können. Allerdings könnte die Eisenbahnverwaltung auch dann, wenn der Reklamant einen Schadensersatzanspruch nur bis zur Höhe der Wertgrenze geltend macht, die Sendung tatsächlich aber einen höheren Wert gehabt hat, jede Schadensersatzleistung wegen Nichterfüllung der Beförderungsbedingungen auf Grund des § 96 EVO. ablehnen. Ein innerer Grund für den völligen Ausschluß der Haftung der Eisenbahn liegt aber in diesem Falle nicht vor, denn der dem § 96 EVO. zugrunde liegende Gedanke trifft hier nicht zu. Durch die besondere Kennzeichnung der Sendung als besonders wertvoll und durch die Beförderungsbedingungen soll die Eisenbahn auf den Wert des Gutes hingewiesen und in die Lage versetzt werden, zur Herabminderung der Transportgefahr durch besondere Maßnahmen sich zu sichern, weil sie eben das Risiko der außergewöhnlich hohen Schadensersatzleistung zu tragen hat. Im vorliegenden Falle hat nun aber die Eisenbahn keine Veranlassung, sich besonders zu sichern, denn sie haftet ja mit keinem höheren Betrage als bei den unter der Wertgrenze liegenden Gütern, die ohne erschwerende Beförderungsbedingungen aufgeliefert werden können. Es wäre also durchaus folgerichtig, daß der im § 96 EVO. vorgesehene völlige Ausschluß der Haftung der Eisenbahn für diese Güter nicht gelten würde. Ob für diese der Wertgrenze nach zu unterscheidenden Güter besondere, vielleicht leichtere Beförderungsbedingungen festzulegen sein werden als für die in § 54 EVO. namentlich aufgeführten Gold- und Silberbarren, Platina usw., ob sie sowohl in § 54 wie in § 96 EVO. an besonderer Stelle, vielleicht in einem besonderen Absatz zu behandeln sein werden, ist lediglich eine Zweckmäßigkeitsfrage, die hier nicht näher behandelt zu werden braucht. In jedem Falle würde in diesem Falle eine folgerichtige in sich geschlossene Regelung vorliegen. Die Wertgrenze für die Unterscheidung zwischen den Gütern, die ohne Beförderungsbedingungen aufgeliefert werden können und solchen, bei denen gewisse Beförderungsbedingungen erfüllt sein müssen, wird zu gleicher Zeit den Höchstbetrag darstellen, der als Entschädigung für die ohne erschwerte Beförderungsbedingungen aufgelieferten Sendungen zu leisten ist. Bei Auflieferung ohne Beförderungsbedingungen wird als Höchstbetrag der Entschädigung nur der als Wertgrenze festgesetzte Betrag von ...... M. für 1 kg in Frage kommen, und auch dann, wenn höherwertige Güter ohne Erfüllung der Beförderungsbedingungen aufgeliefert werden, kann der Anspruch auf vollen Schadensersatz gar nicht geltend gemacht werden und der Reklamant erhält höchstens .... M. für 1 kg. Will der Auflieferer sich den Ersatz des vollen Schadens sichern, so muß er eben die Beförderungsbedingungen erfüllen. Der Versender hat also zu wählen, ob er sich mit einer Höchstentschädigung von .... M. für 1 kg begnügen will, dann kann er das Gut ohne Erfüllung von Beförderungsbedingungen aufliefern, oder ob er sich einen höheren Ersatzanspruch sichern will, dann muß er die Beförderungsbedingungen bei Auflieferung der Sendung erfüllen. Auch wenn der Versender ein Gut, dessen Wert nicht höher als .... M. für 1 kg ist, unter Erfüllung der Beförderungsbedingungen auf liefert, so kann dadurch eine ungerechtfertigte Bereicherung des Auflieferers oder eine Schädigung der Eisenbahn nicht eintreten, denn selbstverständlich würde der Reklamant nie mehr als den wirklichen Wert des Gutes erhalten. Eine Schädigung des Auflieferers oder der Eisenbahn würde also in keinem Falle eintreten, denn jede der Parteien weiß, was sie im Höchstfalle zu zahlen oder zu erhalten hat.

Selbstverständlich würde durch diese Regelung das der Eisenbahn durch § 89 Abs. 2 EVO. gegebene Recht, auch für die unter Erfüllung der Beförderungsbedingungen aufgelieferten Gegenstände den Höchstbetrag der Entschädigung zu begrenzen, nicht berührt werden. Naturgemäß müßte der Höchstbetrag der in diesen Fällen zu gewährenden Entschädigung höher sein als die Wertgrenze für die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter, und beide Beträge müßten den Zeit- und Wertverhältnissen entsprechend neu festgesetzt werden. Zugleich würde durch diese Regelung der jetzige ungesunde Zustand beseitigt werden, daß für die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände ein geringerer Betrag als Entschädigung gezahlt wird, als für viele Güter des täglichen Lebens, die ohne Beförderungsbedingungen aufgeliefert sind.

Für den internationalen Verkehr würde die Regelung ebenso, wie hier für das deutsche Recht betrachtet, geregelt werden können, nur daß es fraglich erscheinen kann, ob hier die Begrenzung eines Höchstentschädigungsbetrages für die unter Erfüllung der Beförderungsbedingungen aufgelieferten Gegenstände zulässig ist. Im Internationalen Übereinkommen ist nämlich eine gleiche Bestimmung wie in § 89 Abs. 2 EVO., die der Eisenbahn eine solche Befugnis zuspricht, nicht enthalten. Es kann daher fraglich sein, ob die einheitliche Zusatzbestimmung 2, die das Internationale Transportkomitee zum Artikel 3 Internationales Übereinkommen erlassen hat, wonach zum Zwecke der Entschädigungsberechnung für die dort bezeichneten Kunstgegenstände der Wert nicht höher als 150 Franken für 100 kg angenommen werden soll, haltbar ist. Dieselben Bedenken können auch bestehen hinsichtlich der von dem Unterausschuß des Internationalen Transportkomitees in den Sitzungen zu Heidelberg am 3./4. Oktober 1922 und Baden-Baden am 14./15. Dezember 1922 beschlossenen neuen Fassung der Zusatzbestimmung zu Artikel 3, denn hier wird noch weitergehend nicht nur für die Kunstgegenstände, sondern allgemein für alle im § 1 Abs. (2) Ziff. 2 der Ausführungsbestimmungen aufgeführten Gegenstände der Wert dieser Gegenstände zum Zwecke der Entschädigungsberechnung

auf nicht höher als 1000 französische Franken für 100 kg festgelegt.

Abgesehen von dieser mehr untergeordneten Frage, die hier ausscheiden kann, wäre aber ebenso wie im deutschen Verkehr die Möglichkeit gegeben, durch das Internationale Übereinkommen selbst oder seine Ausführungsbestimmungen eine Wertgrenze für die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände festzulegen oder diese Festlegung auf Grund einer entsprechenden Bestimmung des Internationalen Übereinkommens den Tarifen zu überlassen. Letzteres würde sich im internationalen Verkehr vielleicht noch in höherem Maße empfehlen, als bei der binnenstaatlichen Regelung, weil dann die Möglichkeit bestände, in den einzelnen Tarifverbänden auch die Wertbegrenzung für diese nur bedingungsweise zur Beförderung zuzulassenden Gegenstände in derselben Währung vorzunehmen, in der die Tarife aufgestellt sind. Eine klare Regelung erscheint für den internationalen Verkehr vielleicht noch wichtiger als für den binnenstaatlichen Verkehr, denn da beim internationalen Verkehr die verschiedenen Rechtsauffassungen in den einzelnen Ländern hinsichtlich des Kostbarkeitsbegriffs in Betracht kommen, ist hier die Frage selbstverständlich noch viel ungeklärter als im Binnenverkehr eines Landes. Deshalb ist man bei den internationalen Verhandlungen in der Nachkriegszeit auch vielfach dazu übergegangen, die durchgehende Beförderung solcher Kostbarkeiten auf internationalen Frachtbrief völlig auszuschließen, und um den Dienststellen wenigstens einen Anhalt dafür zu geben, wie sie in den einzelnen Fällen vorzugehen haben, ist teils durch die Tarifvorschriften, teils durch besondere Dienstanweisungen den Dienststellen eine Liste der beispielsweise als Kostbarkeiten anzusehenden Gegenstände an die Hand gegeben. Daß aber dieses nur ein unvollständiges Hilfsmittel ist und nie eine einwandfreie Lösung bieten kann, liegt auf der Hand. Deshalb liegt offenbar gerade für den internationalen Verkehr ein ganz besonderes Bedürfnis vor, an Stelle der jetzigen Verlegenheitsmaßnahme eine klare Regelung zu treffen. Im Zusammenhang damit wäre es zweckmäßig, auch die bereits im deutschen Verkehr geregelte Frage zu entscheiden, wie solche kostbaren Gegenstände zu behandeln sind, wenn sie mit anderen Gütern zusammen aufgeliefert werden. Für den deutschen Verkehr ist hier angeordnet, daß die erschwerenden Beförderungsbedingungen in diesen Fällen für die ganze Sendung zu gelten haben, und nur für Umzugsgüter sind erleichternde Bestimmungen zugelassen. Ob es zweckmäßig sein wird, für den internationalen Verkehr gleiche Ausnahmen zuzulassen, kann fraglich sein, in jedem Falle erscheint es aber angezeigt, klarzustellen, wie Sendungen, die aus Kostbarkeiten und anderen Gütern bestehen, zu behandeln sind.

Wenn die gesetzgebenden Faktoren für den internationalen Güterverkehr und den deutschen Binnenverkehr sich zu einer Lösung in dem gekennzeichneten Sinne entschließen könnten, wäre es im Zusammenhang damit zweckmäßig, auch die oben schon gestreifte unsichere Begrenzung des Begriffs „Kunstgegenstände“ zu beseitigen. Wie schon erwähnt, ist sowohl im deutschen wie im internationalen Verkehr dieser Begriff durch Aufführung einzelner Gegenstände erläutert, ohne daß die Aufzählung dieser Gegenstände erschöpfend ist. Um jeden Zweifel auch hier zu beseitigen, wäre es zweckmäßig, die besonders zu benennenden Kunstgegenstände abschließend aufzuführen, d. h. an Stelle der Worte: „ferner Kunstgegenstände wie Gemälde usw.“, zu setzen: „ferner Kunstgegenstände nämlich Gemälde usw.“. Die nicht besonders aufgeführten Kunstgegenstände würden dann ohne weiteres unter die anderen den erschwerenden Beförderungsbedingungen unterworfenen Gegenstände fallen.

Wenn die Festlegung einer Wertgrenze für die nur bedingungsweise zur Beförderung zuzulassenden wertvollen Gegenstände, die nicht einzeln namentlich aufgeführt werden können, vielleicht auch nicht eine in allen Teilen befriedigende Lösung darstellen würde, so wäre wenigstens eine klare Regelung getroffen, die immer wertvoller ist als eine theoretisch vielleicht einwandfreie, aber für den praktischen Gebrauch ungeeignete unbestimmte Regelung.

Das, was hier für den Eisenbahngüterverkehr gesagt ist, gilt in gleicher Weise für den Gepäck- und Expreßgutverkehr. Entsprechend der Regelung für den Güterverkehr wäre in den Ausführungsbestimmungen zu § 30 EVO. und § 35 Abs. 2 EVO. sowie in der Ausführungsbestimmung 4 zu § 40 und 1 (3) zu § 39 EVO. das Wort „Kostbarkeiten“ zu ersetzen durch die Fassung, die im Güterverkehr für die Abgrenzung der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen wertvollen Güter gewählt ist. Hier erscheint insbesondere die Festsetzung eines Geldbetrages als Wertgrenze um so unbedenklicher, als die Ausführungsbestimmungen zu den den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung zahlreiche Geldbeträge enthalten, deren Änderung entsprechend den veränderten Wertverhältnissen notwendig wird, und auch in den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung selbst, so im § 16 Abs. 2 und 5, § 17 Abs. 4, § 18 Abs. 5, § 27 Abs. 5 und § 37 sind ebenfalls Geldbeträge enthalten, so daß es schwer einzusehen ist, weshalb nicht auch für die Begrenzung der kostbaren Gegenstände ein Geldbetrag festgelegt werden kann.

Für den internationalen Gepäckverkehr würde eine ähnliche Regelung erst mit der Schaffung eines internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr in Frage kommen. Gerade bei der Schaffung eines neuen Übereinkommens wird es von wesentlicher Bedeutung sein, die Bestimmungen so zu fassen, daß sie allgemein klar und zweifelsfrei sind. Es wird daher bei den in Aussicht stehenden Beratungen über dieses Übereinkommen auch die Frage, wie die Behandlung der kostbaren Gegenstände in einer dem Verkehrsbedürfnis entsprechenden Weise klar und einwandfrei zu regeln sein wird, eine nicht unerhebliche Rolle spielen.

Haftet eine Haupt- oder Nebeneisenbahn für Verlust des Gutes auch aus dem vom Absender mit einer anschließenden Kleinbahn geschlossenen Frachtvertrage?

Diese Frage ist Gegenstand des Urteils des Reichsgerichts vom 11. Nov. 1922 — 99/20 I. — in S. Reichseisenbahnfiskus gegen die Landgemeinde Berlin-Oberschönew., dessen Begründung in dieser Zeitung, Jahrg. 23 Nr. 10 S. 178 und in der Juristischen Wochenschrift v. 1923 Heft 3 auf S. 775 (4) auszugsweise wiedergegeben ist. Als erwiesen gilt, daß der Kleinbahn Tegel-Friedrichsfelde auf ihrer Station Berlin-Tegel 100 Sack Zucker mit Frachtbrief zur Beförderung übergeben und davon auf der Bestimmungsstation Niederschöneweide-Johannisthal der Reichsbahn nur 48 Sack angekommen, 52 also unterwegs verlorengegangen sind; auf dem Frachtbriefe findet sich an der für den Stempel der Versandstation vorgesehenen Stelle der Stempel der Kleinbahn, der Stempel der Übergangsstation Pankow der Reichsbahn ist an der Stelle aufgedrückt, die für die Stempel der Umlade- und Umbehandlungsstationen bestimmt ist; ein Annahmestempel einer Großbahnstation befindet sich darauf nicht. Daraus sei, so erklärt das RG., zu entnehmen, daß die Kleinbahn die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Bestimmungsstation übernommen hat, daß der Reichseisenbahnfiskus, der Beklagte, in diesen Frachtvertrag eingetreten ist, und, da er das Gut zuletzt mit Frachtbrief übernommen hat, so könne ihn die Landgemeinde Berlin-O. als die im Frachtbriefe bezeichnete Empfängerin gemäß §§ 432, 469 HGB. auf Schadensersatz in Anspruch nehmen, auch wenn sich der Verlust auf der Betriebsstrecke der Kleinbahn ereignete; es liege hier ein Gesamtfrachtverhältnis vor gemäß § 432 HGB., der auf Kleinbahnen Anwendung finde, und dies bedinge gemäß § 471 a. a. O. Haftpflicht der Reichsbahn aus § 469 a. a. O.

Die Reichsbahnen und früher die Pr. Staatsbahnen haben in ständiger Praxis im Güterfrachtverkehr mit Kleinbahnen letztere nicht als Frachtführer im Sinne des 7. Abschn., des 3. Buches HGB., sondern als Spediteure angesehen, es sei denn, daß für den Verkehr zwischen beiden besondere tarifarische Vereinbarungen bestehen, was zugelassen ist, wenn wichtige Verkehrsinteressen solche Vereinbarungen erfordern. Ein Gesamtfrachtvertragsverhältnis allein auf Grund der Übernahme von Gütern, wie solches das Reichsgericht im vorliegenden Streitfalle annimmt, haben die Reichs- bzw. Staatsbahnen bisher nicht anerkannt und eine entsprechende Haftpflicht aus § 469 HGB. abgelehnt. Diese Stellung entspricht auch dem § 85 EVO., der folgendes bestimmt: „(1) Ist auf dem Frachtbrief ein Bestimmungsort angegeben, wo sich keine für die Abfertigung des Gutes eingerichtete Güterabfertigungs- oder Nebenstelle befindet, so haftet die Eisenbahn als Frachtführer nur bis zur letzten dafür eingerichteten Eisenbahnstation oder Güternebenstelle. Wegen der Weiterbeförderung hat sie die Pflichten des Spediteurs. (2) Hat die Eisenbahn Einrichtungen zur Weiterbeförderung des Gutes nach solchen Orten getroffen (§ 78 [1]), so haftet sie bis zum Bestimmungsort als Frachtführer." Hier handelt es sich auch um gemischte Beförderung des Gutes, teils auf einer Haupt- oder Nebeneisenbahn gemäß § 1 EVO., teils durch irgendein anderes Transportunternehmen, also auch auf einer Kleinbahn, die ja der EVO. nicht unterliegt, nur daß im Streitfalle die Beförderung auf der Großbahn den Schluß der Beförderung bildete, und nicht am Anfang oder in der Mitte lag; trotzdem wird kein Gesamtfrachtverhältnis angenommen, vielmehr schließt das Gesetz, die EVO., ein solches ausdrücklich aus und läßt die Großbahn als Frachtführer nur dann weiter haften, wenn eine eigene Einrichtung der Großbahn in Frage kommt. Hiermit läßt sich die Begründung des Reichsgerichts, die von einem gemeinsamen Tarife jener Kleinbahn mit der Reichsbahn nichts erwähnt, nicht vereinigen. § 85 EVO. ist vom R.-G. auch nicht erwähnt, vielmehr heißt es: „Wenn darin (d. h. in dem von der Revision angezogenen Aufsatze Sperbers) aber weiter die Meinung vertreten wird, daß der 7. Abschn. des 3. Buches HGB. für den Übergangsverkehr zwischen Groß- und Kleinbahnen nicht gelte, so ist das unzutreffend. Für diese Annahme bieten weder die Bestimmungen des HGB. noch der EVO. einen Anhalt." Die vom R.-G. hier vermißte Bestimmung ist der § 85 EVO. Diese Bestimmung ist gemäß § 6 das. mit den übrigen Bestimmungen dieser Ordnung in den DEGT. T. I A aufgenommen und gemäß § 2 [1] EVO. im T. II (Reichsbahn-Gütertarif, Heft A) durch folgende Ausführungsbestimmung zu § 56 Abs. 1 b EVO. ergänzt: „Bei Sendungen nach Stationen der Kleinbahnen (Bahnen untergeordneter Bedeutung, die nicht zu den Haupt- oder Nebenbahnen gehören) muß, wenn kein direkter Tarif besteht, im Frachtbriefe hinter dem Worte: „Bestimmungsstation" die Eisenbahnstation, angegeben sein, auf der das Gut auf die Kleinbahn übergehen soll. Will der Absender die Weiterbeförderung einer Sendung mit der Kleinbahn vorschreiben, so muß er im Frachtbriefe unter: „Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen" vermerken: „Mit der Kleinbahn weiter nach . . . ." Beide Bestimmungen stehen nicht im Widerspruch mit § 432 HGB., der, wie ja auch das R.-G. anerkennt, weder für die Groß- noch für die Kleinbahn eine Verpflichtung zur Übernahme einer Sendung statuiert, sondern nur die tatsächliche Übernahme zur Voraussetzung hat. Beide Bestimmungen sind maßgebend für die hier in Frage kommende Übergangsstation P. der Reichsbahn, sofern nicht ein direkter Tarif mit der Kleinbahn für den Verkehr zwischen der Kleinbahnstation T. und der Bestimmungsstation der Reichsbahn besteht und dieser die Reichsbahn zur Übernahme jener Sendung verpflichtete. Da letzteres nach dem Verzeichnis der beteiligten Bahnen auf S. 3 ff. des Heftes A des Reichsbahn-Gütertarifs nicht der Fall ist, so durfte die Übergangsstation der Reichsbahn den Frachtbrief, welcher den Annahmestempel der Kleinbahn an der für den Annahmestempel der Großbahn vorgesehenen Stelle trug, nicht annehmen, sie mußte gemäß §§ 1, 53, 61 DEGT. I A und § 10 Abs. 11 AAV. (Kundmachung 1 des DEVV.) einen anderen Frachtbrief verlangen und bis zu dessen Beibringung die Annahme der Sendung verweigern; die Annahme mit dem alten Frachtbrief war tarifwidrig, ebenso das Aufdrücken des Reichsbahnstempels an der für die Stempel der Übergangsstationen bestimmten Stelle, was eine unrichtige Beurkundung enthielt; beides bedeutete eine Begünstigung der Kleinbahn und der Interessenten, die nach § 6 EVO. verboten und nichtig war, also Ansprüche gegen die Reichsbahn aus dem für sie hier maßgebenden Frachtrechte nicht begründen konnte. Damit ist nicht vereinbar, daß das R.-G. schon aus der Abstempelung des Frachtbriefes seitens der Reichsbahnstation eine rechtsgültige Übernahme des Gutes im Sinne des § 432 HGB. und die Haftpflicht der Reichsbahn gemäß § 469 das. folgert; hinzukommen mußte seitens des Gerichts die Prüfung der für den Streitfall sonst maßgebenden Tarifbestimmungen, zumal angenommen werden kann, daß hier ein der Anl. D der EVO. entsprechendes Frachtbriefformular vorlag mit dem Aufdruck: „Für diesen Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife", und diese Prüfung hätte, wie oben bemerkt, zu dem Ergebnis geführt, daß die fr. Kleinbahn mit der Reichsbahn nicht im Tarifverbande, der Eintritt der Reichsbahn in den von der Kleinbahn abgeschlossenen Beförderungsvertrag verboten und nichtig, und es somit für die Reichsbahn an der Voraussetzung fehlte, von der die §§ 469, 471 HGB. die Haftpflicht abhängig machen. Das Unterlassen dieser Prüfung ist wohl mit darauf zurückzuführen, daß die Einwände des Fiskus, wie sie in den fraglichen Artikeln wiedergegeben sind, nämlich, daß § 432 HGB. auf Eisenbahnen keine Anwendung findet, und daß Kleinbahnen nicht unter § 469 das. fallen, zu allgemein gefaßt waren und daß dabei nicht auf die hier in Frage kommenden Tarifverhältnisse Bezug genommen wurde; denn richtig ist zwar, daß an sich, wie es das R.-G. annimmt, auch die §§ 432 und 469 HGB. für die Verhältnisse zwischen Groß- und Kleinbahn maßgebend sein **können**, aber andererseits ist der Abschluß eines für beide geltenden Gesamtfrachtvertrages mit Rücksicht auf die für Haupt- und Nebenbahnen gesetzlich geltenden Beschränkungen (§ 454 HGB., §§ 1, 53 EVO.) durch das Bestehen eines direkten Tarifes bedingt (Ausf.-Best. zu § 56 Abs. 1 b EVO. im DEGT. II A).

Nach obigem kann der Verfasser der Ansicht v. d. Leyens auf S. 77 d. JW., wonach in dem Reichsgerichtsurteile v. 11. Nov. 22 „die Rechtsverhältnisse der Kleinbahnen zu den Eisenbahnen des allgemeinen öffentlichen Verkehrs erschöpfend und durchaus zutreffend erläutert sind", insofern nicht beitreten, als das fragliche Urteil den rechtlichen Besonderheiten des Frachtvertrages für deutsche Haupt- und Nebeneisenbahnen nicht Rechnung trägt. Dieser Vertrag ist, abweichend vom Landfrachtvertrag, nicht nur ein Real-, sondern auch ein Formalvertrag (Rundnagel, Beförderungsgeschäfte 1915, S. 308), für dessen Abschluß und Erfüllung ganz bestimmte Vorschriften gegeben sind, und zwar nicht nur im Handelsgesetzbuche, sondern auch in der EVO. und in den sonstigen Bestimmungen der gemäß § 6 dieser Ord. herausgegebenen und veröffentlichten Tarife, von denen jeder nicht nur die Beschreibung des Verkehrsgebietes, für das er gilt, enthalten, sondern auch über alle Bestimmungen Aufschluß geben muß, denen die Bahn und das Publikum bei Abschluß und Erfüllung des Frachtvertrages unterworfen sind (§ 6 EVO., Erlaß des R.E.A. v. 12. 10. 1900 — 25 540 —, ROHG., XXI, 108, Rundnagel, a. a. O., S. 291). Da nun in den T. I A des DEGT. die Abschnitte II u. VIII der EVO. und damit auch die darin enthaltenen zwingenden Vorschriften des 6. u. 7. Abschn. d. 3. Buches HGB. aufgenommen sind, enthält der hier in Betracht kommende DEGT. I u. II das kodifizierte Recht für alle in sein Geltungsgebiet fallenden Gütertransporte auf Haupt- und Nebenbahnen. Es handelt sich dabei zwar um ein aus dem allgemeinen Handelsrecht hergeleitetes, aber für sich weitergebildetes und formell selbständiges Recht, dem dadurch nicht Genüge geschieht, daß die Entscheidung eines Streitfalles, wie hier, nach einer diesem Recht zugrundeliegenden Bestimmung des Handelsgesetzbuches getroffen wird, wenn dies auch nicht ausschließt, daß die Entscheidung auch nach dem Tarife begründet sein kann, was aber hier m. E. nicht der Fall ist. Dieser Rechtslage entspricht auch, daß das in Anl. D der EVO. vorgeschriebene Frachtbriefformular den Aufdruck trägt: „Für den Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife", und sie erscheint um so weniger bedenklich, als der Eisenbahnfrachtvertrag nicht, wie der Landfrachtvertrag ein freiwilliger ist, sondern der Eisenbahn gegenüber erzwungen wird, und die Tarifbestimmungen in noch höherem Grade als die in § 471 HGB. aufgeführten Bestimmungen zwingendes Recht sind. (Staub VIII, Bd. 2, Anm. 4 z. § 453 HGB., S. 1905). Dieses Zusammenfassen aller für den Eisenbahnfrachtverkehr maßgebenden Bestimmungen ist auch durch das Verkehrs- und das dienstliche Interesse bedingt, denen es nicht entspricht, daß die Dienststellen und das Publikum aus dem HGB. und der EVO. die fraglichen Bestimmungen nach ihrem Ermessen heraussuchen. Ebenso liegt es im Interesse der Kleinbahnen, wenn der DEGT. in § 85 T. I A und in der Ausführungsbestimmung zu § 56 in Heft II A ein Gesamtfrachtvertragsverhältnis zwischen Groß- und Kleinbahnen von dem Bestehen eines direkten Tarifs abhängig macht. Kleinbahnen, deren Bau fast durchweg nur mit Zuschüssen des Reichs, der Länder oder Provinzen sich ermöglichen läßt, sollen den Verkehrsinteressen eines örtlich beschränkten Gebietes (Gemeinde und benachbarte Gemeinden) dienen, deshalb nicht nur in Bau und Betrieb, sondern auch in ihrer Verwaltungs- und Kontrollführung mit einfachen und wenig kostspieligen Einrichtungen und Maßnahmen sich begnügen, auch ihre Tarife möglichst einfach gestalten; dies ist aber ausgeschlossen, wenn sie die Beförderung von Gütern nicht nur auf ihrer Strecke, sondern darüber hinaus übernehmen, zu diesem Zwecke mit anderen Bahnen eine Transportgemeinschaft (§ 432 HGB.) eingehen, dementsprechend auch für diese Bahnen im Versand- und Empfang selbstschuldnerisch haften und mit ihnen abrechnen müssen, so daß sich eine solche Gemeinschaft nur unter ganz besonderen

Verhältnissen rechtfertigen läßt. Aus der abgedruckten Begründung des Urteils läßt sich nicht ersehen, ob der hier in Betracht kommende Tarif dem Gerichte vorgelegt wurde; man muß annehmen, daß es nicht geschehen ist, da anderenfalls die oben erwähnte Ausführungsbestimmung zu § 56 EVO. im T. II A sowie die Nichtbeteiligung der Kleinbahn am Reichsbahntarif dem Gericht wohl nicht entgangen und bei der Begründung des Urteils wenigstens erwähnt worden wäre. Das Hauptinteresse an der Vorlage hatte der Eisenbahnfiskus, aber schon die Berufung der Klägerin auf den Frachtbrief mit dem Aufdruck: „Für den Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife", mußte m. E. das Gericht veranlassen, der Klägerin die Vorlegung des Tarifs aufzugeben.

Nottebohm.

Vorschläge für die neue Wirtschaftsbuchung in den Eisenbahn-Ausbesserungswerken.

Eisenbahn-Oberinspektor **Ernst Strüfing**, Göttingen.

Bisher war das Arbeitsheft, das für jede Meisterschaft über jeden ihr zugeteilten Arbeiter geführt wird, die Unterlage für die Wirtschaftsbuchung. Das Arbeitsheft gibt an für jeden Arbeiter die täglich geleisteten Arbeitsstunden, die Gedingestunden, seinen Lohnsatz, seine Nebenbezüge usw., kurz alles, wonach sein Verdienst verrechnet wird. Zugleich aber werden im Arbeitsheft die Buchungs- und Bestellnummern ausgeworfen und am Schlusse verteilt sich die Gesamtlohnausgabe auf diese Buchungs- und Bestellnummern, so daß von hier die anteiligen Beträge in das Wirtschaftsbuch übernommen werden können.

Die bisherige einfache Buchführung in den Werkstätten genügt nun aber nicht mehr den Ansprüchen, die an sie gestellt werden müssen; großen Wert hatte sie nicht, weil sie allzusehr Ramscharbeit war, Einblick in Einzelheiten gewährte sie kaum, Buchungsnummer 8 (Insgemein) nahm alles auf, was sonst nicht unterzubringen war. Hier soll mit Recht gebessert werden. Künftig soll die Buchführung genau Auskunft geben über die Kosten jeder einzelnen Arbeit, jede einzelne Arbeit wird genau verfolgt (durch Auftragsnummern) und namentlich wird das böse „Insgemein" in viele, viele Unterteile zerlegt, damit man sehen kann, wo sparsam und wo unwirtschaftlich gearbeitet wird.

In diese neue Buchführung paßt meines Erachtens das alte Arbeitsheft nicht hinein. Es kann künftig nicht mehr zweien Herren dienen, nicht zugleich Unterlage sein für die Verdienstberechnung und für die Buchung. War das Arbeitsheft schon bisher eine große Papierverschwendung (denn auf seinen sehr großen Seiten stehen meistens nur in einigen Spalten einige Zahlen), so muß künftig, wenn sich die bisherigen Bestellnummern in Unternummern usw. teilen, diese Papierverschwendung noch viel schlimmer werden. Das Arbeitsheft darf künftig nur der Verdienstberechnung dienen, andere Nachweisungen müssen die Unterlage für die Buchung werden. Das Arbeitsheft läßt sich dann sehr vereinfachen; genauere Vorschläge zu machen, enthalte ich mich, meine aber, daß es dem „Lohnbuch" des Betriebes ziemlich angepaßt werden kann.

Andere Nachweisungen müssen die Unterlage für die Buchung werden. Aber bevor ich hierfür Vorschläge mache, muß die Frage geklärt werden, „was soll aufgezeichnet werden — Zeit oder Geld?" Selbstverständlich läuft schließlich alles auf den Geldpunkt hinaus, aber ausschlaggebend ist doch der Zeitwert; erst zum Schlusse wird die Zeit umgewandelt in Geld und zwar nach einem Durchschnittswert. Wie unsicher der Geldwert ist, haben uns die letzten Jahre gelehrt: Geldwerte lassen sich überhaupt nicht mehr vergleichen. Dazu kommt, daß (bei den sozialen Löhnen der Eisenbahn) für ein und dieselbe Arbeit ganz verschiedene Lohnbeträge zu zahlen sind, je nachdem, ob sie ausgeführt wird durch einen jungen, ledigen Arbeiter oder einen älteren, der verheiratet und Vater mehrerer Kinder ist. Der Zeitwert einer Arbeit bleibt dagegen fest. Nutzlos vergeudete Zeit auszumerzen, darauf kommt es an. Vergleichen läßt sich nur der Zeitwert einer Arbeit hier und dort. Welche Zeit (mit einem Durchschnittswert in Geld) würde durch eine neue Maschine gespart werden können? usw. usw. — kurz und gut: nicht das Geld, sondern die Zeit ist aufzuzeichnen, und erst zum Schluß wird die Stunde in Mark umgewandelt durch Vervielfältigung mit dem Stundendurchschnittsverdienst des Löhnungszeitraumes. Schon bei der bisherigen Buchungsweise würde dies Verfahren sehr vereinfachend wirken: statt der vielstelligen Geldzahlen könnte mit den geringstelligen Stundenzahlen gerechnet werden, und die Spalten der Vordrucke, die längst zu eng geworden sind, würden wieder ausreichen, die jetzigen verwirrenden Riesenzahlen würden wieder übersichtlich geordnet werden können.

Ein Fehler der jetzigen Buchungsart ist auch, die Arbeit durch Buchungs- und Bestellnummern zu kennzeichnen. Man schreibt leichter eine vierstellige Zahl in eine Spalte als 2 kürzere Zahlen in 2 Spalten, z. B. leichter 2113 als 21 u. 13, jedenfalls leichter 3402 als 3 u. 402. (Zu welchen Fehlbuchungen, zudem die Buchungsnummer 2, Bestellnummer 2 c oder 2 g leicht führen, wissen die Rechnungsbeamten der Werkstätten.) Mein Vorschlag geht deshalb dahin, die Buchungs- und Bestellnummer abzuschaffen und statt dessen jeder Arbeit nur eine Nummer, die Auftragsnummer, zu geben: jede Arbeit läuft unter einer Nummer, und unter dieser Nummer ist die Zeit zu buchen, die für diese Arbeit verbraucht wird.

Zweifellos müssen nun aber diese Auftragsnummern irgendwie geordnet sein, man muß der Zahl gleich ansehen, zu welcher Gruppe sie gehört. Der Zweck der Buchungsnummern (1 bis 8) und der Bestellnummern (als Unterabteilung der Buchungsnummern) soll ja künftig nicht etwa wegfallen, umgekehrt, die Buchung soll noch viel mehr als bisher zerlegt werden. Die vierstelligen Zahlen sind hier zu gebrauchen. Die erste Ziffer ersetzt die bisherige Buchungsnummer; also die 1 . . . zeigt an, daß die Kosten der Arbeit dem Titel 13 zur Last fallen, die 2 . . . dem Titel 14, die 3 . . ., daß an Lokomotiven und Tendern gearbeitet wird, die 4 . . . an Personen- und Triebwagen, die 5 . . . an Gepäckwagen usw., 6 . . . an maschinellen Anlagen, 7 . . . Arbeiten für Neubau usw., 8 . . . Insgemein, 9 . . . Vorratsstücke. Die zweite Ziffer könnte dienen zur Bezeichnung des Bestellers, desjenigen, der die Kosten zu tragen hat; z. B. . 1 . . eigene Werkstätte, . 2 . . Direktion, . 3 . . andere Werkstätten, . 4 . . Maschinenämter, . 5 . . Betriebsämter, wobei, weil ja noch mehr der „Hunderter" verfügbar bleiben, noch weiter geteilt werden kann. Die Einer und Zehner bezeichnen die besondere Arbeit. Beispiel: mit Auftragsnummer 1245 läuft ein Auftrag der Direktion, Stühle auszubessern, durch die Werkstätte; 1545 heißt die Arbeit, wenn das Betriebsamt 2 Göttingen sie bestellt hat; 6172 ist die Auftragsnummer für eine Arbeit an einer eigenen Werkzeugmaschine; 6472 für dieselbe Arbeit an einer Werkzeugmaschine des Maschinenamts Paderborn. Vielleicht, das verkenne ich nicht, werden die Zahlen 1 bis 99 nicht ausreichen, um durch alle „Tausender" mit gleichbleibender Bedeutung durchgeführt zu werden, denn namentlich die Buchungsnummer 8 nimmt einen großen Teil dieser Zahlen bis 99 in Anspruch. Aber zu Irrtümern kann es nicht führen, wenn bei den verschiedenen „Tausendern" die Einer und Zehner verschiedene Bedeutung haben, denn der Tausender zieht ja eine scharfe Grenze zwischen den Arbeitsgruppen.

Aber auch die 0 . . . wird gebraucht. (Diese Anregung stammt von Herrn Regierungsbaurat Mirus, dem Direktor des Ausbesserungswerks 1 Paderborn.) Die 0 . . . bezeichnet die Zeiten, für die keine Lohnausgabe entstanden ist: versäumte Arbeitsstunden, Urlaub ohne Lohn, Krankheit ohne Zuschuß und dergleichen. Hierdurch wird erreicht, daß nicht nur die geleistete Arbeitszeit gefaßt und die sogenannte „Kopfzahl" ermittelt wird, sondern diejenige Zeit, welche die ganze Belegschaft („Menschen") hätte erarbeiten müssen, wenn sie tätig gewesen wären. Bei 1213 Arbeitern z. B. werden die Zeitaufschreibungen an einem Tage ergeben 1213×8 Stunden (+ etwaige Überstunden), die Wochenzusammenstellung das Sechsfache (+ etwaige Sonntagsarbeit), die Aufschreibungen für den Löhnungszeitraum wiederum das Vier-(oder Fünf-)fache. Keinen Augenblick ist der Werkmeister, der die tägliche Arbeiterzahl seiner Abteilung ja kennt, im Zweifel, wie viel Stunden er nachzuweisen hat. Fehler können sich nicht einschleichen, notgedrungen muß man sogleich auf sie stoßen. Und beim Abschluß des Löhnungszeitraumes bestätigt das „Lohnbuch" die Richtigkeit der Zeitaufschreibungen, denn die bezahlten Arbeitsstunden (auf 1001 bis 9999 gebucht) + die lohnfreien (auf 0 . . . gebucht) müssen die Gesamtzahl der aufgeschriebenen Stunden ergeben.

Welche Vordrucke für diese Zeitaufschreibungen am meisten zu empfehlen sind, kann ich nicht beurteilen. Wohl alle Ausbesserungswerke haben schon Vordrucke hierzu in Gebrauch genommen. Jedenfalls wird in nicht zu ferner Zeit ein Ausschuß von Fachmännern die gesammelten Erfahrungen verwerten. Dieser Ausschuß mag denn auch darüber bestimmen, ob nur die eigentlichen Werkstattsarbeiten erfaßt werden sollen, oder auch die durch Hilfsbeamte (im Arbeiterverhältnis) geleisteten Stunden, wofür der Lohn auf Titel 4 Ziffer 3 verrechnet wird.

Die Reform der Dienst- und Ruhezeiten bei den österreichischen Bundesbahnen.

Von Sektionsrat **Dr. Friedrich Mayer,** Wien.

Die Bestimmungen des Wiederaufbaugesetzes, die eine volle Ausnützung der Arbeitskräfte im Rahmen der gesetzlichen (achtstündigen) Arbeitszeit zum Zwecke der Ermöglichung eines weitgehenden Personalabbaues fordern, boten die Grundlage, die für den ausführenden Dienst bei den Bundesbahnen bestehenden Dienstpläne in der Richtung einer schärferen Erfassung der nicht auf effektive Arbeitsleistung, sondern nur auf Dienstbereitschaft entfallenden Zeiträume unter gleichzeitiger Zerlegung der einzelnen Dienstschichten nach dem zeitlichen Werte der vollzogenen Arbeitsverrichtungen (Auflösung in Arbeitseinheiten) zu überprüfen.

Schon die im Jahre 1919 in Durchführung des Gesetzes über den achtstündigen Arbeitstag festgesetzten Dienstdauervorschriften waren bestrebt, eine nach Maßgabe der gegebenen Verhältnisse möglichst weitgehende Anpassung des Achtstundentages an die dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Dienstleistungsverhältnisse herbeizuführen und die Gefahr einer schematischen Anwendung des Achtstundentages zu vermeiden. Immerhin waren in diesen Vorschriften die abgrenzenden Begriffe „Arbeitszeit", „Dienstbereitschaft", „Pausen" u. dgl. mehr oder minder nur in groben Umrissen angedeutet; eine scharfe Erfassung vor allem des zeitlichen Wertes der einzelnen Arbeitsverrichtungen war noch nicht vorgesehen und außerdem war in Berücksichtigung der Wünsche des Personals durch Nachtragsbestimmungen, die für Strecken mit durchgehendem Tag- und Nachtdienst die dreiteilige Dienstplantype (12 Stunden Dienstschicht mit nachfolgender 24stündiger Ruheschicht) sowie die periodische Einschaltung dienstfreier Schichten gewährleisteten, die Auswirkung der aus der Trennung der Begriffe „Arbeitszeit" und „Dienstbereitschaft" sich ergebenden Folgerungen praktisch behindert. Die zur Ermöglichung der gebotenen Steigerung der Arbeit und damit eines erweiterten Personalabbaues erforderliche Überprüfung der Diensteinteilungen hatte daher eine Ergänzung und teilweise Abänderung der bestehenden Vorschriften zur Voraussetzung; vor allem ergab sich die Notwendigkeit, die Anwendung der erwähnten einschränkenden Bestimmungen aufzuheben.

Nach längeren Verhandlungen mit den Personalvertretungskörpern gelang es schon für die durch die Einführung der Sommerfahrordnung ab 1. Juni l. J. bedingte Neuaufstellung der Dienstpläne dieses Ziel zu erreichen und die Dienstpläne ausschließlich vom Gesichtspunkte des der reinen Arbeitszeit entsprechenden Personalbedarfes aufzustellen. Der Ermittlung der Arbeitszeit wird die Zusammenzählung der innerhalb eines bestimmten Zeitraumes auf den einzelnen Dienstposten auszuführenden gleichartigen Dienstverrichtungen (Leistungseinheiten) und deren Bewertung mit dem zu ihrer Ausführung benötigten mittleren Zeitaufwand zu dienen haben.

Umfassende Vorarbeiten haben zu dem Ziele geführt, die hauptsächlich im Bahnhofdienste vorkommenden Dienstverrichtungen in erschöpfender Weise zu erfassen, nach ihrem zeitlichen Werte einzuteilen und die nach der Erfahrung ermittelten Zeitaufwandziffern von vorneherein festzulegen.

Der Verschiedenartigkeit der Dienstleistungsverhältnisse bei den einzelnen Dienstzweigen wurde durch neue Sondervorschriften Rechnung getragen, die die Vorschriften teils ergänzen, teils näher erläutern und vor allem durch eine klare Umschreibung des Begriffes „Dienstbereitschaft", die nur mit einem geminderten Verhältniswerte auf die Arbeitszeit zur Anrechnung gelangt, eine wirtschaftlichere Ausnützung der Arbeitskräfte sicherstellen; gleichzeitig sehen die neuen Vorschriften durch Anordnung einer geänderten Arbeitsaufteilung die Übertragung bisher geteilter Dienstverrichtungen, die derzeit von einer Mehrheit von Bediensteten versehen wurden, auf eine verringerte Kopfzahl vor; im Zusammenhange mit der Erweiterung der Dienstpläne wird auch die Anzahl der bisher gewährten dienstfreien Tage eine wesentliche Einschränkung erfahren.

Die Auswirkung der geänderten Dienstdauervorschriften wird hinsichtlich des dienstplanmäßig verwendeten Betriebspersonales (im Bahnhof- und Bahnbewachungsdienste) in augenfälligster Weise dadurch gekennzeichnet sein, daß auf Strecken mit durchgehendem Tag- und Nachtdienste an Stelle der bisherigen eine dreimännige Besetzung erfordernden Diensteinteilungen nunmehr Dienstpläne gesetzt werden, die zur Wahrnehmung des Dienstpostens in Verbindung mit gleichartigen Dienstposten derselben oder benachbarter Dienststellen nur eine entsprechend verminderte Anzahl von Bediensteten erfordern.

Im Fahrdienste des Zugbegleitungs- und Lokomotivfahrpersonales wurde eine Verschärfung der Bestimmungen hauptsächlich in der Richtung erreicht, daß die bisher als Arbeitszeit gerechneten Fahrgastfahrten (Fahrten an den Ort und vom Orte des Dienstantrittes) und Bereitschaftszeiten in Zukunft nur als „Dienstbereitschaft" bei Aufstellung der Dienstpläne zur Berücksichtigung gelangen werden. Ebenso wurde auch die Berechnung der Wendezeiten des Fahrpersonales in den Umkehrstationen und insbesondere in den Heimatstationen entsprechend verschärft.

Auch das Verwaltungspersonal wurde zu einer längeren Dienstleistung verpflichtet, indem die bisher mit sieben Stunden bemessene tägliche Arbeitszeit der in kanzleimäßiger Verwendung stehenden Bediensteten der ausübenden Dienstzweige (technischer und Verwaltungs- bzw. Verrechnungs- und Güterabfertigungsdienst) auf acht Stunden erhöht und die Einhaltung der siebenstündigen Amtszeit bei den Bundesbahndirektionen und bei den zentralen Ämtern sichergestellt wurde.

Die nach den vorstehend skizzierten Grundzügen durchgeführten Änderungen der Dienstdauervorschriften bedeuten noch nicht deren abschließende Regelung: der gesteigerte Personalbedarf des Sommerverkehrs in Verbindung mit der gebotenen Förderung der durch das Wiederaufbauprogramm geforderten Personalabbaumaßnahme hatte die Bundesbahnverwaltung vor allem vor die Notwendigkeit gestellt, zunächst im Wege leicht durchführbarer Änderungen der bestehenden Bestimmungen Maßnahmen zu treffen, die eine sofortige Auswirkung versprechen.

Da indes diese Maßnahmen die zulässigen Grenzen der wirtschaftlichen Ausnützung der Arbeitskräfte in mancher Hinsicht noch nicht vollends erreicht haben, wird die Bundesbahnverwaltung die Aufgabe, die aus der zu gewärtigenden Konsolidierung der Verhältnisse sich ergebenden Möglichkeiten zu ergreifen und in der Richtung einer schrittweisen Steigerung des Erfolges auf dem Gebiete der Personalwirtschaft auszuwerten, nicht aus dem Auge verlieren dürfen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Verlängerung der Gültigkeit der nach dem besetzten Gebiet gelösten Fahrkarten. Infolge der Verkehrssperre im Westen ist die Gültigkeitsdauer der vor Bekanntgabe der Sperre von und nach Stationen des gesperrten Gebiets und darüber hinaus gelösten Eisenbahnfahrkarten und Fahrscheinhefte bis zum 4. Tage nach Aufhebung der Sperre gegen Bescheinigung durch die Stationen verlängert worden. Bei Aufgabe der Weiterreise wird das verbleibende Fahrgeld gegen Rücknahme der Karte in einfachster Weise möglichst von den Stationen zurückgezahlt. Bei Fahrgelderstattungen aus Anlaß der Verkehrssperre werden Verwaltungskosten nicht einbehalten.

— Zugverbindungen zwischen Berlin und Anhalt. Durch die Inbetriebnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Wiesenburg-Roßlau sind bequeme Verbindungen von Berlin nach Anhalt (Dessau) geschaffen worden. Seit Inkrafttreten des Sommerfahrplans verkehrt ein Eilzugpaar zwischen Berlin Stadtbahn, Dessau und Leipzig. Außerdem ist auch der Abendschnellzug nach Frankfurt (D 46 ab Friedrichstraße 9.35 nachm.) und sein Gegenzug (an Friedrichstraße 7.43 vorm.) über Wiesenburg-Roßlau-Dessau-Güsten geleitet worden (bisher Wiesenburg-Calbe-Güsten). Entgegen den Angaben im Reichskursbuch, wo dieses Schnellzugpaar einen Stern trägt (d. h. verkehrt vorläufig nicht), werden die Züge gefahren.

— Reichsbahn und Bayern. Die Beamtenvereinigung der Bayerischen Volkspartei nahm, wie die „T. U." unterm 12. d. M. aus München meldet, eine Entschließung an, in der die Rückgabe der Verkehrsbetriebe an das bayerische Volk verlangt wird. Der Vorwurf, daß damit die deutsche Einheit gefährdet werden solle, wird mit Entrüstung zurückgewiesen.

Am gleichen Tage wird der „D. A. Z." aus München berichtet: Die bayerische Landesbauernkammer hat in ihrer heutigen Hauptversammlung unter dem Vorsitz des Geheimrats Dr. Heim gegen das Reichsbahnfinanzgesetz protestiert und ebenfalls die Wiederherstellung der bayerischen Verwaltungshoheit für das bayerische Eisenbahnnetz verlangt.

Amtlich wird dazu mitgeteilt:

Die Schrift des bayerischen Landtagsabgeordneten Rothmeyer „Die Bilanz der Verreichlichung der bayerischen Verkehrsbetriebe“ und die Denkschrift des Wirtschaftsbeirats der bayerischen Volkspartei, Gruppe Verkehr, „Die kommenden Dinge in der Reichseisenbahnverwaltung“, die mit der Lostrennung der im Lande Bayern gelegenen Eisenbahnen aus der Reichsbahn und ihrer Rückgabe an Bayern die Wiederherstellung des Zustandes verlangen, der vor der Verreichlichung der ehemaligen Ländereisenbahnen bestand, sind selbstverständlich Gegenstand eingehender Prüfung im Reichsverkehrsministerium im Benehmen mit den beteiligten Ressorts. Schon jetzt kann gesagt werden, daß die Zahlen und Angaben der Rothmeyerschen Denkschrift durchaus tendenziös aufgemacht sind, daß die angegebenen Ziffern nur teilweise richtig eingesetzt sind, und daß außerdem vielfach unrichtige Schlüsse aus richtigen Zahlen gezogen worden sind. Der Versuch, mit solchen Mitteln die Verreichlichung der bayerischen Staatseisenbahnen als Schädigung der bayerischen Wirtschaft zu begründen, erscheint um so weniger berechtigt, als die Verbindung der ehemals bayerischen Staatseisenbahnen mit besser als diese rentierenden Eisenbahnen der anderen deutschen Länder, vor allem mit dem großen preußisch-hessischen Netz, für Bayern keinesfalls einen Rückschritt auf verkehrs- und tarifpolitischem sowie finanziellem Gebiet bedeuten kann.

— **Bayerns Eisenbahnbeschwerden.** Der Reichsverkehrsminister Groener gewährte einem Redakteur des Fränkischen Kurier am 14. d. M. eine Unterredung über die schwebenden Eisenbahnfragen. Der Minister bemerkte, die Rothmeiersche Denkschrift habe ihm sofort Anlaß gegeben, im Benehmen mit dem Reichsfinanzminister die einzelnen angeschnittenen Fragen eingehend zu prüfen. Die Prüfung sei bei der Schwierigkeit der Materie noch nicht abgeschlossen, trotzdem lasse sich einiges Wesentliche zur Kritik der Denkschrift des Herrn Rothmeier und der Bayerischen Volkspartei sagen.

Bei den Einzelfragen stehe im Vordergrunde des Interesses die Frage einer nachträglichen Erhöhung der Abfindung, welche Bayern im Jahre 1920 für seine Staatsbahnen erhielt. Die Leistungen des Reiches an die Länder aus Anlaß der Verreichlichung seien schon damals im Auslande mit Mißtrauen beobachtet worden. Wenn jetzt das Reich an die Länder aus dem gleichen Anlaß irgendwelche Leistungen machen wollte, würde das Ausland von „Schiebungen“ zu Lasten der Reparation reden.

Auf die weitere Rothmeiersche Behauptung, Bayern sei bei der Verreichlichung dadurch mehr belastet, daß es vor 1920 mit seinen Staatsbahnen günstiger wirtschaftete, entgegnete Minister Groener, diese Beweisführung sei irreführend, weil die von Rothmeier herangezogenen Fehlbeträge solche der Kriegs- und Nachkriegszeit seien, die mit der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens nichts zu tun hätten. Ferner stelle Rothmeier in den Vordergrund der Beweisführung, daß das bayerische Netz der Reichsbahn seit 1920 günstiger wirtschaftet, als die Reichsbahn in den übrigen Netzen. Die hierfür angeführten Zahlen seien durchaus anfechtbar. Seit der Verreichlichung werde in den Betrieben der Deutschen Reichsbahn nicht mehr einzeln abgerechnet. Ganz irreführend seien die Angaben Rothmeiers über die Einnahmeseite, weil er für die Zeit bis 1920 die wirklichen Einnahmen der bayerischen Staatsbahn eingesetzt habe, wie sie sich nach der Abrechnung mit den anderen Eisenbahnen ergeben. Außerdem dürfe man nicht vergessen, daß erst seit der Verreichlichung die Staffeltarife eingeführt seien, die zwar die bayerische Wirtschaft sehr fördern, die Einnahmen der Strecken in Bayern aber stark herabdrücken. Minister Groener schloß, eine objektive Beurteilung der Verhältnisse komme zu ganz anderen Ergebnissen als die Denkschrift.

— **Französische Haßjustiz gegen Eisenbahner.** Aus Köln wird vom 14. d. M. gemeldet: Das französische Militärgericht in Bonn verurteilte den Eisenbahninspektor Richert und den Bahnmeister Frings, beide aus Jünkerath, zu je drei Jahren Gefängnis, den Werkmeister Faßbender, ebenfalls aus Jünkerath, zu einem Jahr Gefängnis, mit der Begründung, sie hätten den Widerstand der Eisenbahner gegen die Wiederaufnahme der Arbeit organisiert.

— **Eine Entschließung vertriebener Eisenbahner.** In Detmold wurde am 11. Juli in einer Versammlung von aus dem Rheinland und dem Ruhrgebiet vertriebenen Eisenbahnern eine Entschließung angenommen, in der es heißt:

„Wir erkennen dankbar die Fürsorge der Reichseisenbahnverwaltung an. Wir bringen aufs neue zum Ausdruck, daß wir nach Haus und Heimat zurückwollen, aber nur dann, wenn Rhein und Ruhr wieder frei, wenn alle Sicherheiten gegeben sind, die uns erlauben, den Dienst bei der Reichsbahn unter reichsdeutscher Leitung wieder aufzunehmen. Nach wie vor weigern wir uns, unter fremder Regie Dienst zu tun.“

— **Bilanz der französischen Eisenbahnregie.** Die „D. A. Z.“ bringt über das Fiasko der französischen Eisenbahnregie folgende Ausführungen:

Nach dem Stand vom 12. Juni waren im gesamten besetzten Gebiet von Hauptbahnstrecken in deutschem Betriebe rund 1000 km; 2284 km waren in französischem Betrieb, während 1010 km Strecken still lagen. In den Duisburg-Ruhrorter Häfen betrug der gesamte Zu- und Abgang mit der Eisenbahn im Dezember 1922 insgesamt 857 232 t; im Mai lag der Eisenbahnverkehr dort vollkommen still.

Die Zahl der von den Franzosen auf den militarisierten Strecken gefahrenen Zugkilometer wird von sachverständiger Seite für Mai auf 15 % geschätzt; da die Franzosenzüge nur zwei Drittel der Länge der deutschen Züge aufzuweisen haben, kann man annehmen, daß die Zahl der gefahrenen Kilometer auf rund 10 % zurückgegangen ist. Zu einer ähnlichen Schätzung gelangt man unter Zugrundelegung der Zahl des Personals. Während vor der Ruhraktion in den besetzten Gebieten über 100 000 deutsche Eisenbahner tätig waren, beschäftigt die französische Regie zurzeit knapp 10 000 Franzosen und Belgier. Auch diese Zahl ergibt also eine Verminderung auf 10 %. Die sogenannten „Deutschen“ sind in diesen Zahlen nicht mit eingerechnet, da ihre Anzahl sehr klein ist und da die in den Dienst der französischen Regie Getretenen auf einer derartig niedrigen Stufe der Moral und Arbeitsleistung stehen — es handelt sich meistens um vorbestrafte, disziplinierte oder entlassene Eisenbahner —, daß ihre Leistungen nicht in Betracht kommen. Es scheint so, als ob die Geringfügigkeit des Betriebes auf den französischen Regiebahnen den Franzosen einesteils sehr unangenehm wäre, da daraus die Wirksamkeit des deutschen Boykotts ersichtlich ist; andererseits ist ihnen dieser Zustand aber auch nicht unangenehm, da sie schon diesen geringfügigen Verkehr nur mit Mühe und Not bewältigen können, während sie bei höherer Inanspruchnahme noch mehr versagen müßten. Auch in bezug auf den Eisenbahnbetrieb arbeitet die Zeit gegen die Franzosen. Denn während sie bei Beginn des Regies tadellose Maschinen und tadellose Anlagen vorfanden, die sie sofort in Benutzung nehmen konnten, ist die Beschaffenheit sowohl des stehenden als auch des rollenden Materials jetzt derartig schlecht, daß die Franzosen ihren Betrieb nur mit Mühe aufrechterhalten können. Längere Zeit hindurch konnten sie sich damit helfen, daß sie neue Strecken benutzten, Material wegnahmen usw. Diese Möglichkeiten haben jetzt aber auch aufgehört, so daß die Franzosen neues Material nicht mehr mit Beschlag belegen können, sondern mit dem alten abgewirtschafteten weiter vorlieb nehmen müssen. Aus diesem Umstand erklärt sich auch die Zunahme der Unfälle auf den militarisierten Strecken. Tatsache ist, daß die überwiegende Mehrzahl der Unfälle auf französisches Verschulden und Ungeschick zurückzuführen ist; die daraus sich ergebende Unfähigkeit zuzugeben, verbietet natürlich die französische Eitelkeit. Nicht unwahrscheinlich ist auch, daß manche „Sabotage-Akte“ von den Franzosen nur behauptet beziehungsweise selbst vorgenommen werden, um durch neue Repressalien die Bevölkerung immer wieder bedrücken zu können.

Die Benutzung der militarisierten Strecken durch die deutsche Bevölkerung ist nach wie vor recht gering. In der Hauptsache werden sie von den Angehörigen der Besatzungsarmee mit ihrem großen Anhang männlichen und weiblichen Geschlechts benutzt; im neuen besetzten Gebiet fahren auch wohl Polen mit den militarisierten Zügen, um dadurch ihre Anhänglichkeit an Frankreich zu beweisen. Vielfach hat man die Beobachtung machen können, daß von den Franzosen sogenannte Reklamereisende an die Fenster gesetzt werden, um so eine stärkere Besetzung der Züge vorzutäuschen. Die Güterbeförderung der französischen Regie wird von den Deutschen so gut wie gar nicht in Anspruch genommen. Das kann man am besten daran erkennen, daß im Gegensatz zu früher Güterzüge von den Franzosen fast überhaupt nicht gefahren zu werden brauchen.

Zusammenfassend kann man sagen, daß die französische Eisenbahnregie genau so versagt hat wie alle andern wirtschaftlichen Maßregeln der Franzosen. Trotz aller Anstrengungen ist aus dem unproduktiven Pfand ein „produktives“ noch nicht geworden. Es wird auch niemals zu einem solchen werden.

— **Änderung der Südgrenze des besetzten Ruhrgebiets.** Aus Hattingen wird vom 11. d. M. gemeldet: Dem Landrat in Hattingen wurde vom Kommandanten der Südgruppe der Einbruchstruppen mitgeteilt, daß in Abänderung der bisherigen „Vorschriften“, wonach die Linien Neviges-Herzkampf-Haßlinghausen die Grenze im besetzten Gebiet südlich der Ruhr bildeten, nunmehr mit sofortiger Wirkung im Kreise Hattingen die Ruhr von Herdecke über Hattingen bis zum Isenberg die Südgrenze des von den alliierten Truppen besetzten Gebietes sei. Die Grenze verläuft dann weiter längs der Straße Homberg-Nierenhof-Langenberg-Neviges.

— Der Transport von Kohle aus dem besetzten Gebiet nach [H]olland. Aus Gelsenkirchen wird der D. A. Z. gemeldet: Der [B]ahntransport von Kohle nach Holland ist nach vielen Bemühun-[ge]n möglich gemacht worden. Heute früh erhielten die betroffe-[n]en Industriewerke die Nachricht, daß mit dem heutigen Tage [d]ie Strecke Bismarck-Buer-Dorsten zur Abfuhr von Kohle nach [H]olland wieder freigegeben worden sei.

— Französische Fahrkunst. Aus Bochum wird der D. A. Z. [u]nterm 13. d. M. gemeldet: Ein außergewöhnliches Eisenbahn-[u]nglück hat sich gestern in später Abendstunde auf der Strecke [L]angendreer-Bochum-Nord ereignet. 80 Güterwagen, [d]ie aneinandergekuppelt auf dem von den Franzosen besetzten [B]ahnhof in Langendreer standen, sind ins Rollen gekommen und [a]uf dem abfallenden Schienenwege auf den in deutschen Händen [b]efindlichen Bahnhof Nord gelaufen, wo unter donnerndem Ge-[tö]se die ersten 10 Wagen umstürzten und einen Trümmerhaufen [b]ildeten.

— Das Wirtschaftsabkommen zwischen Deutschland und Est-[la]nd. Über das kürzlich unterzeichnete deutsch-estländische [W]irtschaftsabkommen veröffentlicht die Revaler Presse Einzel-[h]eiten, die den Inhalt des Abkommens zutreffend wiedergeben. [D]as Abkommen enthält nur Bestimmungen über die Meistbegün-[s]tigung und setzt keine Zolltarife fest. Der Grundsatz der Meist-[b]egünstigung soll auf folgende Gebiete Anwendung finden: [D]urchfuhr, Wiederausfuhr von Waren, Zollförmlichkeiten, Er-[w]erb und Besitz von Eigentum, Ausübung von Handel und Ge-[w]erbe jeder Art, Patentmarken und Musterschutz. Für Personen [u]nd Güter ist freie Durchfuhr auf Land-, Wasser- und Luftwegen [v]ereinbart. Verhandlungen über den Abschluß weiterer Ab-[k]ommen sollen eröffnet werden, und zwar über einen Konsular-[v]ertrag, die Übernahme der beiderseitigen Staatsangehörigen, [A]usschluß der Doppelbesteuerung, gegenseitigen Schutz von [W]erken der Literatur und Kunst, Luftverkehr, Seuchen-[b]ekämpfung u. a.

— Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft. Der Geschäfts-[b]ericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 1922 wendet sich [g]egen die häufig in der Öffentlichkeit erhobene Forderung auf [A]bbau der Personen- und Güterbeförderungssätze. Für die [P]rivatbahnen, die mit der Reichsbahn in direktem Verkehr [st]ehen, liegt hier nach den Ausführungen des Geschäftsberichts [e]ine große wirtschaftliche Gefahr. Man vergesse dabei, einen [w]ie kleinen Anteil an den Gestehungskosten die Kosten der [B]eförderung heute hätten und lasse außer acht, daß in der [N]achkriegszeit bisher noch immer die Ermäßigung der Beför-[d]erungskosten nicht dem Verbraucher zugute gekommen sei. [M]an vergesse ferner, daß die Tarife einmal überhaupt viel zu [s]pät der Geldentwertung gefolgt seien und so das richtige Ver-[h]ältnis zur Geldentwertung, ganz besonders bei den Personen-[ta]rifen, auch heute noch nicht im entferntesten erreicht sei, [d]aß außerdem die Tarife wochen- ja monatelang nachdem eine [G]eldentwertung eingetreten war, erst erhöht wurden und tech-[n]isch überhaupt niemals zeitlich mit der Geldentwertung Schritt [h]alten konnten, die Eisenbahnen also in der Zwischenzeit immer [o]hne jede Deckung mit den Preissteigerungen belastet waren.

Zur Beurteilung der Zahlen des Geschäftsberichtes wird auf [d]ie Tatsache hingewiesen, daß die Aktiva „Geschäftsanteile von [B]ahngesellschaften" und „eigene Bahnen" reines Goldmarkkapital [s]ind. Die Umgestaltung der Verhältnisse, die sich aus dem Ver-[f]all der deutschen Währung ergeben, ist für das Unternehmen [a]ußerordentlich. Nicht nur, daß die Zahlen ins Ungeheure ge-[w]achsen sind, sondern auch wirtschaftlich sind die Verhältnisse [g]egen früher völlig verändert. Während seit Jahrzehnten die [S]orge hauptsächlich auf die Verbesserung der Erträgnisse der [U]nternehmungen gerichtet war, spielen diese Erträgnisse jetzt [f]ür die Vermögensrechnung gar keine Rolle. Bei den geringen [A]nlagekapitalien ist für das Ergebnis der Allgemeinen Deutschen [K]leinbahngesellschaft fast gleichgültig geworden, ob die Unter-[n]ehmen, an denen sie beteiligt ist, eine Dividende verteilen oder [n]icht. In keinem Falle sind sie dazu in angemessener Höhe in [d]er Lage, weil die Geldbedürfnisse, die für die Erhaltung der [B]ahnen nötig sind, die Betriebsüberschüsse fast allgemein restlos [a]ufzehren. Es kommt vielmehr fast ausschließlich darauf an, [d]ie ausreichenden Rücklagen in die Schätze für die Erneuerung [z]u erwirtschaften. In den meisten Fällen ist das gelungen, aber [a]uch nur deshalb, weil in richtiger Erkenntnis der Entwicklung [d]er Preisbildung und durch Vorsorge für die erforderlichen [fl]üssigen Mittel, rechtzeitig und so nach heutiger Marktlage zu [a]ußerordentlich niedrigen Preisen die für das abgeschlossene [G]eschäftsjahr und die nächste Zeit erforderlichen Bau- und [E]rsatzstoffe, Schwellen, Schienen- und Kleineisenzeug sowie die [e]rforderlichen Betriebsmittel, Lokomotiven und Wagen einge-[k]auft worden sind.

Erhebliche Erträgnisse brachten auch die Zinseingänge. Diese [s]chlagen um so mehr zu Buche, als die Beträge, die zu derartiger Nutzung zur Verfügung standen, oft das Vielfache des kleinen Aktienkapitals ausmachten.

Besondere Aufmerksamkeit ist der Deckung der Wagnisse, wie sie aus Feuersgefahr, Betriebsunfällen, für Haft- und Ersatzpflicht, Diebstahl usw. entstehen, zugewandt worden. Bei den heutigen Verhältnissen ist volle Versicherung möglicher Schäden wegen der Höhe der Belastung mit den Prämien nicht tragbar. Es ist das kleinere Übel, einen wesentlichen Teil der Wagnisse auf eigene Schultern zu nehmen. Selbstverständlich muß im Rahmen des Durchführbaren eine angemessene Sicherung in Gestalt einer Gefahrenrücklage geschaffen werden. Das ist dergestalt geschehen, daß für das Berichtsjahr der Sonderrücklage, die diesen Zwecken auch dienen soll, 55 Mill. *M* überwiesen worden sind.

Die gesamten noch laufenden Schuldverschreibungen sind zur Rückzahlung auf den 30. Juni 1923 gekündigt. Im abgeschlossenen Geschäftsjahre übernahm die Tochtergesellschaft der Allg. Deutschen Kleinbahngesellschaft, die Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetriebs-Gesellschaft m. b. H., den Betrieb der Teltower Industriebahn G. m. b. H., und die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft beteiligte sich an der Gründung der Teltower Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Die Gesellschaft schlägt der Generalversammlung die Erhöhung des Aktienkapitals um 18 auf 30 Millionen Mark vor. Den alten Aktionären soll ein Bezugsrecht derart eingeräumt werden, daß auf zwei alte Aktien eine neue bezogen werden kann. Die Festsetzung der näheren Bedingungen, des Ausgabekurses usw. soll der Verwaltung überlassen werden, weil es heute noch nicht möglich ist, die zur Zeit der Durchführung hierfür angemessenen Verhältnisse zu beurteilen. Grundsätzlich ist beabsichtigt, den Aktionären eine günstige Bezugsmöglichkeit zu bieten. Von den verbleibenden 12 Millionen Mark Aktien sollen 3 Millionen Mark bestens für die Gesellschaft verwertet, 9 Millionen Mark mit zunächst 25 % eingezahlt zur Verfügung der Gesellschaft bleiben.

Bei dieser Gelegenheit soll auch der Name der Gesellschaft geändert werden, weil er zu der irrigen Auffassung Anlaß gibt, als betätige sich die Gesellschaft allein bei Kleinbahnunternehmungen, während sie fast gleich stark bei nach dem Eisenbahngesetz von 1838 genehmigten Privatbahnen beteiligt ist. Der Name der Gesellschaft wird in Zukunft lauten: Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu Berlin.

Die Vermögensrechnung ergibt nach der Gewinn- und Verlust-Rechnung einen Gewinn von 3 815 637 *M*, gegen 791 823 *M* im Vorjahre. Abzüglich des Vortrages aus dem Vorjahre stellt sich der Reingewinn für 1922 auf 3 717 826 *M*, hiervon sind in den Schatz der gesetzlichen Rücklagen 5 % zu legen mit 185 891 *M*. Aus den verbleibenden 3 531 935 *M* zuzüglich des Vortrages aus 1921 mit 97 810 *M*, zusammen 3 729 745 *M*, beantragt die Gesellschaft nach Absetzung der satzungsmäßigen Gewinnbeteiligung für den Aufsichtsrat mit 305 100 *M* als Gewinnanteil an die Aktionäre 200 *M* auf jede Aktie = 2 400 000 *M* zu verteilen und den Rest mit 924 645 *M* auf neue Rechnung vorzutragen.

Aus den Erläuterungen zur Vermögensrechnung ist zu bemerken, daß die Gesellschaft an folgenden Unternehmungen beteiligt ist:

1. Riesengebirgsbahn-Gesellschaft m. b. H.,
2. Nassauische Kleinbahn-A.-G.,
3. Breslau-Trebnitz-Prausnitzer Kleinbahn-A.-G.,
4. Trachenberg-Militscher Kreisbahn-A.-G.
5. Westpreußische Kleinbahnen-A.-G.,
6. Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn-A.-G.,
7. Niederlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft,
8. Teutoburger Wald-Eisenbahn-Gesellschaft,
9. Teltower Eisenbahn-A.-G.,
10. Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetriebs-Gesellschaft m. b. H.,
11. Gyulafehervar-Zalatnaer Lokaleisenbahn-A.-G.,
12. Muranythaler Lokaleisenbahn-A.-G.,
13. Tiszapolgar-Nyiregyhazaer Lokaleisenbahn-A.-G.,
14. Garamberzencze-Levaer Lokaleisenbahn-A.-G.,
15. Neograder Komitats-Lokalbahn-A.-G.

Im Besitz der Gesellschaft befinden sich:

16. Dessau-Radegast-Cöthen,
17. Gießen-Bieber,
18. Eltville-Schlangenbad,
19. Gr. Peterwitz-Katscher,
20. Philippsheim-Binsfeld.

Bei allen unter 1—9 und 16—20 genannten Bahnen führt die Gesellschaft oder die Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetriebs-Gesellschaft m. b. H. auch den Betrieb, außerdem den der Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn-Gesellschaft an der die Gesellschaft z. Zt. sonst geldlich nicht beteiligt ist.

Bezüglich der Gewinn- und Verlustrechnung ist zu berichten, daß die Erträgnisse der eignen Bahnen in vollem Umfang dem Schatz für Betriebsrücklagen bzw. dem Schatz für Erneuerungen zugeführt werden mußten und schon bei den einzelnen Bahnen entsprechend verrechnet sind.

— **Die Rhein-Sieg-Eisenbahngesellschaft** (Strecken Hennef-Waldbröl, Hennef-Asbach, Hennef-Beuel und Siegburg-Rostingen) erbrachte, wie wir dem Geschäftsbericht für das Jahr 1922 entnehmen, im abgelaufenen Geschäftsjahr an reinen Betriebseinnahmen 101 087 668,83 *M*. Die reinen Betriebsausgaben betrugen 98 138 062,75 *M*, bleiben 2 949 606,08 *M*. Dieser Betriebsüberschuß soll, wie folgt, verwendet werden: regelmäßige Rücklagen in den Erneuerungsfonds und Spezialreservefonds 2 628 596,99 *M*, bleiben 321 009,09 *M*; Rücklage für Abschreibungskonto 138 763,55 *M*, Anleihezinsen 157 500 *M*, zusammen 296 263,55 *M*; bleibt Überschuß 24 745,54 *M*. Der verbleibende Überschuß in Höhe von 24 745,54 *M* soll auf neue Rechnung vorgetragen werden zur Zahlung von am 1. April 1923 fälligen Beträgen zur Anleihen-Tilgung. Der Verkehr auf der Bahn gestaltete sich wie folgt: Die Zahl der Fahrgäste stieg um 55 % gegenüber der des Vorjahres, die Zahl der beförderten Tonnen sank um 3 %. Befördert wurden in Tonnen:

	Stückgut	Normalklassen	Ausnahmetarife	Summe
Binnenverkehr . .	1191	9 826	64 883	75 900
Direkter Verkehr . .	2956	91 595	214 710	309 261
zusammen	4147	101 421	279 593	385 161

Die Einnahme für die beförderte Tonne betrug 216,79 *M*. Der Personentarif war meist erheblich höher als der Reichsbahntarif, trotzdem blieben die Personen-Einnahmen hinter den Selbstkosten soweit zurück, daß die Gesellschaft sich genötigt sah, in den beiden letzten Monaten eine erhebliche Einschränkung des Personenfahrplans vorzunehmen. Der Schiffsverkehr auf der Rheinwerft zu Beuel hob sich von 42 420 t im Vorjahr auf 62 524 t, da durch den regnerischen Sommer der Rheinwasserstand fast durchweg sehr günstig war. In der Wagengestellung der Reichsbahn traten auch in diesem Jahr, namentlich mehrfach gegen Monatsschluß, Störungen auf.

— **Der Fiskus behält die Dahlemer Schnellbahn.** Wie die D. A. Z. berichtet, hat der 9. Zivilsenat des Kammergerichts in der Berufungsklage des Preußischen Domänenfiskus gegen die Stadt Berlin wegen der Betriebsüberschüsse für die Dahlemer Schnellbahnstrecke das Urteil verkündet. Die Berufung des Fiskus gegen die Entscheidung des Landgerichts Berlin, das die Aufteilungskommission zur Zahlung der Stromkosten an den Magistrat verurteilt hatte, wurde verworfen und damit die Klage zugunsten der Stadt Berlin entschieden. Nur bezüglich der Höhe des Klageanspruchs wurde der Prozeß zu erneuter Verhandlung an die Vorinstanz zurückverwiesen. Mit dieser Entscheidung hat sich auch das Kammergericht auf den Standpunkt gestellt, daß der Fiskus nach wie vor Eigentümer der Dahlemer Einschnittbahn und daher verpflichtet sei, sowohl die Betriebszuschüsse an die Hochbahngesellschaft, als auch die Stromkosten an die Stadt Berlin zu zahlen.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
Vom 17.6.–23.6.23 das	36 780 fache	7 000 fache	18 900 fache
„ 24.6.–30.6.23 „	49 820 „	10 000 „	25 950 „
„ 1.7.– 7.7.23 „	57 500 „	12 000 „	30 180 „
„ 8.7.–14.7.23 „	82 250 „	15 000 „	41 900 „

— **Transportarbeiterstreik in Frankfurt (Main).** Am 14. d. M. vormittags sind, wie die D. A. Z. meldet, die Transportarbeiter des Frankfurter Wirtschaftsgebietes wegen Lohnforderungen in den Streik getreten, obwohl der Schlichtungsausschuß für die Zeit vom 7.—13. Juli ihnen einen Wochenlohn von 600 000 *M* zugesprochen und der Demobilmachungskommissar diesen Schiedsspruch als verbindlich erklärt hatte. Die Arbeitgeber bezeichnen den Streik als ungerechtfertigt und ungesetzlich. Im Gegensatz zu früheren Streiks haben die Arbeiter auch die Notstandsarbeiten, vor allem die Fütterung und Tränkung der Pferde, verweigert. Es handelt sich um etwa 2000 Transportarbeiter.

— **Eisenbahnwissenschaftlicher Ferienkursus der Verwaltungsakademie Berlin.** Der in Nr. 27, S. 447 d. Ztg. veröffentlichte Vortragsplan ist noch durch folgende Vorlesungen ergänzt worden: Born, Geh. Reg.-Rat, Ministerialrat Dr. jur.: Zeitfragen der Gütertarifbildung. Friedensvertrag — Zuständigkeitsfragen — Staffeltarife — Währungsschwierigkeiten — Werttarifierung — Allgemeine und besondere Ausnahmetarife — Wasserumschlagstarife; Jähn, Regierungsbaurat: Wirtschaftliche Ausgestaltung der Strecken und Bahnhöfe vom Standpunkt der Gleisunterhaltung. Allgemeine Gesichtspunkte — Einfluß des eingleisigen und zweigleisigen Betriebes — Einfluß von Krümmungen und Neigungen — Besonderheiten bei Wegeübergängen, Tunneln und Bahnsteiggleisen — Abzweigungen von Hauptgleisen in Bahnhöfen — Krümmungen und Weichen in den Nebengleisen — Forderungen an die Ausgestaltung der Strecken und Bahnhöfe zur Erzielung größter Wirtschaftlichkeit bei der Gleisunterhaltung; Wolf, Geh. Reg.-Rat, Ministerialrat: Internationale Bestrebungen im Eisenbahnwesen. Konferenz in Genua — Tätigkeit des Völkerbundes (Verkehrskonferenz in Barcelona, Verkehrskommission des Völkerbundes) — Internationale Staatsverträge und Verwaltungsübereinkommen — Der Internationale Eisenbahnverband und der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

— **Freihafen in Flensburg.** Am 17. Juli d. J. ist der in Flensburg erbaute neue Freihafen feierlich dem Verkehr übergeben worden. Er entwickelt sich nach der D. A. Z. von dem an der Südseite der Föhrde gelegenen Staatsbahnhof her, am südöstlichen Kai in einer Länge von 2000 m und in der ganzen Tiefe vom Ufer bis zu dem ihm gleich laufenden Höhenzuge. Er umfaßt etwa 45 ha. In kurzer Zeit wurde diese Fläche fast ganz bis zur erforderlichen Höhe aufgeschüttet. Nun erheben sich dort starke Kaimauern, Lagerhäuser, Schuppen und Kräne, und in den Plan schieben sich die Gleise und die Umstellvorrichtungen der Eisenbahn. Ein ansehnliches Gebiet ist für die Errichtung von Industriebauten vorgesehen. Ankerplätze sind zweckmäßig entwickelt. Der Hafen hat eine Mittelwassertiefe von etwa 7 m.

Der Reichspräsident hat dem Oberbürgermeister der Stadt Flensburg anläßlich der Eröffnung des Freihafens ein Glückwunschtelegramm übersandt.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind zu Eisenbahnamtmännern ernannt: die Eisenbahnoberinspektoren, Rechnungsrat Schloßmann in Gera (Reuß), Schadendorf in Hamburg, Behringer in München und Krafft in Stettin, die Eisenbahnoberingenieure Stein in Osnabrück, Körte in Opladen, Texter in Breslau, Kremer in Köln, Krug in Mainz, und Bonnichsen in Münster (Westf.).

Versetzt sind: der Oberregierungsrat Dr. jur. Wehrmann, bisher in München, als Referent der Reichsbahndirektion nach Würzburg, die Regierungsbauräte Honemann, bisher in Königsberg (Pr.), als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Hannover, Arnold Eggers, bisher in Helmstedt, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Stettin, Dieckhoven, bisher in Bochum, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Corbach, Lodemann, bisher in Seesen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Burgsteinfurt, Leopold Sarrazin, bisher in Burgsteinfurt, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Halberstadt, Gluth, bisher in Belzig, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Glatz, Strauch, bisher in Wittenberge, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Helmstedt, Walter Loycke, bisher in Eberswalde, zur Reichsbahndirektion nach Elberfeld, Mann, bisher in Corbach, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Seesen, Blunck, bisher in Münster (Westf.), als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Altona, Brinkmann, bisher in Hamm (Westf.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Bochum, Dr.-Ing. Gerstenberg, bisher in Berlin (Reichsverkehrsministerium), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Breslau, Paul Werner, bisher in Elbing, zur Reichsbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Wünsche, bisher in Meißen, als Vorstand des Eisenbahn-Bauamts nach Plauen (Vogtl.), Klötzer, bisher in Pirna, als Vorstand des Eisenbahn-Neubauamts nach Meißen, Rochlitz, bisher in Freiburg (Breisgau), zur Bahnbauinspektion 1 nach Mannheim, Andreä, bisher in Horb, als Vorstand der Eisenbahn-Bausektion nach Klosterreichenbach, Zaelke, bisher in Leinhausen, zur Wahrnehmung der Geschäfte als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Gotha, Emil Koch, bisher in Halle (Saale), als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Aschersleben, Klemme, bisher in Aschersleben, als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Halle (Saale), Wahrendorf, bisher in Marburg (Lahn), als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Minden (Westf.), Karl Sauer, bisher in Berlin, zur Reichsbahndirektion nach Frankfurt (Main), und Kurt Schulz

sher in Düsseldorf, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach argard (Pom.), die Regierungsräte Steffler und Dr. jur. iessner, bisher in Berlin nach Frankfurt (Oder), zu der rthin zu verlegenden Reichsbahndirektion Osten in Berlin, der isenbahnamtmann Armin Bergmann, bisher in Erfurt, als orstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Osnabrück, und r Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Reiche, bis- r in Stargard (Pom.), zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach alle (Saale).

Überwiesen sind: der Oberregierungsbaurat Karı traub, bisher im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle ayern in München, der dortigen Reichsbahndirektion als Refe- nt, die Regierungsbauräte: Dr.-Ing. Gottschalk, Hülsen- amp und Karl Koch, bisher im Reichsverkehrsministerium Berlin, sowie Adolf Rosenthal, bisher beurlaubt, der eichsbahndirektion in Berlin, und Witte, bisher im Reichs- erkehrsministerium in Berlin, dem Eisenbahn-Ausbesserungs- erk 2 in Berlin, der Regierungsrat Kirchrath, bisher im eichsverkehrsministerium in Berlin, der General-Betriebsleitung st in Berlin.

Übertragen sind: den Regierungsbauräten Lewerenz Königsberg (Pr.) die Stellung eines Mitgliedes bei der dor- gen Reichsbahndirektion, Altenberg in Königsberg (Pr.) e Stellung als Vorstand des dortigen Eisenbahn-Betriebsamts 3 nd Salfeld in Frankfurt (Oder) die Stellung als Vorstand es dortigen Eisenbahn-Betriebsamts.

Der Abteilungsdirektor Tackmann bei der Reichsbahn- irektion in Frankfurt (Main), die Oberregierungsräte Geheimer egierungsrat Jeckstein, Mitglied der Reichsbahndirektion Altona, Samwer, Abteilungsleiter bei der Reichsbahndirek- on in Hannover, und Fossé, Vorstand des Eisenbahn-Ver- ehrsamts in Altona, die Oberregierungsräte, Geheimen Bauräte chaeffer, Mitglied der Reichsbahndirektion in Königs- erg (Pr.), Krausgrill, Mitglied der Reichsbahndirektion Erfurt, und Merling, Mitglied der Reichsbahndirektion in ltona, die Oberregierungsbauräte Staudt, Mitglied der eichsbahndirektion in Frankfurt (Main), Karl Schmidt, itglied der Reichsbahndirektion in Karlsruhe, und Lübken, itglied des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin, die Regierungs- auräte Willigerod, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Lennep, und Gentz, Vorstand des Eisenbahn-Werkstätten- mts b in Wittenberge, der Regierungsrat Emil Dorner bei der eichsbahndirektion in Karlsruhe, die Eisenbahnamtmänner, echnungsräte Radestock in Elberfeld, Höpner in Leip- ig, Werth in Altona, Benkmann in Breslau, Mehlhorn Cottbus, Kittelmann in Berlin (Osten), Wiegand in iegen, und Rixen in Opladen, die Eisenbahnamtmänner enning in Magdeburg-Buckau, und Ludwig in Dresden, ind auf ihren Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhe- ehalts in den Ruhestand versetzt.

Der Regierungsrat Bachmann, Vorstand des Eisenbahn- erkehrsamts in Braunschweig, ist gestorben.

Österreich.

— Fahrpreiserhöhung. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. wer- en im Bereiche der Bundesbahnen die Fahrpreise 3. Klasse der ersonen- und gemischten Züge im allgemeinen um 25 % unter ntsprechender Abrundung erhöht. Die Schnellzugzuschläge Klasse werden um zwei Drittel erhöht. Die Fahrpreise Klasse werden, wie bisher, durch Verdoppelung, die Fahr- reise 1. Klasse, wie bisher, durch Verdreifachung der Fahr- reise 3. Klasse gebildet.

Die Südbahn hat die Personentarife im gleichen Ausmaß wie ie Bundesbahnen erhöht.

— Betriebserfolg der Bundesbahnen. Für den Monat Mai tellen sich die vorläufig ermittelten Verkehrseinnahmen m Personen- und Gepäckverkehr auf 38 413 158 900 K., im Güter- erkehr auf 119 137 203 200 K., somit zusammen auf 57 550 362 100 K. und unter Hinzurechnung der verschiedenen innahmen im vorläufig ermittelten Betrage von 6 766 390 000 K. uf insgesamt 164 316 752 100 K. Gegenüber den aus dem Jahres- oranschlag ermittelten Monatsvoranschlagsbeträgen für den ersonen- und Gepäckverkehr von 47,780 Mill. und für den üterverkehr von 151,744 Mill., zusammen 199,524 Millionen ronen, und für die verschiedenen Einnahmen von 5 225 057 000 ronen, somit insgesamt von 204 749 057 000 K., stellt sich das orstehende Ergebnis im Personen- und Gepäckverkehr um 366 841 100 K., im Güterverkehr um 32 606 796 800 K., somit um 1 973 637 900 K. ungünstiger, dagegen bei den verschiedenen innahmen um 1 541 333 000 K. günstiger, daher insgesamt um 0 432 304 900 K. ungünstiger. Die vorläufig ermittelten Aus- aben des Bundesbahnbetriebes für den Monat Mai 1923 be- ragen 288 574 033 000 K. Sie stellen sich gegenüber dem Monats- oranschlagsbetrage von 335 454 610 000 K. um 46 880 577 000 K. ünstiger.

Die nunmehr vorliegende endgültige Verrechnung der Verkehrseinnahmen im Monat Februar 1923 hat 155 479 671 496 Kronen gegen die vorläufig ermittelten Einnahmen von 106 487 032 700 K., somit eine Erhöhung um 48 992 638 796 K., d. i. um rund 46 %, ergeben.

— Fahrbegünstigungen aus Anlaß der Wiener Herbstmesse. Für die in der Zeit vom 2. bis 8. September d. J. stattfindende fünfte Wiener Internationale Messe sind von dem Bundes- ministerium für Handel und Verkehr, der Südbahngesellschaft und der Eisenbahn Wien-Aspang folgende Begünstigungen ein- geräumt worden: Messebesucher erhalten auf sämtlichen Linien der Bundesbahnen, bei Fahrten auf Entfernungen von mehr als 150 km, gegen Vorweis des Messeausweises ermäßigte Hin- und Rückfahrkarten, welche zur Benutzung der Schnell- und D-Züge (ausgenommen Luxuszüge) ohne Entrichtung des tarif- mäßigen Schnellzugszuschlages berechtigen. Die Messerückfahr- karten haben vom 1. September bis einschließlich 9. September 24 Uhr Gültigkeit. Auf den Strecken der Südbahn gelten die gleichen Begünstigungen mit der Ausdehnung, daß Reise- gesellschaften von mindestens 100 Personen bei Benutzung der fahrplanmäßigen Züge über 60 km einen 25prozentigen Nach- laß genießen. Die Eisenbahn Wien-Aspang gewährt allen Messebesuchern in der Zeit vom 2. bis 8. September eine 25pro- zentige Fahrpreisermäßigung.

— Die Fremdenverkehrswerbung. Bemühungen, ein geeig- netes Mittel zur Förderung des Fremdenverkehrs in Wien zu finden, sind seit Monaten im Zuge. Das Ergebnis ist ein Ab- kommen mit der Österreichischen Verkehrswerbungsgesellschaft m. b. H., wonach zu den derzeitigen Gesellschaftern, nämlich den Österreichischen Bundesbahnen, der Südbahn, der Donau- Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Österreichischen Verkehrs- bureau G. m. b. H., nun die Gemeinde Wien hinzutreten soll. Die Stadt Wien wird mit 20 % an diesem Unternehmen beteiligt sein. Der Wirkungskreis der Verkehrswerbungsgesellschaft er- streckt sich einerseits auf die Hebung des Fremdenverkehrs, andererseits auf die bessere Ausnützung jener Anschlagzettel- rechte, die von den Bahnen und der Dampfschiffahrtsgesellschaft eingebracht worden sind.

— Staatseisenbahngesellschaft. Unter dem Vorsitz des Ver- waltungsratspräsidenten Dr. Sieghardt fand kürzlich die 66. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Staats- eisenbahngesellschaft statt. Vor Eingang in die Tagesordnung verwies der Präsident darauf, daß nach fast dreijähriger Pause wieder eine ordentliche Generalversammlung abgehalten werden könne, die die Staatseisenbahngesellschaft vor einer ganz neuen finanziellen und rechtlichen Lage finde, da in der Zwischenzeit die Entscheidung der Reparationskommission ergangen sei, die in der Annuitätenfrage eine vollständige Neuregelung getroffen hat. Bei Besprechung der Einzelheiten dieser Frage betonte der Vorsitzende, daß die österreichische Regierung trotz der be- stehenden finanziellen Schwierigkeiten nicht gezögert habe, ihren Verpflichtungen im vollen Umfange nachzukommen. Der Vor- sitzende brachte weiter zur Kenntnis, daß auch die tschecho- slowakische Republik und Ungarn die Entscheidung der Repara- tionskommission anerkannt und sich zur Begleichung der aus- stehenden Rückstände in Raten bereit erklärt haben. Dagegen sei von der südslawischen Regierung eine Antwort auf eine be- zügliche Eingabe der Staatseisenbahngesellschaft bisher noch nicht erfolgt und Rumänien habe die ihm von der Reparations- kommission auferlegten Zahlungen unter Hinweis auf seine Re- parationsforderungen gegenüber Österreich und Ungarn abge- lehnt, was Redner unter eingehender Begründung als einen juristisch unzulässigen Weg bezeichnet. In seinen weiteren Aus- führungen verwies Dr. Sieghart darauf, daß mit Genehmigung der Regierung für die drei verflossenen Jahre 1920, 1921 und 1922 die Vorlage einer gemeinsamen Bilanz erfolgt und daß das Verhältnis zu den französischen Aktionären der Gesellschaft durch den Akkord amiable, an dem nur einige unbedeutende Ver- änderungen vorgenommen wurden, vollkommen geregelt werden konnte. Der Vorsitzende erklärte schließlich, man könne an- nehmen, die schwersten Zeiten des Überganges überstanden zu haben. Nach Erledigung der Tagesordnung wurden die Anträge der Verwaltung und der Revisoren mit überwiegender Mehr- heit angenommen. Die Gesamtdividende für die Jahre 1920, 1921 und 1922 gelangt mit dem Betrage von 100 000 K. ab 10. Juli d. J. zur Ausgabe. Es wurden dann noch die Wahlen vor- genommen.

Übrige europäische Länder.

— Litauisch-lettländischer Frachtenkrieg. Um dem Hafen Memel einen höheren Anteil am Durchgangsverkehr durch Litauen und am eigenen Ausfuhrverkehr zu geben, hat die litauische Regierung, wie wir der D. A. Z. entnehmen, vor einiger

Zeit für die nach Memel bestimmten Waren auf einem Teile ihrer Eisenbahnen gewisse Frachtermäßigungen eingeführt. Da die Gefahr besteht, daß hierdurch den lettländischen Häfen, besonders Libau, Wettbewerb gemacht wird, so plant die lettländische Regierung ihrerseits die Frachttarife so weit herabzusetzen, daß die Ausfuhr aus Litauen über Libau billiger wird als über Memel. Aus dem gleichen Grunde soll der Ausfuhrzoll herabgesetzt werden, auch soll die Strecke Libau—Mitau auf russische Spurweite umgearbeitet werden. Ferner beabsichtigt man, die Dünabrücke bei Kreutzburg wiederherzustellen und den Libauer Hafen mit Hilfe von ausländischem Kapital auszubauen.

— **Die Eisenbahnen Polens.** Im „Economiste Européen" befaßt sich M. Eduard Théry mit der wirtschaftlichen und finanziellen Lage Polens. Bemerkenswert sind die Ausführungen Thérys über die polnischen Eisenbahnen. Nach ihm besitzt Polen gegenwärtig 4850 Lokomotiven, 11 000 Personenwagen und 112 000 Güterwagen. Die Länge der im Betriebe befindlichen Strecken betrug im Jahre 1922 16 200 km. Auf 100 qkm entfallen nur 4 km Eisenbahnen. Die polnische Regierung hat ein Programm über den Bau neuer Linien von 4000 km Länge vorbereitet, deren Ausführung aber durch die schlechte Finanzlage des Landes verzögert wird. Der Verkehr hat zwar von 1921 auf 1922 beträchtlich zugenommen, der Personenverkehr stieg um 12 %, der Güterverkehr um 70 %. Indessen sind die Betriebsergebnisse sehr unbefriedigend. Im Jahre 1921 war ein Fehlbetrag von mehr als 50 Milliarden zu verzeichnen. Für das Jahr 1922 stellt sich der Fehlbetrag nach dem Voranschlag auf 62 Milliarden und für 1923 wird er auf 150 Milliarden geschätzt. (Vgl. auch Nr. 7, S. 125 d. Ztg.)

— **Grundsätzliche Änderung des Tarifsystems in Polen.** Nach dem „Allg. Tarifanzeiger" (Wien) besteht in Polen die Absicht, in einem nahen Zeitpunkt die Gebührenberechnungstabellen der Tarife in polnischem Goldgelde (zloty) aufzustellen. Die Frachtsätze in „zloty" sollen nach den amtlich zu verlautbarenden Umrechnungskursen von den Frachtzahlern in polnischen Mark bezahlt werden können.

Diese Tarifform, welche die Einnahmen der Eisenbahnen von den Schwankungen der Valuta unabhängig machen wird, soll auf einen ganz neuen Gütertarif, zu welchem die Arbeiten bere[its] begonnen haben, Anwendung finden.

Der neue Tarif wird vor allem feinere Unterscheidungen [der] einzelnen Güterarten durch eine Erweiterung der Güterklassifikation, welche derzeit nur 6 Klassen kennt, auf 10 Klass[en] bringen. Die zurzeit in die Klassen III bis V eingereihten Wa[ren] werden auf die neu geschaffenen Klassen bis zehn verte[ilt] werden.

Vorläufig sind die Beschlüsse zur Durchführung der [er]wähnten Änderungen noch nicht gefaßt. Aber man zweifelt [in] eingeweihten Kreisen nicht, daß es zur Einführung dieser [Re]form kommen wird. Da der Goldtarif gleichzeitig mit der Klassifikationsreform eingeführt werden wird, können bis zur E[in]führung des neuen Tarifes noch zwei bis drei Monate [ver]streichen.

— **Außerordentliche Kredite für das rumänische Eisenbahnwesen.** Der Monitorul Oficial Nr. 67 vom 27. Juni d. J. enth[ält] das Gesetz, mit welchem dem Verkehrsminister ein außerorde[nt]licher Kredit von 1 080 000 000 Lei für das Jahr 1923 eingeräu[mt] wird. Hiervon sind 900 Millionen Lei zur Ausbesserung [des] rollenden Materials in in- und ausländischen Werkstätt[en], 180 000 000 Lei zur Ausbesserung der Wagen an Ort und Ste[lle] durch private und Regie-Arbeitergruppen bestimmt. Dies[er] ungeheure Aufwand soll seine Deckung zum Teile in den Ge[ld]eingängen für Bodenenteignungen und der Rest in neu zu scha[f]fenden Spezialeinnahmequellen finden.

— **Gescheiterter Ausbau des Hafens von Genua.** Vor einig[en] Jahren wurden große Erweiterungsbauten im Hafen von Gen[ua] beschlossen, welche mit Unterstützungen des Staates durc[h]geführt werden sollten. Im Becken Victor Emanuel wurde [die] Kaimauer um 200 m auf eine Gesamtlänge von 1060 m verlänge[rt] und man hoffte, den ganzen Ausbau in drei Jahren zu vollende[n]. Nun mußten die Arbeiten mangels Kredits eingestellt werde[n]. Die begonnenen Arbeiten, für welche das Hafenkonsortium ei[ne] Anleihe von 45 Millionen Lire aufgenommen hatte, haben dies[e]n ganzen Betrag verschlungen, trotzdem nur die Hälfte der Baut[en] verwirklicht wurde.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektion Karlsruhe. Auf dem Haltepunkt Fahrnau-Tunnel wird der Gepäck- und Expreßgutabfertigungsdienst vom 1. August 1923 ab aufgehoben.

Bundesbahndirektion Linz. Mit sofortiger Wirksamkeit wird die zwischen den Stationen Linz und Steyregg der Linie Summerau-Linz gelegene, bisher vorübergehend gesperrte Haltestelle Windegg aufgelassen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 112 vom 7. Juli 1923 an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betr. Antrag der Direktion der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen auf Behandlung der Frage der Einführung von Turbinenlokomotiven.

Nr. III 86 vom 6. Juli 1923 an sämtliche Vereinsverw[al]tungen, betr. Antrag der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tri[bsees] auf Anschluß an den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltunge[n].

Nr. III 87 vom 6. Juli 1923 an sämtliche Vereinsverwaltu[n]gen, betr. Antrag der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimm[en] auf Anschluß an den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltunge[n].

Nr. III 111 vom 11. Juli 1923 an sämtliche Vereinsverwa[l]tungen, betr. Einladung zu einer ordentlichen Vereinsversam[m]lung 1923.

Nr. IV 195 vom 9. Juli 1923 an die Mitglieder des Au[s]schusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betr. Antr[ag] auf schiedsgerichtliche Entscheidung in einem Streitfalle.

Nr. V 361 vom 10. Juli 1923 an sämtliche Vereinsverwaltu[n]gen, betr. Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Koste[n] des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wagenstandgelder.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A.

Vom 14. Juli 1923 an wird auf Grund von § 80 (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde bis auf weiteres im Bereiche der Reichsbahndirektion Dresden mit Ausnahme der im tschechoslowakischen Staatsgebiete gelegenen Stationen das im Nebengebührentarife festgesetzte Wagenstandgeld für den Wagen und je — auch nur angefangene — 24 Stunden wie folgt festgesetzt: für die ersten 24 Stunden 36 000 ℳ, für die zweiten 24 Stunden 54 000 ℳ, für jede weitere 24 Stunden 72 000 ℳ. (941)

Dresden, am 12. Juli 1923.

Reichsbahndirektion.

2. Gebühren.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib.

Am 25. Juli werden die Umlade- und Rollbockgebührensätze der Schmalspurbahnen des Reichsbahndirektionsbezirkes Erfurt je für 100 kg wie folgt erhöht: für Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 160 ℳ auf 500 ℳ, für Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren usw.) von 800 ℳ auf 2500 ℳ, für Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) von 640 ℳ auf 2000 ℳ.

Die alsbaldige Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Erfurt, den 14. Juli 1923. (949)

Reichsbahndirektion.

Binnentarif für die badischen Eisenbahnlinien.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli l. J. ab erhöhen sich die auf Seite 5 des Nachtrags X ersichtlichen Rollbock- oder Umladegebühren auf 320 ℳ für 100 kg, mindestens 32 000 ℳ für den Wagen.

Darmstadt, den 7. Juli 1923. (932)

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Direktion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. August 1923 wird der im En[d]punkt der Bahnstrecke Berga-Kelbr[a]-Stolberg gelegene Bahnhof IV. Klass[e] Stolberg (Harz), der bisher nur de[m] Personenverkehr dient, auch für den G[e]päck-, Expreßgut-, Tier- und Güterve[r]kehr unter Ausschluß von Sprengstoffe[n] eröffnet. Die Abfertigung von Fah[r]zeugen, Tieren und solchen Gegenstä[n]den, zu deren Ver- oder Entladung ein[e] Rampe erforderlich ist, kann erst vo[m] 1. September 1923 ab erfolgen. Über di[e] Höhe der Frachtsätze geben die Diens[t]stellen Auskunft. (940)

Cassel, den 9. Juli 1923.

Reichsbahndirektion.

4. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Auf dem Haltepunkt Fahrnau Tunne[l] wird ab 1. August 1923 die Abfertigun[g]

von Gepäck- und Expreßgut aufgehoben.
Karlsruhe, den 12. Juli 1923. (948)
Reichsbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.
Haina (Seite 30) ist zu streichen; Goltzen (Seite 9 des Nachtrags I) heißt nunmehr Goltzen (Neum.); Polnisch Neukirch (Seite 21 des Nachtrags I) heißt nunmehr Groß Neukirch.
München, 12. Juli 1923. (946)
Tarifamt beim RVM., Z B.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit vom 14. Juli 1923 wird die Station Nahe unter den Versandstationen des Ausnahmetarifs 10a für Torfstreu usw. nachgetragen.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (945)
Berlin, den 11. Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Februar 1923.
Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 bis auf Widerruf treten folgende Änderungen in Kraft:
1. Die Frachten für den italienischen Durchlauf (Abschnitt IV) und für den Schnitt II des außeritalienischen Durchlaufs (Abschnitt V) sind immer in Italien, die Frachten für den Schnitt I des außeritalienischen Durchlaufs (Abschnitt V) sind immer in Deutschland zu bezahlen.
2. Nachnahmen sind nicht zugelassen.
3. Der Vordruck im Kopfe der Tariftafeln des Schnittes II auf den Seiten 60, 61, 68, 69 und 74 „Frachtsätze in Mark für 100 kg*" ist zu ändern in: „Frachtsätze in österr. Kronen für 100 kg".
Die sämtlichen Frachtsätze des Schnittes II sind mit 100 zu vervielfachen und stellen somit die vollen Schnittfrachtsätze für 100 kg in österr. Kronen dar.
Das gleiche gilt für sämtliche im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze des Schnittes II.
Die hiernach sich ergebenden Änderungen im Wortlaut der Tarifbestimmungen werden besonders bekanntgegeben.
München, den 14. Juli 1923. (950)
Tarifamt beim RVM., Z B.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I A (Tfv. 1 a).
Der in Ziffer 10 der Anlage II des deutschen Eisenbahngütertarifes, Teil I A geforderte Bedeckungszwang erfährt mit Wirkung vom 20. Juli 1923 folgende vorübergehende Erleichterung:
Bis zum 15. Oktober 1923 ist:
1. der Bedeckungszwang für leicht feuerfangende Güter auf Preßheu und Preßstrohsendungen nicht anzuwenden;
2. Loses frisches Heu der diesjährigen Ernte zur Beförderung auch dann anzunehmen, wenn nur die obere Fläche der Ladung beplant ist.
In den Fällen zu 1 und 2 haben die Absender die fehlende oder mangelhafte Verpackung im Frachtbrief anzuerkennen und ausdrücklich Haftung für die aus Nichtbedeckung entstehenden Schäden zu übernehmen. (957)
Berlin, den 14. Juli 1923.
Reichsbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

a) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b — Tfv. 4 a.
b) Reichsbahn-Tiertarif. — Tfv. 1504.
Mit Gültigkeit vom 12. Juli 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Hoyaer Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.
Näheres enthält die am 12. Juli 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455).
Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 9. Juli 1923. (934)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Kohlenausnahmetarif 6.
Mit Gültigkeit ab 1. August 1923 wird die Station Grube Ludwig als Gewinnungsstätte in den Kohlenausnahmetarif 6 einbezogen. (956)
Halle (Saale), im Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Französisch-Ungarischer Güterverkehr durch Deutschland.
Mit sofortiger Gültigkeit wird ein Eisenbahngütertarif, enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für den durchgehenden Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Stationen der französischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der ungarischen Eisenbahnen anderseits im Durchgang durch Deutschland und Österreich durch Deutschland, Österreich und die Tschechoslowakei, durch Deutschland, Österreich und Südslavien, durch Deutschland und die Tschechoslowakei, durch Deutschland, die Tschechoslowakei und Österreich, durch Deutschland, die Schweiz und Österreich sowie durch die Schweiz, Deutschland und Österreich (gegebenenfalls auch vorher durch Belgien, Luxemburg oder das Saargebiet) eingeführt. Von der Beförderung mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen sind u. a. ausgeschlossen, Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten sowie Leichen. Der Absender ist verpflichtet, im Frachtbrief die Grenzübergangsstationen, über die das Gut befördert werden soll, vorzuschreiben. Die Frachten und Gebühren werden auf dem Beförderungswege nach den Binnentarifen (Lokaltarifen, auch Wechsel- und Verbandstarifen) der beteiligten Bahnen unter Berücksichtigung der in den angewandten einzelnen Tarifen vorgeschriebenen Mindestentfernungen und Mindestfrachten berechnet. Der Frachtermittlung werden für jeden Frachtberechtigungsabschnitt diejenigen Tarife zugrunde gelegt, die an dem Tage in Kraft sind, an dem das Gut in das Gebiet des einzelnen Frachtberechnungsabschnittes eintritt. Die Sendungen dürfen weder mit Barvorschüssen noch mit Nachnahmen belastet werden. Sendungen mit Interessedeklaration sind nicht zugelassen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Stationen. Abdrucke des Tarifs sind zum Preise von 1500 ℳ für das Stück durch Vermittlung unserer Güterabfertigungsstelle Köln-Deutz sowie bei der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion in München und der Auskunftsstelle in Berlin im Bahnhof Alexanderplatz zu erhalten. (938)
Köln, den 9. Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C I b — Tfv. 4 a.
Mit Gültigkeit vom 12. Juli 1923 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.
Näheres enthält die am 12. Juli 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455).
Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 9. Juli 1923. (931)
Reichsbahndirektion.

Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.
Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1923 ist der Nachtrag 2 eingeführt worden. Der Nachtrag enthält Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen. Insbesondere wird auf die Möglichkeit der Aufgabe der im Abschnitt VI und VII genannten Güter mit direktem internationalen Frachtbrief nach und von dem Ausland im Durchgang durch Deutschland und auf die Umbehandlungsmöglichkeit bei Aufgabe von Kohlen nach deutschen Stationen, die in der Schnittafel II des Tarifs nicht aufgeführt sind, hingewiesen. Der Nachtrag ist zum Preise von 2000 ℳ bei der Stationskasse Oppeln erhältlich. (955)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.
Im Tarif ist folgendes zu ergänzen bzw. zu ändern:
Bockenfeld (Seite 10) erhält den Zusatz [O K, St. bed., W]; Seebach (Seite 19) erhält den Zusatz [OR, W]; Penting (Seite 17) erhält den Zusatz [O R, W]; Haina (Seite 13) ist zu streichen; bei Egling (Seite 11) ist [O R] zu streichen.
München, 12. Juli 1923. (917)
Tarifamt beim RVM., ZB.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif Teil II.
Am 25. Juli d. J. werden die Stationen Annaberg (Oberschles.), Beuthen (Oberschles.) Hbf. und Nensa in den Verbandstarif einbezogen und die Schnittsätze der Stationen Borsigwerk, Gleiwitz, Hindenburg (Oberschles.) und Sosnitza durch solche der Klasse E, E 10 und E 5 für Steinkohlen usw. ergänzt.
Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.
Altona, den 13. Juli 1923. (953)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren preußisch-hessischen usw. Staatsbahnen usw.
Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1923 — Frachterhöhungen vom 15. August 1923 — treten Entfernungsänderungen in einigen Teilheften ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (942)
Berlin, den 12. Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner, Jnnichen (S. Candido), Tarvis, Piedicolle und Postumia.

Kundmachung vom 1. Oktober 1921.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 bis auf Widerruf treten folgende Änderungen in Kraft:

Die Besonderen Zusatzbestimmungen zu den Artikeln 12 und 13 des Internationalen Übereinkommens erhalten folgenden Wortlaut:

Zu Art. 12. Erhebung der Fracht.

1. Sendungen, welche nach Vorschrift des Absenders im Frachtbriefe über Brenner oder Tarvis oder Jnnichen (S. Candido) nur im Durchgang durch Österreich abzufertigen sind, unterliegen für Fracht, Nebengebühren usw. dem Frankaturzwang bis zur deutsch-österreichischen Grenze und ab da dem Überweisungszwang. (Vgl. auch Ziffer 3.)

2. Sendungen, welche nach Vorschrift des Absenders im Frachtbriefe über Postumia oder über Brenner/Tarvis — Österreich — Tschechoslowakei oder umgekehrt abzufertigen sind, unterliegen für Fracht, Nebengebühren usw. dem Frankaturzwang bis zur italienischen Grenze und ab da dem Überweisungszwang. (Vgl. auch Ziffer 3.)

3. Bei Sendungen, welche nach Vorschrift des Absenders im Frachtbrief ab oder bis zur deutschen Grenze nach den Tarifen für den Güterverkehr Triest—Österreich oder Triest-tschechoslowakische Republik abzufertigen sind, sind Fracht und Gebühren für den deutschen Durchlauf in Deutschland, für den übrigen Durchlauf in Italien zu bezahlen.

4. Anträge auf Erstattung von zu viel erhobenen Gebühren sind bei jener Verwaltung anzubringen, an welche die Mehrzahlung geleistet wurde.

Zu Art. 13. Nachnahmen.

Nachnahmen sind nicht zugelassen.

Seite 6 der Kundmachung unter C, Verkehr mit Triest, ist die Bestimmung unter I Ziffer 2 zu streichen.

München, den 14. Juli 1923. (951)

Tarifamt beim RVM., Z. B.

Güter- und Tierverkehr zwischen Polnischoberschlesien und dem übrigen Polen sowie Danzig über Deutschoberschlesien.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 ist der Nachtrag 1 zum oben genannten Tarif eingeführt worden. Der Nachtrag ist bei der Stationskasse in Kattowitz zum Preise von 1500 polnische Mark zu beziehen. (937)

Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen) namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Geltung vom 20. Juli 1923 bis auf weiteres, vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs, tritt der Ausnahmetarif 7 b für Eisenerz, agglomeriert oder brikettiert (Eisenschwamm fällt nicht hierunter), und Manganerz (Braunstein) von Stationen des Sieg-, Lahn- und Dillgebiets nach oberschlesischen Hochofenstationen in geschlossenen Sendungen von jedesmal 6000 t in Kraft. Nähere Auskunft erteilen außer der unterzeichneten Verwaltung die Reichsbahndirektionen Frankfurt (Main) und Oppeln.

Elberfeld, den 13. Juli 1923. (954)

Reichsbahndirektion Elberfeld.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel Hafen.

Die jetzt geltenden Sätze des Gebührentarifs (Nachtrag 7, dazu am 27. Dezember v. Js. 60 v. H., am 1. Februar 1923 200 v. H., am 26. Februar d. J. 85 vom Hundert, am 12. Juni d. Js. 50 v. H. und am 1. Juli d. Js. 100 v. H.) werden vom 12. Juli d. Js. ab um weitere 60 % unter Aufrundung auf volle Mark erhöht.

Die vorzeitige Inkraftsetzung gründet sich auf die vorübergehende Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455).

Oppeln, den 7. Juli 1923. (935)

Reichsbahndirektion. Oberschlesische Eisenbahnen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Güterbeförderung nach Vukovar.

Die mit sofortiger Gültigkeit am 2. Juli d. J. publizierte Wiedereröffnung der Güterannahme im Fracht- und Expreßgutverkehre nach Vukovar muß zufolge zollbehördlicher Verfügungen noch bis auf weiteres verschoben werden. Die am 6. Juni 1923 zufolge der zeitweiligen Einstellung der Güterannahme nach Vukovar publizierten Maßnahmen bleiben bis auf weiteres in Kraft. (939)

Wien, am 10. Juli 1923.

6. Personen- und Güterverkehr.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde tritt am 1. August d. Js. ein neuer Binnentarif in Kraft, der Änderungen im Personen-, Tier- und Güterverkehr enthält.

Wernigerode, im Juli 1923. (936)

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft. Die Direktion.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I. und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 17. Juli 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 2100 ℳ für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Berlin, den 9. Juli 1923. (933)

Reichsbahndirektion.

Vorläufiger Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle. Gültig vom 1. Juni 1923.

Im § 1 der Besonderen Bestimmungen ist der zweite Absatz der Ziffer (5) beginnend mit „Im Verkehr von Deutschland" usw. wie folgt zu ergänzen:

„Neben dem Gesamtfahrpreis wird für jede Fahrkarte zugunsten der italienischen Staatsbahnen ein Zuschlag von 5 Centesimi erhoben."

„A favore delle ferrovie italiane dello Stato deve essere riscossa — per ogni biglietti emesso — una tassa addizionale di centesimi 5."

Im § 4 erhält der italienische Text der Ziffer (4) folgenden Wortlaut:

„(4) Sui percorsi austriachi, se il bagaglio a mano supera il peso di 30 kg, verra applicata — sull'eccedenza di peso — la tassa prevista pel trasporto dei colli espressi, radoppiata e computata in base al percorso pel quale il bagaglio stesso dovrà essere trasportato nella vettura. Se il bagaglio, causa la sua dimensione, non può essere collocato sulle apposite reti ed assicelle o sotto il sedile occupato dal viaggiatore, sarà applicata la tassa ordinaria prevista pel trasporto dei colli espressi, computata pure in base al percorso pel quale il bagaglio dovrà essere trasportato nella vettura, e sul peso totale."

München, den 11. Juli 1923. (952)

Verkehrsamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Vorläufiger Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle. Gültig vom 1. Juni 1923.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1923 wird das III. Ergänzungsblatt zum Tarif ausgegeben. Es enthält die infolge Erhöhung der Fahrpreise auf den Strecken der Südbahn-Gesellschaft und der Österr. Bundesbahnen bedingten Änderungen der Fahrpreise für die Strecken Kufstein-Brenner und Salzburg-Jesenice (Rosenbach) Reichsgrenze. Die Gepäckfrachtsätze für die genannten Strecken bleiben unverändert.

Das Ergänzungsblatt vom 15. Juni 1923 erhält die Bezeichnung „I. Ergänzungsblatt", jenes vom 1. Juli die Bezeichnung „II. Ergänzungsblatt". Diese Änderungen sind handschriftlich durchzuführen. Das III. Ergänzungsblatt geht den beteiligten Stationen im Bereich der Zweigstelle Bayern durch die vorgesetzte RBD. zu.

München, den 10. Juli 1923. (944)

Verkehrsamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München.

8. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung eines eingleisigen, eisernen Überbaus für die Eisenbahnbrücke über die Havel in km 18,3 + 23 der Strecke Tegel-Hennigsdorf (zweigleisiger Ausbau und Hochlegung) soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 8. August 1923, mittags 12 Uhr, portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung und Aufstellung eines eingleisigen eisernen Überbaus für die Eisenbahnbrücke über die Havel in km 18,3 + 23 der Strecke Tegel-Hennigsdorf" versehen, an uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1/4, Zimmer 258, einzureichen.

Die Angebote werden um 1 Uhr nachmittags im Dienstgebäude der Eisenbahndirektion Berlin SW 11, Königgrätzer Straße 105, Zimmer 21, geöffnet.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, bei uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1/4, Zimmer 258, einzusehen, bzw. von dort gegen portofreie Einsendung von 6300 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im technischen Büro, Königgrätzer Straße 105, Zimmer 26, zur Einsichtnahme aus.

Zuschlagsfrist 31. August 1923. (943)

Berlin, im Juli 1923.

Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 30. Berlin, den 26. Juli 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

3. Revisionskonferenz des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Von **Dr. v. Ritter**, Bern.

Das Berner Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 soll wenigstens alle fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der auf der letzten Revisionskonferenz beschlossenen Änderungen wiederum einer neuen Revision unterworfen werden (Art. 59). Daß bisher nur zwei solcher Konferenzen (1896 in Paris und 1905 in Bern) abgehalten worden sind, liegt einmal daran, daß zwischen der Konferenz und dem „Inkrafttreten" infolge des umständlichen diplomatischen Weges und der zeitraubenden Formen der Ratifikation durch die beteiligten Staaten lange Jahre zu liegen pflegen, und zweitens an den durch den Weltkrieg bewirkten Unterbrechungen aller internationalen Beziehungen.

Vor dem Kriege kam es auch nicht mehr zur Ratifikation des im Jahre 1911 beschlossenen Entwurfs eines Übereinkommens über die Beförderung von Personen und Reisegepäck und des Entwurfs einer neuen Anlage 1 zum Internationalen Übereinkommen, der in einer fachmännischen Konferenz im Jahre 1912 aufgestellt worden war. Der erste dieser beiden Entwürfe hatte eine ganz besondere Bedeutung. Während durch das Berner Übereinkommen von 1890 eine internationale, für den größten Teil von Europa bindende Regelung des Güterverkehrs geschaffen worden war, war für den Personen- und Gepäckverkehr eine ähnliche Regelung noch nicht vorhanden. Die durch die internationalen Tarife für einzelne Verkehrsbeziehungen vereinbarten Bedingungen weichen vielfach voneinander ab und schaffen keine einheitliche Rechtsgrundlage für dieses große Gebiet, wie es das Frachtübereinkommen tut. Es wurde schon längst als ein wirkliches Bedürfnis empfunden, diese Rechtseinheit, namentlich hinsichtlich der so überaus wichtigen Haftungsvorschriften, endlich herzustellen.

Nach langen Verhandlungen hatte der Schweizerische Bundesrat die 3. Revisionskonferenz auf den 1. Mai 1923 anberaumt und hierzu nicht bloß die am Frachtübereinkommen von 1890 beteiligten Staaten (Deutschland, Österreich, Belgien, Luxemburg, Dänemark, Frankreich, Ungarn, Italien, Norwegen, Niederlande, Polen, Rumänien, Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, Schweden und Tschechoslowakei) nach Bern eingeladen, sondern auch Spanien und Griechenland und die neugebildeten Staaten Estland, Finnland, Lettland und Litauen. Die Regierungskommission des Saargebiets nahm mit beratender Stimme an der Konferenz teil, und Vertreter des Völkerbundes wohnten den Plenarsitzungen ad audiendum bei.

Die Konferenz hat beschlossen, die neuen Staaten an den Beratungen mit voller Stimmberechtigung teilnehmen zu lassen. Die Konferenz stand unter einem günstigen Stern. Schon aus den Reden, die in der vom Bundesrat Dr. Haab geleiteten Eröffnungssitzung von den Vertretern der wichtigsten Staaten gehalten wurden, ging hervor, daß die Delegierten von dem Wunsche beseelt waren, sich nur von sachlichen Gründen leiten zu lassen und politische Fragen nach Möglichkeit beiseite zu lassen oder sie wenigstens im Geist gegenseitigen Entgegenkommens zu behandeln. Der Eindruck, daß es allen mit dieser Haltung Ernst war, verstärkte sich im Lauf der fast sechswöchigen gemeinsamen Arbeit immer mehr, und es sind in dieser Zeit Bande gegenseitigen Vertrauens und freundschaftlicher Gesinnung geknüpft worden, die gewiß auch in Zukunft auf die Erledigung internationaler Verkehrsfragen einen fördernden Einfluß haben werden.

Dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport war im Lauf der vorhergehenden Monate eine große Anzahl

von Vorschlägen zur Abänderung des IÜ., des im Jahre 1911 aufgestellten Entwurfes eines Personen- und Gepäckübereinkommens (IÜP.) und des Entwurfes einer neuen Anlage 1 vom Jahre 1912 zugegangen; daneben hatten aber auch einige Staaten unter Frankreichs Führung für die beiden Übereinkommen völlig neue Entwürfe ausgearbeitet, die zwar in sachlicher Hinsicht nicht viele wesentlich neue Vorschläge brachten, aber doch neben mehreren Verbesserungen und Klarstellungen des bisherigen Textes eine neue systematische Gliederung des Stoffes enthielten. Es wurde daher beschlossen, diese Entwürfe als formelle Grundlage für die Beratungen anzunehmen. Allerdings sind dann im Laufe der Beratungen so zahlreiche Änderungen an diesen Entwürfen vorgenommen worden, daß der erste Vertreter Frankreichs in seiner Schlußansprache mit Recht sagen konnte, daß die aus den Beratungen hervorgegangenen beiden Übereinkommen wirklich selbständige neue Werke der Konferenz darstellen.

Der Vorsitz der Konferenz wurde dem schweizerischen Delegierten Dr. Herold übertragen, während zu Vizepräsidenten die Delegierten Sibille (Frankreich), Vogel (Deutschland) und Bignami (Italien) gewählt wurden.

Es sind im ganzen 20 Plenarsitzungen abgehalten worden. Wie auf allen solchen Konferenzen, wurde die Hauptarbeit in den Kommissionen gemacht. Eine Kommission beschäftigte sich mit den allgemeinen Fragen für beide Übereinkommen und mit der Redaktion des Textes. Die letztere hat gerade in den letzten Tagen der Konferenz die Mitglieder der ersten Kommission außerordentlich stark in Anspruch genommen. Eine zweite Kommission beschäftigte sich mit den besonderen Fragen des Frachtübereinkommens, eine dritte mit denen des IÜP., und schließlich wurde noch nachträglich eine vierte Kommission gebildet, die alle Rechtsfragen, namentlich die Haftungsfragen, bearbeitet hat.

Es würde zu weit gehen, hier eine zusammenhängende Darstellung der in Bern gefaßten Beschlüsse zu geben. Wir müssen uns vielmehr darauf beschränken, auf einige wichtige Punkte aufmerksam zu machen, wobei noch zu beachten ist, daß über die endgültige Annahme dieser Beschlüsse der Eisenbahnsachverständigen erst durch eine Konferenz der diplomatischen Vertreter der Regierungen und sodann durch die Ratifikation der Parlamente endgültig entschieden werden wird.

I. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG.)

Die Aussprache über das Frachtübereinkommen hat gezeigt, daß sich das Werk von 1890, das ja in den beiden ersten Revisionskonferenzen nur wenige, nicht grundlegende Änderungen und Ergänzungen erfahren hat, im allgemeinen vorzüglich bewährt und zwischen den Interessen des Publikums und der Verkehrsanstalten eine sehr glückliche mittlere Linie eingehalten hat. Wiederholt hat sich gegenüber den Wünschen auf Einführung abändernder Vorschriften die Konferenz dahin entschieden, lieber an der jetzigen Regelung nichts zu ändern und keine Neuerungen von nicht völlig übersehbarer Tragweite einzuführen.

Eine sehr begrüßenswerte formelle Änderung des IÜG. ist aber darin zu erblicken, daß die sogenannten Ausführungsbestimmungen, die in 11 Paragraphen einzelne Artikel des Übereinkommens ergänzten und dieselbe rechtliche Bedeutung hatten wie das Übereinkommen selbst, als solche verschwunden und in das Übereinkommen hineingearbeitet worden sind. Außerdem sind zahlreiche der sogenannten Einheitlichen Zusatzbestimmungen des Internationalen Eisenbahntransportkomitees, die in den Geltungsbereich des IÜG. fast allgemein Eingang gefunden und sich als praktisch höchst zweckmäßig erwiesen hatten, in den Text hineingearbeitet worden.

Das IÜ. von 1890 besteht bekanntlich aus 60 Artikeln, die ohne Überschriften und ohne Gliederung nach Abschnitten aneinandergereiht sind. Diesem Mangel an Gliederung, der oft als Erschwerung der Übersichtlichkeit empfunden wurde, ist jetzt ein Ende gemacht worden. Die neuen 63 Artikel des IÜG. haben Überschriften erhalten und sind in vier Titel eingeteilt worden (I. Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens; II. Frachtvertrag; III. Haftung der Eisenbahn, Klagen; IV. Verschiedene Vorschriften). Der Titel II enthält vier Kapitel (Form und Bedingungen des Frachtvertrags; Ausführung des Frachtvertrags; Abänderungen des Frachtvertrags; Sicherstellung der Rechte der Eisenbahn). Der Titel III zerfällt in drei Kapitel (Haftung; Reklamationen, Klagen, Verfahren bei Rechtsstreitigkeiten aus dem Frachtvertrag, Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag; Abrechnung und Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander). Die Durchführung dieser Gliederung hat erkennen lassen, daß im jetzigen IÜ. nicht überall die dieser logischen Folge entsprechende Anordnung der Vorschriften eingehalten war, so daß verschiedene Umstellungen und Teilungen der Artikel notwendig geworden sind. Eine weitere formelle Verbesserung ist darin zu erblicken, daß die Konferenz sich bemüht hat, mit der vielfach vorhandenen Mannigfaltigkeit der Ausdrucksweise für gleiche Begriffe aufzuräumen und überall denselben Begriff durch den gleichen Ausdruck zu bezeichnen. Die Übereinstimmung zwischen dem deutschen und dem französischen Text ist auch strenger durchgeführt worden als bisher, wo bekanntlich die Verschiedenheit der Texte wiederholt in gerichtlichen Entscheidungen eine unerfreuliche Rolle gespielt hat.

Von den wichtigeren Neuerungen gegenüber dem IÜ. von 1890 seien kurz folgende erwähnt:

Artikel 2. Beteiligung anderer Unternehmungen als der Eisenbahn. Nach Artikel 1 des IÜ. konnten in die Liste der dem Übereinkommen unterstellten Linien nur Eisenbahnen eingetragen werden; jetzt sind nach Artikel 2 auch Schiffahrts- und Kraftwagenlinien zugelassen, die im Anschluß an eine Eisenbahn internationale Beförderungen ausführen. Allerdings bieten nicht alle See-, Fluß- und Küstenschiffahrtslinien und namentlich nicht alle Kraftfahrlinien die Sicherheit, die unter dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Bedeutung, der Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit des Betriebes an ein internationales Unternehmen gestellt werden muß. Es wird deshalb nicht bloß ein regelmäßiger Betrieb gefordert, sondern auch verlangt, daß die Beförderungen unter Verantwortung eines der Vertragsstaaten oder einer in die Liste aufgenommenen Eisenbahn ausgeführt werden. Die Haftung der Schiffahrts- und Kraftunternehmungen ist dieselbe wie die der Eisenbahnen. Diese Vorschrift begegnete angesichts der sonstigen anderen Haftungsbestimmungen des Land- und Seetransportes gewissen Bedenken, aber es erschien notwendig, nicht zwei Haftungssysteme für ein und dieselbe Beförderung gelten zu lassen.

Artikel 4. Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände. Unter diese Gegenstände sind im IÜG. jetzt auch die lebenden Tiere aufgenommen worden. Die für ihre Zulassung aufgestellten Bedingungen bestehen aber nur darin, daß größere Tiere im allgemeinen einen Begleiter haben müssen, und daß die viehseuchenpolizeilichen Vorschriften erfüllt werden müssen.

Im § 1 der Ausführungsbestimmungen waren unter den bedingungsweise zugelassenen Gegenständen auch Gold- und Silberbarren . . . und „andere Kostbarkeiten“ aufgeführt. Den Lesern unserer Zeitung sind die Streitfragen bekannt, die sich an den Begriff der „Kostbarkeiten“ knüpfen*), namentlich seitdem die Geldentwertung oder, was dasselbe bedeutet, die Steigerung der Preise für alle Sachwerte eine Umwälzung in der Bewertung fast aller Lebensbedürfnisse hervorgerufen hat. Der von Frankreich vorgelegte sogenannte „gemeinsame Entwurf“ hatte davon abgesehen, die zu den Kostbarkeiten gehörenden Gegenstände erschöpfend aufzuzählen und als solche die Gegenstände im Wert von über 50 Fr. für das Kilogramm bezeichnet, für welche die Angabe des Interesses an der Lieferung obligatorisch sein sollte. Die Konferenz selbst ist viel weiter gegangen. Der Begriff der Kostbarkeit wird im IÜG.

*) Vgl. Nr. 28 u. 29 d. Ztg.

überhaupt nicht mehr erwähnt. Diese Unterscheidung erschien nicht mehr nötig, weil an anderer Stelle des Übereinkommens (Artikel 29) die Haftung für Gegenstände, für die ein Interesse nicht angegeben ist, auf 50 Fr. für das Kilogramm Rohgewicht beschränkt worden ist. In den Übergangsbestimmungen des Schlußprotokolls ist allerdings bestimmt worden, daß dieser Höchstsatz für gewisse Verkehre bis auf 25 Fr. herabgesetzt werden kann. Die Angabe des Interesses an der Lieferung wird für solche Gegenstände nicht gefordert, damit das Publikum nicht gezwungen ist, die hohen Versicherungsgebühren auf sich zu nehmen, und weil vielfach eine Gefahr darin erblickt wurde, daß der Wert der Sendung besonders kenntlich gemacht werde.

Artikel 5, 27. Der Begriff der höheren Gewalt wird nicht nur in den europäischen Staaten in Rechtsprechung und Wissenschaft verschieden ausgelegt, sondern bildet auch innerhalb derselben Rechtsgebiete immer wieder den Gegenstand von Meinungsverschiedenheiten. Die Konferenz mußte natürlich sehr sorgfältig prüfen, ob dieser Begriff und damit alle daran geknüpften Kontroversen im IÜG. beizubehalten seien, und ob eine Umschreibung des Begriffes versucht werden sollte. Bekanntlich ist nach den Vorschriften des heutigen Übereinkommens die Eisenbahn von ihrer Beförderungspflicht (Artikel 5) und von ihrer Haftung für Verlust, Minderung und Beschädigung (Artikel 30) befreit, wenn sie sich auf „höhere Gewalt" berufen kann. Im Fall der Lieferfristüberschreitung (Artikel 39) haftet die Eisenbahn, sofern sie nicht beweist, „daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte". Die Konferenz hat sich dahin entschieden, den Begriff der höheren Gewalt im Artikel 27, § 2, beizubehalten, wo es sich um Haftung für Verlust, Minderung und Beschädigung handelt. Hier wird es also den Gerichten weiter obliegen, diesen viel umstrittenen Begriff auszulegen. Dagegen hat die Konferenz sowohl im Artikel 5 (Beförderungspflicht) als auch im Artikel 27, § 3 (Haftung für Verspätung) auf den Begriff der höheren Gewalt verzichtet, und, ähnlich wie in dem jetzigen Artikel 39, die Befreiung der Eisenbahn schon dann für gegeben angenommen, wenn Umstände vorliegen, „die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte".

Artikel 6. Inhalt und Form des Frachtbriefes. An dem Frachtbriefformular sind nur wenige Änderungen vorgenommen worden. Als wesentliche Neuerung ist zu erwähnen, daß die Angaben im Frachtbrief in solche eingeteilt sind, die obligatorisch und in solche, die fakultativ sind.

Artikel 7. Haftung für die Angaben im Frachtbrief. Die Zuschläge für unrichtige Erklärungen im Frachtbrief über die Gegenstände der Anlage I, die früher nach § 3 der Ausführungsbestimmungen durchweg 15 Fr. für das Kilogramm Rohgewicht des ganzen Versandstückes betrugen, sind jetzt je nach dem Grade der Gefahr von 1 bis 15 Fr. abgestuft worden, weil es unbillig schien, auch in den Fällen, wo die falsche Angabe keine nennenswerte Gefahr in sich schließt, dem Publikum so hohe Zuschläge aufzuerlegen.

Artikel 12. Verpackung. Die Frage der Haftung für das Fehlen oder die Unzulänglichkeit der Verpackung ist durch die Konferenz in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise geregelt worden. Hiernach trägt der Absender ganz allgemein für die Verpackung seines Gutes die Verantwortung. Dagegen muß die Eisenbahn beweisen, daß die Verpackung mangelhaft war, und daß ein Schaden aus dieser Tatsache entstanden ist. Diesen Beweis kann sie sich dadurch erleichtern, daß sie erkennbare Mängel der Verpackung durch eine Frachtbrieferklärung bescheinigen läßt. Unterläßt sie diese Sicherheitsmaßregel, so muß sie den Beweis, daß das Gut mangelhaft verpackt war, durch andere Beweismittel (Zeugen, Sachverständige und dergl.) führen. Der Absender trägt dann nicht bloß den an diesem Gute entstandenen Schaden, sondern auch den Schaden, der durch das schlecht verpackte Gut der Eisenbahn oder dritten Personen erwachsen ist.

Artikel 28. Beschränkung der Haftung bei besonderen Gefahren. Zu den im Artikel 31 aufgeführten Fällen, in denen der Schaden aus einer besonderen Gefahr entstanden ist und die Eisenbahn deshalb von der Haftung befreit wird und sogar den Vorzug einer Rechtsvermutung genießt, ist jetzt noch die besondere Gefahr hinzugefügt worden, die damit verbunden ist, daß von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände unter falscher Angabe oder ohne Beachtung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln aufgegeben werden. Diese Neuerung bedeutet eine Besserung der Lage des Publikums, dem die Eisenbahn in solchen Fällen bisher niemals haftete. Jetzt haftet der Absender nur, wenn ein Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist. Zwar steht der Eisenbahn die Rechtsvermutung zur Seite, daß dieses der Fall ist, sofern der Schaden nach den Umständen des Falles aus dieser Ursache entstehen konnte. Dem Absender steht aber der Gegenbeweis offen.

Artikel 29 und 32. Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem*) Verlust oder bei Verspätung des Gutes. Als Entschädigung für jedes fehlende Kilogramm Rohgewicht einer Sendung ist der Höchstsatz von 50 Goldfranken festgesetzt worden, sofern das Interesse an der Lieferung nicht angegeben worden ist. Im Fall der Beschädigung darf der Schadensersatz den Betrag nicht übersteigen, der bei Verlust des durch die Beschädigung betroffenen Teiles der Sendung geschuldet wäre. Bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn ist das Doppelte der genannten Entschädigung zu zahlen. Die Entschädigungen sind (Artikel 37) bei Beträgen von 10 Fr. aufwärts für jeden Frachtbrief vom Tage der Reklamation an oder, in Ermangelung einer solchen, vom Tage der Klageerhebung an mit 6 % zu verzinsen.

Artikel 35. Interessedeklaration. Die Angabe der Summe, der die Interessendeklaration zugrunde gelegt wird, darf künftig in der Währung des Versandstaates, in Goldfranken oder in einer anderen durch den Tarif zugelassenen Währung erfolgen.

Artikel 16. Ablieferung. Eine wichtige und für das Publikum sehr günstige Neuerung ist dadurch eingeführt worden, daß der Empfänger jetzt nicht mehr wie bisher die Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation abwarten muß, um sein Recht aus dem Beförderungsvertrage geltend machen zu können, wie dies jetzt nach Artikel 16 IÜ. der Fall ist. Er soll jetzt auch klagen dürfen, wenn das Gut nicht angekommen, aber die im Artikel 30, § 1 vorgesehene Frist abgelaufen ist, d. h. wenn er das Gut als in Verlust geraten betrachten kann (30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist). Der Empfangsbahn wird dadurch eine sehr lästige Verpflichtung aufgeladen, da sie von dem Beförderungsvertrage unter Umständen noch gar keine Kenntnis hat und erst durch die bekanntlich oft schwierigen und zeitraubenden Nachforschungen bei den übrigen Bahnen den Tatbestand feststellen muß.

Artikel 24. Ablieferungshindernisse. Eine neue Vorschrift regelt die Frage, ob dem Empfänger das Gut abgeliefert werden darf, wenn er sich nach anfänglicher Weigerung nachträglich zur Annahme bereit erklärt hat. Es ist dies eine sehr zweifelhafte Rechtsfrage, wenn dem Absender inzwischen von der Annahme der Verweigerung Mitteilung gemacht und er um Anweisung ersucht worden ist. Mit Rücksicht darauf, daß es in den meisten Fällen dem mutmaßlichen Willen des Absenders entspricht, daß das Gut vom Empfänger bezogen wird, ist beschlossen worden, daß die Ablieferung erfolgen soll, wenn nicht inzwischen eine entgegengesetzte Weisung des Absenders eingetroffen ist.

Artikel 42. Passivlegitimation der Eisenbahn. Für das Publikum ist in diesem Artikel eine sehr vor-

*) Die Konferenz hat den bisherigen Ausdruck „Minderung" durch „teilweisen Verlust" ersetzt, weil sie diesen Ausdruck trotz der nicht ganz unbedenklichen Deklination des Adverbs „teilweise" für deutlicher hielt.

teilhafte neue Vorschrift beschlossen worden. Die Empfangsbahn kann unbeschadet ihres Rückgriffsrechts auch dann verklagt werden, wenn sie das Gut nicht erhalten hat. Das bedeutet eine große Sicherheit des Verfrachters, der nun nicht mehr nachzuweisen braucht, daß die Bestimmungsbahn das Gut mit dem Frachtbrief übernommen hat, ein Beweis, der im Fall des Verlustes sehr schwer zu führen war.

Artikel 56. Währungen. In dem Übereinkommen ist an mehreren Stellen von Franken die Rede. Infolge der großen Schwankungen auf dem Geldmarkte ist der Franken keine einheitliche und gleichbleibende Münze mehr; es war daher nötig zu sagen, was unter einem Franken verstanden werden soll. Die Konferenz hat sich dahin geeinigt, daß 1 Franken = $^{1}/_{5,18}$ Golddollar der Vereinigten Staaten von Amerika ist; die Eisenbahn muß die Umrechnungs- und Annahmekurse durch Schalteraushang bekanntgeben.

Artikel 59. Zulassung neuer Staaten. Bisher war diese Frage in der Zusatzerklärung vom 20. September 1893 geregelt. Es genügte, wenn ein Vertragsstaat Widerspruch erhob, um die Aufnahme eines neuen Staates zu verhindern. Einerseits ist zu beachten, daß der Verband der am IÜ. beteiligten Staaten ein mit wichtigen Rechten und Pflichten ausgestattetes Gebilde ist, und daß es deshalb theoretisch richtig ist, jedem Mitglied das Recht zu geben, gegen die Aufnahme eines neuen Mitgliedes Einspruch zu erheben, wenn dieses ihm nicht die nötige Gewähr für die Erfüllung der mit der Zugehörigkeit zum IÜ. verbundenen Pflichten bietet. Andererseits ist praktisch die Gefahr vorhanden, daß ein Staat sich bei seiner Ablehnung von politischen oder wirtschaftlichen Eigenmotiven leiten lassen könnte. Daher ist beschlossen worden, daß zur Ablehnung eines Aufnahmegesuchs der Widerspruch von zwei Vertragsstaaten erforderlich ist.

Übergangsbestimmungen. Die durch den Krieg geschaffenen außergewöhnlichen Schwierigkeiten und die Folgen der Valutaschwankungen haben einen großen Teil der Eisenbahnen gezwungen, durch vorläufige Vereinbarungen Abweichungen vom IÜ. zu schaffen, die mit seinem Wortlaut unvereinbar und an sich nichtig sind. Andererseits sind sie durch höhere Gewalt geboten und durch die Praxis anerkannt worden. Es handelt sich dabei namentlich um die Vorschrift, daß Sendungen im Verkehr aus einem Staate nur in Frankatur zugelassen werden oder im Verkehr nach diesem Staate nur bis zur Grenze frankiert werden dürfen, daß die Frachten für Durchgangssendungen nur im Versand- oder Empfangsland bezahlt werden dürfen und Nachnahmen, Barvorschüsse und nachträgliche Verfügungen ausgeschlossen sind.

Diese provisorischen Bestimmungen, die zum Teil noch nicht entbehrt werden können, wollte die Konferenz auf eine einwandfreie Rechtsgrundlage stellen und hat daher zweierlei getan: 1. Für die Zeit bis zum Inkrafttreten des neuen Übereinkommens ist der Abschluß einer Sondervereinbarung beschlossen worden, die diese Ausnahmevorschriften enthält und in Kraft tritt, sobald sie von vier Mächten ratifiziert ist. 2. Ferner ist eine gleiche Vorschrift für die Zeit nach dem Inkrafttreten des neuen Übereinkommens im Schlußprotokoll vorgesehen; ihre Geltungsdauer ist aber zunächst auf höchstens vier Jahre beschränkt worden.

Sprachenfrage. Das Übereinkommen war bisher in deutscher und französischer Sprache abgefaßt, und es bestand die Vorschrift, daß der deutsche Text den gleichen Wert hat wie der französische, sofern es sich um den Eisenbahnverkehr handelt, bei welchem ein Staat beteiligt ist, wo das Deutsche ausschließlich oder neben anderen Sprachen als Geschäftssprache gilt. Nach Artikel 63 IÜG. ist das Übereinkommen — wie übrigens auch das IÜP. — „dem diplomatischen Gebrauch entsprechend in französischer Sprache abgeschlossen und gezeichnet“. Dem französischen Text sind ein deutscher und italienischer Text beigefügt, die als amtliche Übersetzung gelten. Bei Nichtübereinstimmung entscheidet der französische Text.

Die Tarife oder Vereinbarungen entscheiden, in welcher Sprache die Frachtbriefe gedruckt werden müssen. Sie müssen eine französische, deutsche oder italienische Übersetzung enthalten. Der vom Absender eingetragene Text muß in einer der amtlichen Sprachen des Versandlandes abgefaßt sein. Die direkten Tarife bestimmen, welche Abschriften beizufügen sind. In Ermangelung solcher Bestimmungen muß der Absender eine Übersetzung in französischer, deutscher oder italienischer Sprache beifügen.

Die Zeitschrift des Zentralamts wird nach wie vor in französischer und deutscher Sprache veröffentlicht.

Der deutsche Text der beiden Übereinkommen ist auf der Konferenz mit dem französischen zusammen bearbeitet und abgeschlossen worden, der italienische Text wird von der italienischen Regierung im Einvernehmen mit der schweizerischen Regierung aufgestellt werden.

II. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (IÜP.)

Dieses Übereinkommen enthält gleichfalls 63 Artikel und zerfällt in vier Titel (Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens; Beförderungsvertrag; Haftung der Eisenbahn, Klagen; Verschiedene Vorschriften). Der Titel II ist wiederum in drei Kapitel gegliedert (Beförderung von Reisenden; Gepäckbeförderung; gemeinsame Bestimmungen für Personen- und Gepäckbeförderung). Der Titel III hat drei Kapitel (Haftung; Reklamationen, Klagen, Verfahren bei Rechtsstreitigkeiten aus dem Beförderungsvertrag, Verjährung der Ansprüche aus dem Verjährungsvertrag; Abrechnung und Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander).

Die Konferenz hat, wie sich schon aus der vorstehenden Einteilung ergibt, versucht, nach Möglichkeit die Anordnung des IÜP. mit der des IÜG. in Einklang zu bringen. Die allgemeinen Bestimmungen entsprechen, soweit es nach der Beförderungsart überhaupt möglich ist, denen des IÜG. Fast könnte man die Frage aufwerfen, ob nicht zur Vereinfachung in einem allgemeinen Einleitungsparagraphen die Vorschriften des IÜG. als anwendbar hätten erklärt werden können, soweit sich nicht aus der Eigenart der Personen- und Gepäckbeförderung Verschiedenheiten ergeben. Jedenfalls ist diese gleichartige Gestaltung eine vortreffliche Vorarbeit für die Verschmelzung beider Übereinkommen zu einem einheitlichen internationalen Übereinkommen, die in der nächsten Revisionskonferenz unbedingt wird in Angriff genommen werden müssen, sobald über die praktische Brauchbarkeit des neu geschaffenen IÜP. Erfahrungen gesammelt worden sind.

Die dem Personen- und Gepäckverkehr eigenen Vorschriften entsprechen im wesentlichen denen des Entwurfs von 1911, die bei unseren Lesern als allgemein bekannt vorausgesetzt werden dürfen. Wir können uns daher auf einige wenige Bemerkungen beschränken.

Die Geltungsdauer der Fahrausweise ist nach Entfernungen abgestuft worden.

Die Begrenzung des Handgepäcks auf ein bestimmtes Gewicht ist lange erwogen aber nicht beschlossen worden; vielmehr ist nur allgemein gesagt, daß es sich bei dem Handgepäck um leicht tragbare Gegenstände handelt, die über und unter dem Sitzplatz des Reisenden untergebracht werden können. Jedoch sind weitere Einschränkungen (Gewichtsgrenze) den Tarifen überlassen worden.

Die Frage der Haftpflicht bei Tötung und Verletzung von Personen, die bekanntlich in den Vertragsstaaten sehr verschieden geregelt ist, hat die Konferenz nicht im IÜP. behandelt, sondern sie auch weiterhin der Gesetzgebung des Staates überlassen, wo das schädigende Ereignis eingetreten ist.

Die Entschädigung für Verlust von Reisegepäck ist im Artikel 31 wie folgt geregelt: Wird der Betrag des Schadens nachgewiesen, so ist dieser bis zu einer Höchst-

grenze von 20 Fr. für das Kilogramm Rohgewicht zu ersetzen; wird er nicht nachgewiesen, so ist eine Pauschalentschädigung von 10 Fr. für jedes fehlende Kilogramm Rohgewicht zu ersetzen.

Bei Beschädigungen (Artikel 33) ist der nachgewiesene Minderwert zu zahlen, jedoch nicht mehr als die Höchstsumme, die im Fall des Verlustes des beschädigten Teils der Sendung zu zahlen wäre.

Bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn ist der volle Schaden bis zum doppelten Betrage dieser Höchstsätze zu ersetzen.

Für verspätete Lieferung des Gepäcks sind bei nicht nachgewiesenem Schaden 10 Cts. für das Kilogramm Rohgewicht für je angefangene 24 Stunden, höchstens für 14 Tage, zu zahlen. Wird ein Schaden nachgewiesen, so ist dieser Schaden bis zum Vierfachen der genannten Pauschalsumme zu ersetzen.

Will sich der Reisende eine höhere Entschädigung sichern, so muß ihm überlassen werden, das Interesse an der Lieferung zu deklarieren. Hierbei ist wegen der besonderen Eigentümlichkeiten der Gepäckbeförderung die Angabe des Betrages nur in der Währung des Versandlandes oder in der Tarifwährung, nicht aber in der Goldwährung zugelassen.

Ein besonderer Artikel ist der Erstattung von nicht ausgenutzten Fahrausweisen gewidmet. Während es sich bisher nur um eine freiwillige Erstattung aus Billigkeitsgründen handelte, sind jetzt feste Normen aufgestellt worden, die in bestimmten Fällen dem Reisenden einen Rechtsanspruch auf die Erstattung gewähren, allerdings gegen Abzug von Gebühren, die einen Ausgleich für die Mühewaltung und die Kosten der Eisenbahn darstellen sollen.

Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport, das nach wie vor seinen Sitz in Bern hat und unter der Aufsicht des Schweizerischen Bundesrats steht, wird auch für das IÜP. dieselben Funktionen ausüben wie für das IÜG.

III. Anlage 1.

Die Anlage 1, die die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände enthält, war von der fachmännischen Konferenz von 1912 nach ganz neuen Gesichtspunkten bearbeitet worden, wobei die zahlreichen neuen Erfahrungen der Praxis und der Wissenschaft berücksichtigt worden sind. Namentlich hatte die Konferenz von 1912 die bisher in 53 Nummern ohne ordnende Gliederung aufgeführten Gegenstände systematisch in sechs Klassen eingeteilt. Die jetzige Konferenz hat diese 6 Klassen beibehalten, so daß die Anlage 1 jetzt in folgende Gruppen eingeteilt ist: Klasse I: Explosionsgefährliche Gegenstände (Ia Sprengstoffe, Ib Munition, Ic Zündwaren und Feuerwerkskörper, Id Verdichtete und verflüssigte Gase, Ie Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln); II: Selbstentzündliche Stoffe; III: Entzündbare Stoffe (IIIa Brennbare Flüssigkeiten, IIIb Entzündbare feste Stoffe); IV: Giftige Stoffe; V: Ätzende Stoffe; VI: Ekelerregende und übelriechende Stoffe. Im allgemeinen hat sich die Konferenz darauf beschränkt, die Anlage nach dem neuesten Stande der Praxis und Wissenschaft abzuändern und zu ergänzen. Nur für die Klasse Id, die nach den Erfahrungen der letzten Jahre am meisten der Verbesserung bedurfte, ist von der Konferenz ein ganz neuer Text aufgestellt worden.

Es hat sich gezeigt, daß gerade bei den Gegenständen der Anlage 1 infolge der ständigen Fortschritte der technischen Wissenschaften eine häufigere Nachprüfung und Umarbeitung erforderlich ist. Die Konferenz hat daher die Einsetzung einer ständigen fachmännischen Kommission zur Fortbildung der Anlage 1 beschlossen, in der Deutschland, Frankreich und Italien ständig vertreten sind, in deren Sitzungen sich aber alle anderen Vertragsstaaten vertreten lassen können. Das Zentralamt erhält die Mitteilungen und Anregungen der Vertragsstaaten und beruft die Kommission ein. Für die Annahme der Beschlüsse dieser Kommission ist ein vereinfachtes und beschleunigtes Verfahren vorgesehen.

Aus dieser kurzen Zusammenstellung werden sich die Leser schwerlich einen Begriff von der großen Arbeitsleistung machen können, die die dritte Revisionskonferenz zu bewältigen hatte, und die den ersten Delegierten eines der größten Vertragsstaaten in seiner Schlußrede zu dem Ausspruch veranlaßte, er hätte noch nie einer Konferenz beigewohnt, auf der so viel, so fleißig und so ehrlich gearbeitet worden sei. Infolge des großen Programms, das sich im Gegensatz zu früheren Konferenzen auf zwei Übereinkommen und auf die Anlage 1 erstreckte, war der Stoff sehr umfangreich, und es trat die weitere Aufgabe hinzu, Form und Inhalt der beiden Übereinkommen möglichst miteinander in Einklang zu bringen.

Das wesentlichste und erfreulichste Ergebnis der Konferenz ist aber, daß die Rechtsgrundlagen für die Fortentwickelung des internationalen Verkehrs wieder gesichert sind. Es ist ja bekannt, daß einige der Vertragsstaaten während des Krieges aus dem Verbande des IÜ. ausgeschieden waren, daß die Friedensverträge über das internationale Verkehrsrecht Vorschriften enthalten, die bei unduldsamer Auslegung geeignet gewesen wären, eine freudige Zusammenarbeit aller europäischen Staaten in Verkehrssachen zu gefährden. Alle diese Gefahren hat die Konferenz beseitigt. Es haben die Vertreter aller Staaten wochenlang in vollkommener Gleichberechtigung miteinander verhandelt und verkehrt und dadurch zu erkennen gegeben, daß wenigstens im internationalen Verkehrsrecht die Gegensätze schwinden sollen, deren man auf anderen Gebieten bisher vergeblich Herr zu werden versucht hat. Diese Errungenschaft ist nicht hoch genug zu veranschlagen!

Haftung der Eisenbahn für Verlust des Gutes infolge unrichtiger Zustellung des Benachrichtigungsschreibens durch die Post.

Von Ministerialrat Dr. **M. Reindl** in München.

In Nr. 19 S. 314 lfd. Jahrg. dieser Zeitung hat Nottebohm unter Bezugnahme auf die in der Jur. W. 1922 S. 1307 und 1716 von Brandis und v. d. Leyen einerseits und Isaac andererseits veröffentlichten Abhandlungen zur Frage Stellung genommen, ob die Eisenbahn für Verlust des Gutes zu haften habe, wenn es an einen Unberechtigten ausgeliefert wurde, weil die Post das Benachrichtigungsschreiben an einen anderen als den Empfänger zugestellt und dieser das Gut unter Rückgabe des quittierten Benachrichtigungsschreibens in Empfang genommen hat. Er verneint in Übereinstimmung mit Brandis und v. d. Leyen und im Gegensatz zu Isaac die Frage, und ich stimme ihm im Ergebnis bei. Die Begründung aber, die er für seine Ansicht gibt, scheint mir nicht durchschlagend zu sein. Er beruft sich zunächst darauf, daß nach § 79 Abs. 3 EVO. die Benachrichtigung bei Zustellung durch die Post vier Stunden nach der Aufgabe als bewirkt gelte und durch diese Vorschrift eine gesetzliche Fiktion dafür geschaffen werde, daß nach Ablauf dieser Frist das Benachrichtigungsschreiben dem Empfänger auch wirklich zugegangen ist (§ 130 BGB.), daß daher mit dem fraglichen Zeitpunkt die Gefahr des Verlustes und des Mißbrauchs des Benachrichtigungsschreibens auf den Empfänger übergegangen sei, die Bahn demnach bei Vorzeigung des quittierten Benachrichtigungsschreibens zur Annahme berechtigt sei, daß der Vorzeiger entweder der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger selbst ist oder für ihn und mit seiner Zustimmung handle. Diese Schlußfolgerung erscheint aber nicht richtig. Allerdings schafft § 79 Abs. 3 EVO. eine gesetzliche Fiktion dafür, daß das Benachrichtigungsschreiben vier Stunden nach der Aufgabe zugestellt worden ist, aber nicht auch dafür, daß die Zustellung an den wirklichen Empfänger des Be-

nachrichtigungsschreibens geschehen ist. Die gesetzliche Fiktion des § 79 Abs. 3 hat vielmehr nur den Zweck, um ein für allemal und unter Ausschluß jeden Gegenbeweises den Lauf der Lieferfrist und der Abnahmefrist nach § 75 Abs. 5 und § 80 Abs. 2 EVO. zu fixieren. Dies geht schon aus der Fristbestimmung von vier Stunden hervor; denn diese Fristbestimmung hätte für eine Fiktion in der Richtung, daß die Zustellung des Benachrichtigungsschreibens auch an den wirklichen Adressaten erfolgt sei, keinen Sinn; sie würde auch zu dem Ergebnis führen, daß dann, wenn das Benachrichtigungsschreiben nachweislich noch vor Ablauf der vier Stunden von der Post einem unrichtigen Adressaten ausgehändigt worden ist und dieser dann unter dessen Rückgabe das Gut in Empfang nimmt, die Fiktion nicht platzgreifen könnte und die Eisenbahn daher wegen Auslieferung des Gutes an einen Unberechtigten haftbar sein würde. Für diesen Fall versagt also die Beweisführung Nottebohms. Auch damit, daß N. für die Fälle der Avisierung durch die Post den Begriff der Ablieferung im Sinne des § 84 EVO. in verschiedene Bestandteile zerlegt, ist m. E. für die Entscheidung der vorliegenden Frage nichts gewonnen. N. meint, die Ablieferung zerfalle in diesen Fällen in mehrere aufeinanderfolgende, von einander abhängige und rechtlich zusammenhängende Handlungen, von denen nur die erste, die Absendung des Avises, sowie die allerletzte, die tatsächliche Herausgabe des Gutes, der Bahn obliegt, während die übrigen, also Vollziehung der Quittierung auf dem Avis, Vorzeigung des quittierten Avises bei der Bahn, Einlösung des Frachtbriefes, Vorzeigung des letzteren auf dem Güterboden oder Entladeplatz und Abforderung des Gutes, dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger obliegen, von dessen freiem Willen abhängen und von der Bahn nicht erzwungen werden können. Aber was soll mit dieser Zerlegung des Ablieferungsaktes in die dabei vorzunehmenden einzelnen Teilhandlungen für die Entscheidung der hier in Rede stehenden Streitfrage bewiesen werden? Der gleiche Vorgang spielt sich doch auch bei nicht avisierten Gütern ab; auch hier vollzieht sich der Ablieferungsakt in „mehreren aufeinander folgenden, von einander abhängigen und rechtlich zusammenhängenden Handlungen“, von denen nur die erste, nämlich die Bereitstellung des Gutes auf dem Güterboden und die letzte, nämlich die tatsächliche Herausgabe an den Empfänger, der Eisenbahn obliegt, während die übrigen, nämlich Vorzeigung eines Ausweises über seine Person, Einlösung des Frachtbriefes auf Grund dieses Ausweises am Schalter, Vorzeigung des ausgelösten Frachtbriefes auf dem Güterboden oder Entladeplatz und Abforderung des Gutes, dem Empfänger obliegen, von seinem freien Willen abhängen und von der Bahn nicht erzwungen werden können. Und doch wird in diesem Falle kaum bestritten werden können, daß die Eisenbahn haftet, wenn sie den Frachtbrief und auf Grund des Frachtbriefes das Gut infolge mangelhafter Prüfung der Legitimation des Abholenden einem unberechtigten Dritten ausliefert. Nicht darauf also kommt es an, ob die Auslieferung bei der Avisierung durch die Post in verschiedenen Handlungen, die teils von der Bahn, teils vom Empfänger vorzunehmen sind, besteht, sondern darauf, ob und warum bei Avisierung des Gutes die Bahn von der Verpflichtung zur weiteren Prüfung der Legitimation des Empfängers bei Vorzeigung des quittierten Avises enthoben ist. Hierüber aber gibt N. bei seiner Zerlegung des Ablieferungsbegriffes keine genügende Aufklärung.

M. E. wird man daher für die Lösung der Streitfrage von anderen Erwägungen ausgehen müssen. Zwei Gesichtspunkte können für die Haftung der Eisenbahn wegen der durch die Post erfolgten Aushändigung des Benachrichtigungsschreibens an einen unberechtigten Empfänger in Frage kommen. Der erste Gesichtspunkt ist der, daß die Post bei Bestellung des Benachrichtigungsschreibens zu den „anderen Personen“ zählt, deren sich die Eisenbahn „bei Ausführung der Beförderung bedient“, und für die die Eisenbahn nach § 5 EVO. unbedingt zu haften hat. Diese Auffassung hat der österreichische oberste Gerichtshof, unter Aufgabe seiner früheren entgegengesetzten Meinung, in mehreren neueren Urteilen vertreten. Ich habe gegen diese Anschauung des österreichischen obersten Gerichtshofes bereits in einer Abhandlung im Jahrg. 1916 S. 1005 dieser Zeitung Stellung genommen und sie als unzutreffend nachgewiesen und kann mich zur Vermeidung von Wiederholungen auch an dieser Stelle hierauf beziehen. Der andere Gesichtspunkt aber geht dahin, daß zur Ablieferung des Gutes im Sinne des § 456 HGB. und § 84 EVO. die Aushändigung an den richtigen Empfänger des Gutes gehöre, die Eisenbahn aber durch die Avisierung des Gutes von der Verpflichtung zur Prüfung der Empfangsberechtigung des zur Abnahme sich Meldenden noch nicht entbunden werde und daß daher die Aushändigung des Gutes an einen unberechtigten Empfänger immer einen Verlust darstelle, den die Eisenbahn zu vertreten hat, sofern ihr nicht einer der in § 456 HGB. (§ 84 EVO.) vorgesehenen Befreiungsgründe zur Seite steht. Diese Auffassung liegt der in der Abhandlung von Nottebohm erwähnten Entscheidung des RGZiv. Bd. 103 S. 147 zugrunde, wenn diese auch nicht direkt den hier in Frage stehenden Fall der unrichtigen Zustellung des Benachrichtigungsschreibens zum Gegenstand hat; auf diese Entscheidung stützt sich denn auch Isaac in seinen Ausführungen in J. W. 1922 S. 1716. Aber auch diese Argumentation kann die Haftung der Eisenbahn in Fällen der vorliegenden Art nicht rechtfertigen, und zwar deshalb nicht, weil der Eisenbahn eben der in § 456 HGB. (§ 84 EVO.) vorgesehene Befreiungsgrund zur Seite steht, daß der Schaden durch eine „nicht von ihr verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten“ verursacht worden ist. Denn wie ich bereits im Jahrg. 1916 S. 1005 dieser Zeitung ausgeführt habe, ist das Eisenbahnfrachtgut grundsätzlich Holgut, nicht Bringgut. Der Empfänger weiß und muß wissen, daß das Gut da, wo seine Zuführung nicht ausdrücklich von der Eisenbahn zugesagt ist, von ihm in der Bestimmungsstation abgeholt werden muß, und er weiß auch und muß wissen, daß die Eisenbahn, um ihm diese Abholung zu ermöglichen, das Gut nach ihrer Wahl durch die Post avisiert und er mit dieser Art der Avisierung zu rechnen hat. Will er dies nicht, so muß er eine andere Art der Benachrichtigung mit der Eisenbahn vereinbaren (§ 79 Abs. 1 EVO.) oder schriftlich auf Benachrichtigung verzichten (§ 79 Abs. 5 EVO.). Er weiß auch weiter, daß die Eisenbahn bei Avisierung durch die Post das Gut nur gegen Rückgabe des mit der Empfangsbescheinigung des Empfängers versehenen Benachrichtigungsschreibens aushändigt und daß den Avisen ausdrücklich diese Bestimmung aufgedruckt ist. Er weiß auch und muß wissen, daß die Eisenbahn auf die Tätigkeit der Post bei der Zustellung des Benachrichtigungsschreibens aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen keinen Einfluß hat, und daß sie insbesondere nicht verhindern kann, daß das Benachrichtigungsschreiben einem unrichtigen Adressaten ausgeliefert und dieser dadurch in die Möglichkeit versetzt wird, gegen Rückgabe des quittierten Benachrichtigungsschreibens das Gut in Empfang zu nehmen. Unterläßt er es trotzdem, eine andere Art der Benachrichtigung mit der Eisenbahn zu vereinbaren, oder auf die Benachrichtigung zu verzichten, so erklärt er sich eben mit der Avisierung durch die Post und damit auch mit den daraus durch Verschulden der Post entstehenden Folgen einverstanden. Hierin liegt also eine nicht von der Bahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten im Sinne des § 84 EVO., durch die der Schaden verursacht worden ist. Eine bestimmte Form für die Anweisungen des Verfügungsberechtigten ist nur da notwendig, wo eine solche ausdrücklich vorgeschrieben ist, in allen anderen Fällen, also auch hier, genügt auch eine stillschweigende Anweisung. Es würde auch allgemein gültigen und anerkannten Rechtsgrundsätzen und jeder Billigkeit widersprechen, wenn die Eisenbahn auf der einen Seite verpflichtet wäre, diese Anweisung des Empfängers, das Gut ihm durch die Post zu avisieren, zu befolgen, auf der anderen Seite aber für den aus der Erfüllung dieser Verpflichtung durch Verschulden der Post entstehenden Schaden einzustehen hätte. Dieser Gedanke kommt übrigens auch in dem erwähnten Urteil des RG. Bd. 103 S. 147 zum Ausdruck. Denn das Urteil erkennt ausdrücklich an, daß eine Vereinbarung zwischen der Eisenbahn und dem Empfänger über die Art der Benachrichtigung des letzteren durch die Einrichtung eines Schließfaches, in welches die angekommenen Frachtbriefe einzulegen sind, rechtswirksam ist, und es hat die Haftung für die aus dieser Art der Benachrichtigung entstehenden Folgen, daß der Frachtbrief in die Hand eines Unberechtigten gelangen und dadurch diesem das Gut ausgehändigt werden könne, nur deshalb der Eisenbahn auferlegt, weil im gegebenen Falle der Eisenbahn ein Mitverschulden an der mangelhaften Einrichtung des Schließfaches zur Last fiel. Ein solches Mitverschulden der Eisenbahn kann aber bei der Zustellung des Avises an einen unberechtigten Empfänger durch die Post nicht in Frage kommen, denn sie hat, wie bereits erwähnt, aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen auf die Tätigkeit der Post bei der Ausführung der Zustellung keinen Einfluß; es kann ihr auch nicht zum Verschulden angerechnet werden, wenn sie nicht von jedem Überbringer des quittierten Avises auch noch einen weiteren besonderen Ausweis über seine Person und über den rechtmäßigen Besitz des Avises verlangt, da ein solches Verlangen mit vernünftigen Verkehrsanschauungen nicht mehr zu vereinbaren und in größeren Stationen einfach undurchführbar wäre.

Hiernach muß also, entgegen der Ansicht von Isaac und des österreichischen obersten Gerichtshofes, die übrigens nicht, wie Isaac meint, die herrschende ist (vgl. hierwegen die Angaben in meiner Abhandlung im Jahrg. 1916, S. 1005), daran festgehalten werden, daß die Eisenbahn für die Auslieferung des Gutes an einen unberechtigten Vorzeiger des Bahnavises grundsätzlich nicht zu haften hat.

Die Schlüsselzahl.

Eine der unangenehmsten Begleiterscheinungen des schwankenden Kurswertes der Mark ist für die Reichsbahnverwaltung wohl der ständig wechselnde Geldwert ihrer Leistungen Dritten gegenüber, wie auch die fortgesetzt sich ändernden Preise ihrer verkäuflichen Werte. Jede größere Kursschwankung gibt bei der jetzigen Art der Preisfestsetzung Anlaß zu umfangreichen Ausschreibungen in Amtsblättern, Anordnungen usw., um sämtlichen Dienststellen die veränderten Preise bekanntzugeben. Abgesehen davon, daß die Ausschreiben den besonders zurzeit sehr rasch sich wesentlich ändernden Kursen kaum mehr folgen können, entstehen durch diese ganz erhebliche Kosten und Arbeiten. Es erscheint somit angezeigt, dieses kostspielige, für ein derart großes Unternehmen, wie die Reichsbahn, gar nicht mehr zeitgemäßes Verfahren durch ein einfacheres zu ersetzen, da voraussichtlich unsere Währung doch noch lange nicht stabil bleiben wird.

Ich denke hierbei an die Schlüsselzahl, wie sie z. B. bei den Bücherpreisen oder ähnlich bei den Wohnungsmieten allgemein angewandt wird. Diese Art der gleichmäßigen Preisfestsetzung von einer zentralen Stelle aus, müßte sich wohl auch beim größten, zentral geleiteten Betrieb der Welt bewähren. Von vorne herein dürften jedoch für diese Art der Preisfestsetzung die öffentlichen Tarife ausscheiden*), da bei Bestimmung der Höhe der Frachtsätze, Fahrpreise usw. wirtschaftliche und politische Erwägungen usw. eine zu große Rolle spielen und damit die Festsetzung einer einheitlichen Schlüsselzahl erschweren. Es dürfte hier auch die praktische Ausführung auf Schwierigkeiten stoßen. Bei all jenen Gebühren aber, denen die Bedeutung eines öffentlichen Tarifes für Beförderungspreise nicht zukommt, könnte das Schlüsselzahlverfahren wohl angewendet werden. Es kämen hier z. B. in Frage sämtliche Nebengebühren, Leihgebühren für Eisenbahnfahrzeuge, Überfuhr-, Bade- und Abortgebühren, Gebühren für Beschädigungen und Verunreinigungen aller Art, für Erlaubniskarten, ferner die Preise für geldwerte Vordrucke, Vorschriften, Alt- und Neumaterial (sofern nicht ein Angebot verlangt wird) usw. Für alle diese Leistungen und Verkaufswerte wären Grundpreise und eine jeweilige Schlüsselzahl, mit der diese Grundpreise zu multiplizieren sind, festzusetzen. Zweckmäßig sollte man erstere etwa auf den hundertfachen Friedenswert einstellen, um den „Multiplikator" (die Schlüsselzahl) möglichst niedrig halten zu können. Dieser wäre von der hierzu berufenen Stelle entsprechend dem Kursstande der Reichsmark für das ganze Reichsbahngebiet einheitlich zu bestimmen und den einzelnen Dienststellen in einfachster Weise mitzuteilen, z. B. durch Kreistelegramm und Ausschreiben in den Amtsblättern bzw. Tarif- und Verkehrsanzeigern. Die Dienststellen hätten im Kopfe von entweder neu anzulegenden Übersichten oder von bereits aufliegenden Formblättern z. B. jener für geldwerte Dienstpapiere den Grundpreis und bei den entsprechenden Daten in einer besonderen Rubrik die jeweils bekanntgegebene Schlüsselzahl zu vermerken. Entsprechende Anschläge wären an den Schaltern für das Publikum anzubringen. Da auch die Rechnungskontrollstellen über die Schlüsselzahl Aufschreibungen zu führen hätten, wäre eine einwandfreie Nachprüfung der verrechneten Preise gewährleistet.

Es ergibt sich wohl ohne weitere Begründung, daß dieses Verfahren gegenüber dem jetzigen erhebliche Ersparung an Geld und Arbeit sowie eine wesentliche Geschäftsvereinfachung mit sich bringen und unzeitgemäße Preise ausschließen würde.

Hans Weigl, Eis.-Obersekretär, VA. München.

*) Neuerdings schweben Erwägungen wegen Einführung wertbeständiger Tarife. Die Schriftl.

Die Verstärkung der Brücke über die Trisannaschlucht.

Von Ministerialrat Ing. **Friedrich Roth.**

Die Notwendigkeit, in allen Zweigen des Betriebsdienstes die größte Sparsamkeit walten zu lassen, veranlaßte die österreichische Bundesbahnverwaltung unter anderem auch auf dem Gebiete des Brückenbaues zu Maßnahmen, deren Endziel die tunlichste Erhaltung des Bestehenden bildet. Da die Ursache aller Brückenneubauten, abgesehen von jenen vereinzelten Fällen, in denen die unzureichenden Festigkeitseigenschaften des Baustoffes den Ersatz eines Tragwerkes zur unabweislichen Notwendigkeit machen, in den durch die gesteigerten Anforderungen des Verkehres bedingten Überschreitungen der gestatteten Baustoffanstrengungen liegt, wurden bereits vor einer Reihe von Jahren die durch die Brückenverordnung festgelegten Grenzen erhöht. Allerdings mußte mit der hierbei erzielten weitergehenden Ausnutzung der vorhandenen Tragwerke eine Verminderung des Sicherheitsgrades in Kauf genommen werden, die aber bei dem guten Zustande aller Bauwerke unbedenklich zugelassen werden konnte. Wenn nun auch dank dieser neuen Bestimmungen die Mehrzahl der bestehenden Brücken weiterhin in Verwendung bleiben konnte, so ergab die Nachrechnung für die in Zukunft zu gewärtigenden Verkehrslasten doch bei einigen Überbauten Inanspruchnahmen, welche selbst noch über diesen erhöhten Grenzen lagen. Für diese Tragwerke erwies sich eine Verstärkung, sofern sie technisch einwandfrei durchführbar war, als besonders wirtschaftlich.

Die bemerkenswerteste Arbeit dieser Art wurde am Tragwerk der Trisannabrücke in Kilometer 80,0/1 der Linie Innsbruck-Bludenz im Sommer des Jahres 1922 durchgeführt. Auf dieser 1884 erbauten Brücke übersetzt die genannte Bahnlinie das Patznaunertal unmittelbar am Zusammenflusse der Trisanna und Rosanna in 86 m Höhe über der Bachsohle. Schon die Voraussicht ihrer Erbauer, welche die Brücke wohl mit Rücksicht auf die großen Schwierigkeiten, denen alle künftigen Bauarbeiten an der schwer zugänglichen Stelle begegnen mußten, für wesentlich größere Lasten berechneten, als sie von der damals in Kraft stehenden Brückenverordnung gefordert wurden, erwies sich in der Folge als sehr zweckmäßig, weil hierdurch das Tragwerk instand gesetzt war, den immer steigenden Verkehrsansprüchen durch volle 38 Jahre zu genügen. Von einigen geringfügigen Ergänzungen abgesehen, war in dieser ganzen Zeitspanne eine Verstärkung des Überbaues nicht notwendig geworden. Erst als in den letzten Jahren vor Ausbruch des Krieges die stetig zunehmende Verkehrsentwicklung erkennen ließ, daß die Grenze der Leistungsfähigkeit des Tragwerkes in absehbarer Zeit nun doch erreicht werden mußte, begannen die Studien für den Neubau der Brücke. Man beabsichtigte damals, das alte Bauwerk durch einen links der Bahn auszuführenden Neubau bei gleichzeitiger Verlegung der Linie zu ersetzen. Die Kosten waren mit 2,2 Millionen Kronen veranschlagt. Die bereits weit gediehenen Entwurfsarbeiten erlitten jedoch durch die 1914 eintretenden kriegerischen Ereignisse eine Unterbrechung und konnten bisher nicht wieder aufgenommen werden, weil die geänderten wirtschaftlichen Verhältnisse der Nachkriegszeit einem so großen Unternehmen wenig günstig schienen. Da jedoch trotzdem die Notwendigkeit, die Brücke den künftigen Betriebserfordernissen anzupassen, bestehen blieb, ja durch die in letzterer Zeit geplante Einführung der elektrischen Zugförderung sogar dringend wurde, entschloß sich die Bundesbahnverwaltung zu einer durchgreifenden Verstärkung des Tragwerkes. Durch diese Verstärkungen wurden die bisher als Fachwerksbalken ausgebildeten Hauptträger durch Einbau eines als Zugband wirkenden dritten Gurtes in Hängewerke umgewandelt. Auch die Tragkraft der Fahrbahnträger wurde soweit erhöht, daß nunmehr der gesamte Überbau dem schwersten durch die Brückenverordnung vorgeschriebenen Belastungszug (Norm I) voll entspricht*).

Die gesamte Verstärkung, welche eine Bauzeit von etwa 6 Monaten in Anspruch nahm, und bei der rund 230 t neuer Teile zum Einbau gelangten, erforderte einen Kostenaufwand von 4,1 Milliarden Kronen. Da die Kosten einer neuen Brücke, wie bereits erwähnt, mit 2,2 Millionen Friedenskronen veranschlagt waren, welcher Betrag, in heutiger Währung ausgedrückt, einer Summe von 33 Milliarden Kronen gleichkommt, so kann, mit Rücksicht auf den Umstand, daß diese Zahl bei der Ausführung wahrscheinlich noch eine Erhöhung erfahren hätte, die augenblickliche Ersparnis mit rund 30 Milliarden Kronen angenommen werden. Die Zinsenersparnis, welche durch den Aufschub des Neubaues erreicht wird, bietet bei Annahme einer 5prozentigen Verzinsung somit bereits nach etwa 3 Jahren volle Deckung der Verstärkungskosten. Da aber die Dauer der weiteren Verwendbarkeit des verstärkten Tragwerkes naturgemäß wesentlich länger, zumindest mit etwa zehn Jahren, angesetzt werden darf, so scheint eine Ersparnis in der Höhe von etwa 40 % der Neubausumme gesichert. Dazu kommt der Vorteil, daß der schließlich doch unvermeidliche Neubau, dem durch die Verstärkung in keiner Weise vorgegriffen ist, nunmehr auf eine Zeit mit günstigeren wirtschaftlichen Verhältnissen verschoben werden kann.

*) Eine eingehende Beschreibung des Baues wird demnächst im Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens erscheinen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Reichseisenbahnrat und Tariferhöhung.** In der Sitzung des ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats am 18. d. M. stand die weitere Angleichung der Personen- und Gütertarife an die Geldentwertung zur Beratung. Vor Eintritt in die Tagesordnung gedachte der Vorsitzende, Staatssekretär Stieler, in ehrenden Worten des unerwartet verschiedenen Geheimen Baurats Dr.-Ing. Beukenberg, der an den Arbeiten des Reichseisenbahnrats und seines Ausschusses stets in hervorragender Weise teilgenommen hat. In eingehender Besprechung wurde alsdann die gesamte Wirtschaftslage, die Kohlenlage und insbesondere die Finanzlage der Reichsbahn, insbesondere der Einfluß der Ruhrbesetzung, erörtert. Es bestand Einigkeit darüber, daß für die durch die Geldentwertung begründeten Mehrausgaben Deckung durch Erhöhung der Tarife geschaffen werden müsse, und zwar so reichlich, daß vorbehaltlich späterer Erstattung aus allgemeinen Reichsmitteln wenigstens ein Teil der durch die Ruhrbesetzung für die Reichsbahn entstandenen ungeheuren Mehraufwendungen mitgedeckt wird. Der Vorschlag der Verwaltung sieht zum 1. August eine Erhöhung der Personentarife um 200 % in der 1. und 2. und 250 % in der 3. und 4. Klasse und im Güterverkehr eine Erhöhung um 150 % zum gleichen Zeitpunkte vor. Von der Erhöhung der 1. und 2. Klasse entfallen 100 %, von derjenigen der 3. und 4. Klasse 50 % auf Ruhrschäden, während der Güterverkehr mit etwa 25 % herangezogen ist. Nach wie vor sollen die wirtschaftlichen Interessen, soweit eben möglich, durch Spezialisierung der Tarife berücksichtigt und geschont werden. Unter diesem Gesichtspunkt wurde die Ermäßigung des Zuschlags für die Beförderung in gedeckten Güterwagen von 10 % auf 5 % von der Verwaltung vorgeschlagen. Eingehend erörtert wurde die Frage der Einführung wertbeständiger Tarife; voraussichtlich wird zum 1. September auf dieses System übergegangen werden.

Der ständige Ausschuß des Reichseisenbahnrats stimmte dem Vorschlage, am 1. August die Personentarife in der 1. und 2. Klasse um 300 % und in der 3. und 4. Klasse um 250 %, die Gütertarife um 150 % zu erhöhen, mit Stimmenmehrheit zu. — Der Antrag auf Ermäßigung des Zuschlags für die Beförderung in gedeckten Güterwagen von 10 % auf 5 % wurde vertagt.

— **Fahrpreiserhöhung im Stadt- und Vorortverkehr von Berlin und Hamburg-Altona.** Am 1. August d. J. werden die Fahrpreise für die Stadt- und Vorortverkehre von Berlin und Hamburg-Altona in der ersten Zone auf 4000 *M.* 3. Klasse und 6000 *M.* 2. Klasse, die Zuschläge für jede weitere Zone auf 1000 *M.* 3. Klasse und 1500 *M.* 2. Klasse erhöht. — Monatskarten werden wie bisher nach 25 Einzelkarten berechnet.

— **Zehnfache Erhöhung für die August-Sonderzüge.** Aus Anlaß der am 1. August in Kraft tretenden Tariferhöhung im Personenverkehr müssen auch die Fahrpreise für die im August verkehrenden Sommer-Sonderzüge erhöht werden, und zwar wird das Zehnfache der auf den Aushängen der Reichsbahndirektion bekanntgegebenen Fahrpreise für die Juli-Züge erhoben. Im August verkehren noch folgende Sonderzüge:

Nach München am 11. August, nach dem Riesengebirge am 15. August, nach Ostpreußen am 9. August, nach dem Nordharz am 11. August, nach dem Sauerland und Köln am 11. August, nach Swinemünde am 11. August, nach Kolberg-Köslin am 15. August, nach Warnemünde am 11. August.

Der Vorverkauf für die Züge nach München, Ostpreußen, dem Harz und nach Köln beginnt am 25. Juli, für die Züge nach der Ostsee am 26. Juli, für den Zug nach dem Riesengebirge am 1. August. — Am 2. August verkehrt außer den bereits bekanntgegebenen Zügen noch ein Sommer-Sonderzug nach Karlsruhe ab Berlin Anhalter Bahnhof 4.08 nachmittags, für welchen Fahrkarten nach Karlsruhe, Mannheim, Heidelberg und Baden-Baden ausgegeben werden.

— **Erhöhung der Bettkartenpreise.** Die Bettkartenpreise einschließlich Fahrpreiszuschlag betragen vom 1. August d. J. ab in der 1., 2. und 3. Klasse 600 000, 300 000 und 120 000 *M.* Hierzu tritt eine Vormerkgebühr von 10 %.

Die festen Fahrpreiszuschläge in den Kursen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft betragen für alle vom 1. August d. J. ab verkauften Bettkarten in der 1. und 2. Klasse bis 700 km 200 000 und 100 000 *M.*, von 701 bis 1000 km 300 000 und 150 000 *M.*, über 1000 km 400 000 und 200 000 *M.* Bei I. S. G.-Schlafwagenläufen bis zu 200 km auf deutschem Gebiet wird nur die Hälfte der für 700 km bestimmten Sätze erhoben.

— **Die Benutzung der MER-Fahrscheinhefte nach Tariferhöhungen.** Wie bereits mehrfach berichtet, müssen Inhaber von MER-Fahrscheinheften, die im Mai oder Juni zu alten Preisen gekauft sind, bei Benutzung nach dem 3. Juli den Preisunterschied nachzahlen; der Nachzahlungsbetrag stellt sich bei den im Mai gelösten Heften in der 1. und 2. Klasse auf das Siebenfache, in der 3. und 4. Klasse auf das Fünffache; bei den im Juni gelösten auf das Dreifache bzw. Doppelte der ursprünglich gezahlten Fahrpreise. Reisende, die mit einem Fahrscheinheft 1., 2. oder 3. Klasse vom Mai oder Juni eine niedrigere Wagenklasse benutzen wollen, müssen einen neuen Fahrschein zum Juli-Fahrpreis lösen, sich die Nichtbenutzung des alten Fahrscheines bestätigen lassen und einen Erstattungsantrag stellen.

— **Bindung der Tarifpolitik durch den Versailler Vertrag.** Bekanntlich sind der deutschen Tarifpolitik durch den sogenannten Friedensvertrag von Versailles schwere Fesseln angelegt worden. Nach Artikel 365 des Vertrages genießen nämlich die aus den Gebieten der alliierten oder assoziierten Mächte kommenden und für Deutschland bestimmten Güter sowie die durch Deutschland von oder nach den Gebieten der alliierten oder assoziierten Mächte durchgeführten Güter von Rechts wegen auf den deutschen Eisenbahnen bezüglich der Gebühren (unter Berücksichtigung aller Vergütungen und Rückvergütungen) und bezüglich der Verkehrserleichterungen und in jeder anderen Hinsicht die günstigste Behandlung wie Güter gleicher Art, welche auf irgendeiner deutschen Strecke im Binnenverkehr oder zum Zweck der Aus-, Ein- oder Durchfuhr unter ähnlichen Bedingungen, insbesondere bezüglich der Länge der durchlaufenen Strecken befördert werden. Das gleiche gilt auf Verlangen einer oder mehrerer alliierter oder assoziierter Mächte für alle von ihnen namentlich bezeichneten Güter, die aus Deutschland kommen und für ihre Gebiete bestimmt sind. Nach Artikel 378 des Vertrages dürfen diese Bestimmungen nach Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Vertrages jederzeit von dem Rate des Völkerbundes nachgeprüft werden. Mangels einer solchen Nachprüfung kann keine der alliierten oder assoziierten Mächte nach Ablauf der im vorstehenden Paragraphen vorgesehenen Frist den Vorteil irgendeiner der Bestimmungen, die in dem Artikel 365 enthalten sind, zugunsten eines Teiles ihrer Gebiete, für den sie keine Gegenseitigkeit gewährt, beanspruchen. Die fünfjährige Frist, während deren keine Gegenseitigkeit gefordert werden darf, kann vom Rate des Völkerbundes verlängert werden.

In Österreich, für das die gleichen Bestimmungen im Vertrage von St. Germain getroffen waren, ist die Frist am 16. Juli d. J. abgelaufen. Den österreichischen Unterhändlern war es nämlich gelungen, eine Verkürzung der ursprünglich gleichfalls auf fünf Jahre in Aussicht genommenen Geltungsfrist auf drei Jahre durchzusetzen. Diese drei Jahre sind nun abgelaufen, ohne daß der Völkerbund die Frist, während welcher Gegenseitigkeit nicht gefordert werden kann, verlängert hat. Österreich hat somit seine volle Tariffreiheit wiedererlangt.

Eine Besonderheit enthielt der Vertrag von St. Germain insofern, als Österreich verpflichtet wurde, auf seinen eigenen Linien das vor dem Kriege für den Verkehr der adriatischen Häfen und der Schwarzen Meer-Häfen bestandene Tarifregime aus dem Gesichtspunkt ihres Wettbewerbs mit den deutschen Nordseehäfen aufrechtzuerhalten. Auch in dieser Hinsicht wird also Österreich frei. Wie wir dem „Allgemeinen Tarif-Anzeiger“ (Wien) entnehmen, wird aber der Wegfall dieser Bedingung voraussichtlich keine praktischen Folgen haben. Der Tarif-Anzeiger ist der Meinung, daß die Aufrechterhaltung des Wettbewerbs mit den Nordseehäfen ein verkehrspolitisches Interesse der österreichischen Bundesbahnen und der Südbahn ist und daher aus geschäftlichen Grundsätzen des Verkehrsunternehmens sich von selbst ergibt.

— **Behandlung mündlicher Anregungen bei der Eisenbahn.** Bei Dienststellen und einzelnen Bediensteten der Reichsbahn werden aus den Kreisen des Publikums häufig begründete Anzeigen und beachtenswerte Anregungen vorgebracht; die Reichsbahndirektion Berlin weist jetzt, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung (R.D.V.) mitteilt, ihre Dienststellen und Bediensteten ausdrücklich darauf hin, daß mündliche Meldungen und Anregungen, die auf Beseitigung vorhandener Schäden und Mißstände abzielen, in zuvorkommender Weise entgegenzunehmen und ohne Verzögerung an die zuständige Stelle weiterzuleiten sind. Es kann sich dabei natürlich nur um wirklich begründete Anregungen und nicht um irgendwelche Wünsche und Klagen einzelner Reisenden handeln.

— Auskunftserteilung über Verkehrsstörungen und Zugänderungen. Der Reichsverkehrsminister hat die Reichsbahndirektionen erneut auf die Wichtigkeit einer zuverlässigen und erschöpfenden Auskunftserteilung hingewiesen. Insbesondere wird darauf Wert gelegt, daß alle Veränderungen in den Verkehrsmöglichkeiten unverzüglich sämtlichen Auskunftsstellen im Reich sowie im weitesten Umfange der Presse bekanntgegeben, die Zugbeamten der in der Richtung nach dem Einbruchsgebiet verkehrenden Züge mit den entsprechenden Unterlagen versehen und auf den Übergangs- und Endbahnhöfen die nötigenfalls schleunigst einzurichtenden Auskunftsstellen zuverlässig unterrichtet werden. Die Auskunft muß sich auch auf die Übergangsmöglichkeit von der Reichsbahn auf andere Verkehrseinrichtungen (Kleinbahnen, Wasserwege, Fuhrwerksverbindungen usw.) sowie auf die für einzelne Übergänge bestehenden besonderen Paßvorschriften erstrecken, wobei auf die Bewohner der Einbruchsgebiete besondere Rücksicht zu nehmen ist.

— Schriftliche Fahrgeld-Erstattungsanträge. In Berlin werden, wie die Reichsbahndirektion mitteilt, Fahrgeld-Erstattungsanträge für nicht oder nur teilweise benutzte Fahrkarten vielfach noch schriftlich gestellt; der Schriftwechsel und die Zusendung des Erstattungsbetrages durch die Post verzögert die Erledigung zu ungunsten des Antragstellers. Es wird deshalb empfohlen, Erstattungsanträge mündlich bei den Fahrkartenausgaben der Berliner Fernbahnhöfe (einschl. Spandau und Potsdam) anzubringen; in den meisten Fällen wird die Auszahlung sofort erfolgen können; andernfalls werden die Anträge auf Vordrucken an die zuständige Dienststelle weitergeleitet, und den Antragstellern wird Porto und Schreibwerk erspart.

— Fahrplanänderungen. Infolge Sperrung der Strecke Frankfurt (Main)-Darmstadt durch Besetzung ist Wagendurchlauf Berlin-Mannheim und Berlin-Baden=Baden im D 42 nicht mehr möglich. Wagen laufen nur bis Frankfurt, Reisende für Mannheim und Baden=Baden müssen in Hanau umsteigen.

Aus dem gleichen Grunde werden D 281 über Darmstadt-Babenhausen und D 282 über Offenburg-Dieburg-Darmstadt umgeleitet. Bisherige Wagen 1. bis 2. Klasse Amsterdam-Basel verkehren südlich Frankfurt nur zwischen Basel und Frankfurt, nördlich Frankfurt nur zwischen Amsterdam und Frankfurt. Anschluß von D 281 Basel-Frankfurt an D 281 Frankfurt-Amsterdam wird nicht mehr in Frankfurt, sondern in Hanau=Ost erreicht. Übergangsreisende müssen daher in Hanau umsteigen.

Zwischen Frankfurt (Main) und Köln fallen infolge der von den Besatzungsmächten verhängten Verkehrssperre bis auf weiteres die Züge D 153/154 aus; infolgedessen sind die seit 8. Juli auch auf der Strecke Frankfurt-Würzburg verkehrenden Züge eingestellt.

Seit 14. Juli verkehren die D-Züge 135 und 136 zwischen Leipzig und Hannover wieder.

Die Züge D 47 und D 48 verkehren seit 9. Juli zwischen Aschaffenburg und Frankfurt wieder in ihrem ursprünglichen Fahrplan.

Der Personenverkehr nach allen Bahnhöfen nördlich der Linie Borken-Dülmen-Haltern-Hervest-Dorsten-Wesel-Emmerich und nach den Bahnhöfen dieser Linie selbst ist unbehindert.

— Neue Zugumleitungen südlich Frankfurt. Infolge der Besetzung des Bahnhofes Langen müssen die Züge südlich Frankfurt (Main) teils über Hanau-Babenhausen, teils über Offenbach-Oberroden-Dieburg umgeleitet werden, wodurch die Fahrzeit Frankfurt-Baden um etwa eine Stunde verlängert wird; um diese Verzögerung auszugleichen, werden, wie die RDV. mitteilt, die durchgehenden Züge von Baden nach Berlin und Leipzig von Hanau, ohne Frankfurt zu berühren, direkt weitergeleitet, so daß der Reise- und Ferienverkehr zwischen Nord- und Westdeutschland und Baden nicht behindert wird.

— Neue Schnellzüge. Seit dem 14. d. M. verkehren wieder, wie die RDV. mitteilt, zwei Schnellzugpaare, die zwar in den Sommerfahrplan aufgenommen, aber zunächst nicht gefahren wurden; das Eilzugpaar E 129/130, das eine günstige Verbindung von H a n n o v e r nach dem H a r z vermittelt: ab Hannover 9.34 vorm. über Lehrte und Hildesheim nach Goslar, an 11.40 vorm., Bad Harzburg 11.59 vorm., Wernigerode 12.50 nachm.; ab Wernigerode 5.20 nachm., Bad Harzburg 6.15 nachm., Goslar 6.40 nachm., an Hannover 8.30 nachm. — Zwischen H a n n o v e r und L e i p z i g verkehrt seit dem gleichen Tage das D-Zugpaar D 135/136: Hannover ab 6.08 nachm., über Braunschweig-Vienenburg-Halberstadt, an Leipzig 11.30 nachm.; ab Leipzig 6.52 vorm., an Hannover 11.59 vorm.; es stellt von Leipzig den Anschluß an die D-Züge Berlin-Holland her.

— Eine Eisenbahnverbindung zum Flugplatz Fürth. Seit einigen Tagen hat der Flugplatz Fürth — auf der wichtigen Strecke Berlin-München — eine besondere Eisenbahnverbindung erhalten; vom Staatsbahnhof Fürth fahren täglich zwei Personenzüge zum Flugplatz und zurück, so daß die Reisenden unmittelbar nach Verlassen des Zuges das Flugzeug besteigen können.

— Die Sorge um die Rhein- und Ruhr-Eisenbahner. In den letzten Wochen ist kaum ein Tag vergangen, an dem nicht Hunderte oder gar Tausende von Eisenbahnern unter den schroffsten und grausamsten Formen aus dem besetzten oder dem Einbruchsgebiet ausgewiesen wurden; ganze Familien mit unmündigen, hilflosen Kindern mußten innerhalb von zehn Minuten Haus und Hof räumen, konnten kaum das Notwendigste zusammenraffen, was sie in beiden Händen tragen konnten, um den schmerzlichen Weg anzutreten aus der Heimat in eine dunkle, sorgenvolle Zukunft.

Aber das Reich, das unbesetzte Deutschland vergißt nicht, was es der unerschütterlichen Pflichttreue seiner Eisenbahner schuldig ist; es ist eine schier unübersehbare Aufgabe, Tausende von Vertriebenen bei der herrschenden Wohnungsnot unterzubringen, innerhalb weniger Stunden oft für Dutzende von Familien Unterkunft und Verpflegung herbeizuschaffen, denn die Transporte kommen meist überraschend, und es gilt, rasche Arbeit zu leisten.

In wenigen Wochen ward die Organisation der Vertriebenen-Fürsorge durch das Reichsverkehrsministerium gründlich ausgebaut, und eine Reise durch die Hauptzufluchtsgebiete gab Gelegenheit, das Los und die Stimmung der Vertriebenen kennen zu lernen. Da ist es besonders der Bereich der Reichsbahndirektion Cassel, der, auf verschiedenen Seiten an das Einbruchsgebiet grenzend, den Hauptstrom der Vertriebenen zunächst aufnimmt. Täglich laufen hier ganze Züge ein — man stellt den Vertriebenen möglichst bequeme Wagen zweiter Klasse zur Verfügung —, die Eisenbahner werden mit Musik empfangen, von dem Flüchtlingskommissar in einen freundlich geschmückten Speisesaal geleitet, wo ein kräftiger Imbiß, wo Milch für die Kinder, ein anregender Kaffee die von der Reise Ermatteten erwartet. Es ist erschütternd zu sehen, wie sie, oft mit Tränen in den Augen, die deutschen Lieder mitsingen, deren Klang sie so lange vermissen mußten, wie sie mit großen, leuchtenden Augen deutsche Soldaten sehen, wie sie empfinden, daß es noch ein Deutschland gibt, das ihnen Schutz bietet, und langsam hellen sich müde Gesichter auf, glätten sich die Züge ängstlicher Sorge in dem Gefühl der Geborgenheit.

Ein oder zwei Stunden nach ihrer Ankunft liegen sie schon in Quartieren, eine Nacht oder zwei, bis sie in die endgültige Zufluchtsstätte gelangen; die Eisenbahner-Erholungsheime, die den Eisenbahner-Vereinen gehören, haben ihre Einrichtungen bereitwillig zur Verfügung gestellt, der Not der Kollegen zu begegnen, und es ist, als hätte man die schönsten Erdenflecke Deutschlands gewählt, den bekümmerten Blick der Vertriebenen zu beleben, ihnen durch landschaftliche Schönheit den Reiz der Heimat an Rhein und Mosel, an Ruhr und Wupper nach Möglichkeit zu ersetzen. Da sitzen sie in Wilhelmshöhe bei Cassel, in Hannoversch-Münden in dem lieblichen Carlshafen an der Weser, im Harz und in Thüringen, im Erz- und im Riesengebirge, an der Ostsee und auf Rügen. Neben den Eisenbahnerheimen wurden Privatquartiere und ganze Hotels herangezogen, um die nötigen Unterkünfte zu schaffen, nur im äußersten Notfall richtete man hier und da auch einmal ein Lazarett oder eine Kaserne als Zufluchtsheim ein, wenn die furchtbare Wohnungsnot trotz allen guten Willens keinen andern Weg offen ließ. Die Inhaber von Hotels und Pensionen zeigten sich — mit wenigen Ausnahmen, wie z. B. der Besitzer eines Sanatoriums in Wilhelmshöhe, der den Reichssäckel auf „Goldmark-Basis" zu schröpfen versucht! — im allgemeinen sehr entgegenkommend, wenn auch zuweilen die Bevölkerung das tiefe Verständnis für die Lage der Ausgewiesenen ein wenig vermissen läßt, und es wäre von Herzen zu wünschen, daß jeder Einzelne, für den die Eisenbahner das schwere Los der Ausweisung auf sich nehmen, sich dieser Opferwilligkeit ganz bewußt würde, daß j e d e r Deutsche nach besten Kräften bestrebt wäre, das harte Schicksal dieser treuen „Frontkämpfer" zu lindern.

Die Stimmung in den Vertriebenen-Heimen ist im allgemeinen recht gut. Der Reichsverkehrsminister hat dafür gesorgt, daß in der Bewilligung von Beschaffungsvorschüssen nicht kleinlich oder bürokratisch verfahren wird; zuweilen mag den Vertriebenen der klare Blick und die kühle Überlegung fehlen für das, was sie im Augenblick am nötigsten brauchen, und die Vorschüsse mögen in einzelnen Fällen nicht ganz wirtschaftlich angelegt werden; da greifen dann die Flüchtlingskommissare beratend und mahnend ein, und im übrigen sind es unsere tapferen und treuen Eisenbahnerfrauen, die der Familie auch fern der Heimat die sorgende Stütze sind.

Nicht eindringlich genug kann es wiederholt werden, daß das unbesetzte Deutschland alles tun muß, mutige Pflichttreue durch aufopfernde Hilfe zu vergelten, und gerade in den Sommerfrischen sollten die „Unbesetzten" der Vertriebenen sich

annehmen, sollten die Kurgäste freiwillig auf Milch und Eier verzichten zugunsten der vertriebenen Kinder, die die Erholung noch notwendiger haben als mancher, der sich nur von den Sorgen der Arbeit erholt. Und man sollte auch nie im Verstehen verzagen, wenn die Vertriebenen nervös sind, wenn ihre Wünsche zuweilen übertrieben scheinen oder von nagender Ungeduld diktiert; denn sie alle mußten Haus und Möbel, mußten ihr Stück Garten und Feld, ihr Vieh und Gerät, mußten mühsam Erarbeitetes, mußten die Heimat verlassen, und wenn auch alles, alles getan wird, ihr Schicksal zu erleichtern: die Sehnsucht nach der Heimat kann man ihnen nicht nehmen, das eigene Heim ihnen nicht ersetzen. Das macht auch die Stärksten unter ihnen zuweilen schwach und ungeduldig, und dieser Stimmung muß Rechnung getragen werden von jedem Deutschen, der einem dieser Vertriebenen begegnet. Das ist die schönste und höchste Aufgabe des unbesetzten Deutschland, den Opferfreudigen, die alles aufgaben in tapferer Treue, zu danken durch gleichen, einmütigen Opfersinn, ihnen Heim und Heimat nach besten Kräften zu ersetzen. Denn was wir ihnen tun, die als Opfer zu uns kommen, das tun wir uns: damit stärken wir den Mut und die Geduld jener, die noch ausharren drüben, unter dem Druck fremder Willkür!

Und einmal, wenn sie zurückkehren in die alte Heimat, sollen sie laut erzählen, daß das deutsche Volk und das Reich sie nicht vergaß und ihren Opfermut.

— **Treugelöbnis ausgewiesener Eisenbahner.** Die in letzter Zeit aus dem besetzten Gebiet ausgewiesenen Eisenbahner haben, wie WTB. meldet, aus den Orten, in denen sie gastliche Aufnahme gefunden haben, in Telegrammen an den Reichspräsidenten ihrer Treue zum Reich und Vaterland Ausdruck gegeben und die Reichsregierung dringend gebeten, allen Versuchen, die Bande zwischen dem Rheinland und den übrigen Teilen des Reichs zu lockern, weiter schärfsten Widerstand entgegenzusetzen.

— **Reuige Verräter.** Aus Köln wird unterm 19. Juli berichtet: Nach Meldungen aus Trier bereuen dort die in französische Dienste getretenen Eisenbahner ihren übereilten Schritt. Sämtliche in Gerolstein zur Regie übergetretenen deutschen Eisenbahner haben sich an den Amtsvorstand mit der Bitte gewandt, wieder in den Reichsbahndienst übernommen zu werden, selbst auf die Gefahr hin, ausgewiesen zu werden. Ihrem Ansinnen wurde nicht entsprochen.

— **Deutsche Erwerbslose in der „Regie“.** Der Gewerkschaftliche Nachrichtendienst schreibt: Es liegen uns Protokolle vor, in denen Erwerbslose, die sich nach dem besetzten Gebiet hatten anwerben lassen, über ihre Erfahrungen berichten. Es war den Angeworbenen versichert worden, daß sie nach dem Kölner Tiefbauarbeitertarif entlohnt würden. Außerdem hatte man ihnen gute Verpflegung und gutes Unterkommen zugesichert, wofür ihnen nur ein mäßiger Lohnabzug gemacht werden sollte. Die Angeworbenen befanden sich zum großen Teil in jämmerlichster Verfassung. Einige hatten kein Hemd, das Schuhwerk war unbrauchbar, die Hosen zerrissen, so daß das bloße Fleisch hervorsah.

Die Angeworbenen sollten verwandt werden, um zwischen Euskirchen und Düren ein Gleis zu verlegen. Die Angeworbenen wurden zum Teil in Dürscheven, zum Teil in Zülpich in Sälen auf Stroh untergebracht. Die „gute Verpflegung“ war so unzureichend, daß die Angeworbenen die Zivilbevölkerung um Lebensmittel bitten mußten. Die Leute, die sich schon dort befanden, waren buchstäblich verlaust; dabei befindet sich die nächste Entlausungsstelle in Köln. Als „Verpflegung“ gab es morgens Kaffee und ein Stück Brot. Von welcher „Güte“ das Mittagessen ist, geht daraus hervor, daß auf 100 Mann 15 Pfund Fleisch, 25 Pfund Erbsen und 20 Pfund Kartoffeln gerechnet wurden. Für solche „Verpflegung“ würden täglich 18 000 ℳ vom Lohn abgezogen.

Krankmeldungen werden nicht berücksichtigt, weil die Leute in keiner Krankenkasse sind. Ist jemand so krank, daß er die Arbeit nicht mehr verrichten kann, so erhält er einen Fahrschein, mit dem er nach seinem Wohnort zurückfahren kann. Dort ist der Mann dann gezwungen, die Armenpflege in Anspruch zu nehmen, da die Besatzung ihm während seiner Krankheit weder Lohn noch Krankengeld zahlt.

Den nach Zülpich gebrachten Angeworbenen war gute Verpflegung und 60 000 ℳ Tagelohn versprochen worden. In Zülpich mußten sie ihre Ausweise abgeben und einen in französischer Sprache aufgesetzten „Arbeitskontrakt“ unterschreiben. Als einer der Angeworbenen von einem Französisch sprechenden Arbeitskollegen erfuhr, daß der „Arbeitskontrakt“ die Verpflichtung enthielt, drei Monate lang für einen Tagelohn von 57 600 ℳ zehn Stunden lang für die französische Eisenbahnregie zu arbeiten, verweigerte er die Unterschrift. Darauf wurde er verhaftet und mit Kolbenschlägen mißhandelt.

Die Bahngleise, an denen gearbeitet wird, werden von Marokkanern bewacht. Als die Arbeit in Angriff genommen wurde, mußten die Leute unter Aufsicht von Marokkanern arbeiten. Dies wurde allerdings auf die Beschwerden der Arbeiter eingestellt. Unter welchem Druck dort gearbeitet werden muß, geht aus einer Äußerung der französischen leitenden Beamten hervor, nach der die Angeworbenen Zwangsarbeiter sind. Gearbeitet wird, wie schon bemerkt, täglich zehn Stunden, auch Sonntags.

Die Lohnzahlung soll Freitags geschehen, geschieht aber vielfach Sonnabends nach Feierabend oder Sonntags nachmittags. Die Zahlung dauert in der Regel drei bis vier Stunden, wofür nichts vergütet wird. Lohndüten oder Abrechnungen gibt es nicht. Ausgezahlt wird von französischen Beamten. Dabei ist es vorgekommen, daß solche, die fünf bis sechs Tage gearbeitet hatten, weniger erhielten als solche, die nur drei Tage gearbeitet hatten. Beschwerden wurden nicht angenommen.

Die in Dürscheven untergebrachten Arbeiter mußten in der Regel bis 6½ Uhr arbeiten. Wenn sie in ihrem Quartier ankamen, war es bereits 7 Uhr. Bis dann alle ihr Abendessen erhalten hatten, war es 8½ Uhr geworden. In Dürscheven war Belagerungszustand, und jeder mußte um 8½ Uhr von der Straße sein. Punkt 8½ Uhr schlichen die schwarzen Patrouillen durchs Dorf und verhafteten nicht nur jeden, der sich noch auf der Straße befand, sondern auch noch solche, die sich auf dem zum Quartier gehörigen umfriedigten Hofe, in der Küche oder auf dem Klosett aufhielten. An einem Abend wurden 16 Mann festgenommen und nach der Wache gebracht, die sich in der eine Stunde entfernten Bahnstation befindet. Dort hielt man sie bis nachts ein oder zwei Uhr fest und schickte sie zurück, wobei sie Gefahr liefen, von neuem verhaftet zu werden. Nichtsdestoweniger mußten sie am nächsten Tage wieder zur Arbeit antreten.

Solcher Art sind also die Arbeit und die Zustände, die der dahin angeworbenen Arbeiter harren. Es ist darum notwendig, die Erwerbslosen sehr dringend davor zu warnen, daß sie sich zu solchen Arbeiten ins besetzte Gebiet verlocken lassen. Es ist auch möglich, daß man ihnen zuerst glänzende Versprechen macht und erst dann mit der Wahrheit herausrückt, wenn die Angeworbenen das besetzte Gebiet betreten haben und sich in der Gewalt der Besatzung befinden. Darum ist äußerste Vorsicht am Platze!

— **Die Verlängerung der Verkehrssperre und deren Folgen.** Wie W. T. B. unterm 19. d. M. mitteilt, hat die deutsche Regierung gegen die jeder Rechtsgrundlage entbehrende Verlängerung der Verkehrssperre zwischen dem besetzten und unbesetzten Gebiet in Paris und Brüssel Verwahrung eingelegt. Die deutschen Vertretungen in London, Rom und Washington und beim Vatikan sind beauftragt worden, entsprechende Vorstellungen zu erheben.

Über die Folgen, die die vom 16. Juli ab auf weitere 10 Tage von der Rheinlandkommission verlängerte Verkehrssperre gezeitigt hat, wird der D. A. Z. aus Münster unterm 16. Juli berichtet: Die unvorhergesehene Verlängerung der Verkehrssperre hat abermals ungezählte Reisende in eine überaus schwierige Lage gebracht. So haben sich allein auf der Flüchtlingsfürsorge in Hamm im Laufe der vergangenen Nacht und heute vormittag 800—1000 Einwohner des besetzten Gebietes gemeldet, die auf der Rückreise nach ihren Wohnorten von der Verlängerung der Verkehrssperre überrascht wurden. Es handelt sich ausnahmslos um Leute, die bereits vor zwei Wochen ihre Rückreise unterbrechen mußten und die, um die öffentlichen Fürsorgestellen nicht in Anspruch zu nehmen, sich damals entschlossen haben, das Ende der ursprünglich auf 14 Tage angesetzten Sperrzeit bei Verwandten oder Bekannten im unbesetzten Deutschland abzuwarten. Fast alle sind ohne jegliche Mittel und ohne Gepäck, da es sich zum größten Teil um Sonntagsausflügler aus Dortmund, Recklinghausen, Bochum usw. handelt.

Hunderte von ihnen sind jetzt aus Ostpreußen und Schlesien sowie anderen entfernten Teilen des Deutschen Reiches zurückgekommen, um die ersten wieder freigegebenen Züge ins Einbruchsgebiet zu benutzen. Da der Zustrom der Hilfesuchenden von Stunde zu Stunde in beängstigendem Umfange zunimmt, wird den Fürsorgestellen nichts anderes übrig bleiben, als die Bedauernswerten abermals ins Innere des unbesetzten Gebietes zu Verwandten usw. zurückzubefördern.

Die Mitteilung von der Verlängerung der Sperrzeit erfolgte bekanntlich erst wenige Stunden vor ihrer von der Interalliierten Rheinlandkommission offiziell um 12 Uhr nachts einsetzenden Aufhebung, so daß es den amtlichen Stellen, den Bahnhofsvorstehern usw. nicht möglich war, die Leute von der zwecklosen Reise abzuhalten. Auf allen Bahnhöfen am Eingang des Einbruchsgebietes herrschen ähnliche Zustände.

— **Roheiten bei der Austreibung von Eisenbahnern.** Aus dem Bezirk Trier kommen neue Berichte, wie unmenschlich die Franzosen jetzt bei den Ausweisungen vorgehen. Am 11. d. M. wurden in Zeven bei Trier 32 Eisenbahnbedienstete mit Familien, 153 Köpfe, unerwartet zwecks Ausweisung in den Dorfstraßen zusammengetrieben. Fast 3 Stunden lang mußten sie in glühender Hitze unter Bewachung von Marokkanern auf der Straße die Vorbereitungen zum Abtransport abwarten, wobei ihnen jede Unterhaltung untersagt war. Verstöße wurden von den leitenden Offizieren eigenhändig in der rohesten Weise mit der Reitpeitsche bestraft, auch bei Frauen und Kindern. Während des Wartens mußten die armen Leute mit ansehen, wie ihr Hausrat aus den Wohnungen geschafft und auf Fuhrwerken verladen wurde. Die Leute zum Aufladen wurden gleichfalls auf der Straße zusammengetrieben, wobei jede Verweigerung der Mithilfe durch Mißhandlungen mit Reitpeitschen und Gewehrkolben geahndet wurde. Auch die Fuhrwerke mußten von den Gemeindemitgliedern gestellt werden. Ein vom Felde heimkehrender Bauer wurde gezwungen, seine Karre auf der Straße abzuladen und für die Möbelabfuhr herzugeben. Um 12 Uhr kamen die Leute in Trier an und wurden dort bis 7½ Uhr in Ausweisungszügen trotz der entsetzlichen Hitze eingeschlossen, ohne daß sie Wasser für Frauen und Kinder holen durften; erst um 7½ Uhr erhielten sie diese Erlaubnis. Die Angehörigen der Ausgewiesenen, die sich außerhalb des Bahnhofs eingefunden hatten, wurden durch Reitpeitschen- und Kolbenhiebe verjagt.

Am 13. Juli fand im Stadtviertel St. Barbara in Trier zwischen 5 und 6 Uhr morgens eine Massenausweisung von Eisenbahnern statt, der 230 Personen zum Opfer fielen. Den Ausgewiesenen wurde nur eine Frist von ¼ Stunde zum Einpacken des Reisebedarfs gewährt. Der gesamte Hausrat mußte zurückbleiben. Die Leute wurden wie Vieh von berittenen Marokkanern und Spahis unter fortgesetzten Beschimpfungen, Kolbenstößen und Peitschenhieben auf dem Sammelplatz zusammengetrieben. Freunde und Verwandte der Ausgewiesenen, die sich zum Abschiednehmen einfanden, wurden auf Befehl des französischen weißen Offiziers mit blanker Waffe zerstreut, wobei die farbigen Franzosen so rücksichtslos in die Menge ritten, daß mehrere Frauen mit Säuglingen auf den Armen zu Fall kamen und zum Teil erheblich verletzt wurden. Auch das bißchen Gepäck der Ausgewiesenen wurde von den Pferden der Spahis schonungslos zerstampft. Die Überführung nach dem 3 km entfernten Bahnhof erfolgte entgegen der bisherigen Gewohnheit zu Fuß, wobei wiederum rohe Beschimpfungen, Kolbenstöße und Peitschenhiebe die beliebte Unterhaltung der Spahis bildeten. Selbst kleine Kinder, denen das rasche Gehen beschwerlich war, blieben nicht vor Peitschenhieben und Kolbenschlägen verschont. In den Straßen, durch die sich der Aufzug bewegte, durfte sich niemand am Fenster zeigen. Wo sich Leute an den Fenstern sehen ließen, schlugen die Spahis mit ihren Säbeln die Fenster ein. Zuschauer und Vorübergehende, die stehen blieben, um sich den Aufzug anzusehen, wurden verprügelt und davongejagt.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
Vom 24.6.–30.6.23 das	49 820 fache	10 000 fache	25 950 fache
„ 1.7.– 7.7.23 „	57 500 „	12 000 „	30 180 „
„ 8.7.–14.7.23 „	82 250 „	15 000 „	41 900 „
„ 15.7.–21.7.23 „	110 800 „	20 000 „	55 940 „

— **Zollabfertigung im Münchener Hauptbahnhof.** Im Mittelbau des Münchener Hauptbahnhofs ist, wie die EDV. mitteilt, auf der Südseite der großen Schalterhalle eine deutsche Zollabfertigungsstelle eingerichtet worden, bei der die Zollbehandlung des in München Hbf. nach außerdeutschen Stationen oder von dort nach München aufgegebenen Reisegepäcks vollzogen wird. Von Anfang Juli bis Ende September befindet sich im gleichen Raum auch eine österreichische Zollabfertigungsstelle, die zusammen mit der deutschen Stelle die österreichische Einfuhrbehandlung des zu den Schnellzügen über Salzburg, Kufstein, Mittenwald und Lindau nach österreichischen Stationen sowie die Durchfuhrbehandlung des über Kufstein nach italienischen Stationen aufgegebenen Gepäcks durchführt. Umgekehrt kann Reisegepäck von österreichischen Stationen in München behandelt werden; in beiden Fällen bleibt dem Reisenden auf der Grenzstation die Vorführung und zollamtliche Durchsuchung des Reisegepäcks erspart. Die Vorführung des zollpflichtigen Gepäcks muß spätestens 20 Minuten, des Gepäcks über Mittenwald spätestens 30 Minuten vor Abgang des Zuges beendet sein. Es empfiehlt sich, Zollgepäck, das mit einem Morgenzug abgehen soll, bereits am Nachmittag des Vortages abfertigen zu lassen.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind zu Eisenbahnamtmännern ernannt: die Eisenbahnoberinspektoren Heilmann in Leipzig, Wassermann in Falkenberg und Bültemann in Magdeburg-Buckau sowie der Eisenbahnoberingenieur Plettenberg in Rheine und der Eisenbahnoberlandmesser Eimermacher in Münster (Westf.). — Der Eisenbahnamtmann Plath, bisher in Berlin, ist nach Frankfurt (Oder) zu der dorthin zu verlegenden Reichsbahndirektion Osten in Berlin versetzt.

Österreich.

— **Erhöhung der Personentarife der österreichischen Bundesbahnen.** Die „Staatskorr." schreibt: Nach dem Genfer Programm soll bekanntlich das gegenwärtig in sehr erheblichem Maße passive Budget der österreichischen Bundesbahnen bis zum Ende des Jahres 1924 zur Bilanzierung gebracht werden. Dieses Ziel soll durch eine etappenweise Herabminderung des nach dem Voranschlage für das Jahr 1923 mit 1337 Milliarden veranschlagten Staatszuschusses zur Deckung des gegenwärtigen Betriebsabganges allmählich erreicht werden. Demgemäß muß die Bundesbahnverwaltung für das zweite Halbjahr 1923 mit einem monatlich um 23 Milliarden geringeren Staatszuschuß zur Deckung des Betriebsabganges rechnen. Diese Zuschußherabminderung wird allerdings durch namhafte Ersparnisse gestützt, welche durch die von der Bundesbahnverwaltung verfolgte zielbewußte und sehr nachdrückliche Sparsamkeitspolitik bei den Betriebsausgaben erzielt worden sind und die für die ersten 4 Monate des Jahres 1923 allein gegenüber den voranschlagsmäßigen Zahlen mit mehr als 240 Milliarden Kronen zu beziffern sind. Dagegen werden die tatsächlichen Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr der österreichischen Bundesbahnen infolge der wirtschaftlichen Verhältnisse im laufenden Jahre die veranschlagte Höhe nicht voll erreichen. Den hierdurch sich ergebenden Ausfall vermag die Bundesbahnverwaltung auch bei noch so energischer Ausgabenzurückhaltung auf keinen Fall wettzumachen. Das Bundesministerium für Handel und Verkehr sah sich daher genötigt, von der in der Sitzung des Außerordentlichen Kabinettsrates vom 25. Januar 1923 erteilten, bis 31. Dezember 1923 reichenden Ermächtigung Gebrauch zu machen, welche dahin geht, daß die Grundlagen der Bundesbahntarife unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse und der Belastungsfähigkeit des Verkehrs vom Verkehrsministerium mit der Maßgabe selbständig festzusetzen sind, daß das Erträgnis dieser Tarife die unter jeweiliger Berücksichtigung des finanziellen Ergebnisses der Ersparungsaktion zu ermittelnden Selbstkosten des Bundesbahnbetriebes nicht überschreitet. Auf Grund dieser Ermächtigung werden mit Wirksamkeit vom 15. Juli d. J. auf den österreichischen Bundesbahnen die Fahrpreise für die einfache Fahrt in den Personenzügen unter entsprechender Aufrundung des Endergebnisses um 25 %, die Schnellzugszuschläge um 66⅔ % hinaufgesetzt. Die Frachtsätze für Güter, Reisegepäck und Expreßgut bleiben von der Erhöhung unberührt.

— **Wegfall der Platzkarten auf den Bundesbahnen.** Mit dem 15. Juli d. J. ist bei sämtlichen Zügen der österreichischen Bundesbahnen die Ausgabe von Platzkarten eingestellt worden.

— **Flugpostverbindung Wien-Budapest.** Mit dem 16. Juli d. J. ist eine zweite, täglich, außer Sonntag, verkehrende Flugpostverbindung zwischen Wien und Budapest eröffnet worden. Sie wird von der österreichischen Luftverkehrs-A.-G. mit Junker-Wasserflugzeugen im Anschlusse an die Fluglinie München-Wien besorgt.

— **Personalnachrichten.** Der Bundespräsident hat dem Ministerialrate i. R. Dr. Anton Janiczek in Anerkennung seiner verdienstvollen Tätigkeit als Geschäftsführer mehrerer Lokalbahngesellschaften den Titel eines Sektionschefs verliehen.

Ungarn.

— **Neuerliche Tariferhöhung.** Die als Folge des Rückganges der ungarischen Krone eingetretene ungeheure Teuerung aller Waren hat zu einer neuerlichen Erhöhung der zuletzt am 25. Juni d. J. erhöhten Tarife geführt; die Erhöhung ist dem Allgem. Tarif-Anz. zufolge am 25. Juli d. J. in Kraft getreten. Mit diesem Zeitpunkte sind die Personen- und Gepäcktarife um 100 %, die Expreßgut- und Gütertarife um 50 % erhöht worden.

Die bisherigen Frachtbegünstigungen bleiben aufrecht; die im Rahmen von Frachtbegünstigungen verlautbarten zahlenmäßig ausgerechneten ermäßigten Frachtsätze werden ebenfalls um 50 % erhöht.

Übrige europäische Länder.

— **Verstaatlichung der Buschtěhrader Eisenbahn.** Durch Gesetz vom 8. Juni 1923, betreffend Erwerb der Buschtěhrader Eisenbahn durch den tschechoslowakischen Staat, wurde u. a. bestimmt, daß die Linien der Buschtěhrader Eisenbahn dem Bahnnetz der tschechoslowakischen Staatsbahnen anzugliedern sind und daß aus diesem Anlaß, gleichzeitig mit der Auflösung der bisherigen Generaldirektion der Ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, eine neue Staatsbahndirektion errichtet werde, deren Sitz und Bereich durch die Regierung festzusetzen ist. In Ausführung des erwähnten Gesetzes wurde am 15. Juli d. J. die Übernahme der Buschtěhrader Eisenbahn in den Staatsbetrieb vollzogen und tarifmäßig durchgeführt.

— **Südslawisches Durchreisevisum im Eisenbahnzug.** Den aus dem Deutschen Reiche nach Triest oder dem Adriaseebad Portorose Reisenden wird, wie die RDV. mitteilt, das südslawische Durchreisevisum für die Hin- und Rückreise im fahrenden Zuge gegen eine Gebühr von 10 Dinar erteilt, unter der Bedingung, daß die Bahnfahrt auf südslawischem Gebiet nicht unterbrochen wird.

— **Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen.** Das Betriebsergebnis der Bundesbahnen stellte sich im Monat Juni wie folgt:

	1923 gegen	1922
	Franken	
Einnahmen aus dem Personenverkehr	10 622 000	10 785 414
Einnahmen aus dem Güterverkehr	18 405 000	17 912 325
Verschiedene Einnahmen	1 988 000	1 585 593
Zusammen	31 015 000	30 283 332
Betriebsausgaben	21 998 000	25 698 248
Betriebsüberschuß	9 017 000	4 585 084

Vom 1. Januar 1923 bis Ende Juni 1923 betrug der Betriebsüberschuß 42 694 448 Fr. In der gleichen Zeit des Vorjahres stellte sich der Betriebsüberschuß auf 3 388 100 Fr.

— **Verwaltungsreform bei den italienischen Staatsbahnen.** Am 1. Juli d. J. ist eine Reihe von Reformen administrativer und technischer Art in Wirksamkeit getreten, die zu dem von dem Abgeordneten Torre nach besonderem Auftrage aufgestellten Programm gehören. Es handelt sich, wie das Bollettino di notizie economiche ausführt, um einen ersten und bemerkenswerten Schritt auf dem Wege zu einer größeren Dezentralisation und zu einer zweckmäßigen Zusammenlegung gleichartiger Dienststellen, die jetzt doppelte Arbeit leisten, und deren Einrichtung s. Zt. weniger auf sachlichen als auf persönlichen Rücksichten beruhte. Durch diese Überorganisation wurde eine Menge von Kraft und Arbeit vergeudet.

Die Reform betrifft in erster Linie die Zentralinstanz, deren Abteilungen der Neuordnung dringend bedurften: Die jetzigen Abteilungen für Unterhaltung, Bauten und Elektrisierung sind zu einer einzigen Abteilung vereinigt worden, während einige der bisherigen Abteilungen, die nach ihrer Bedeutung und dem Umfange ihrer Zuständigkeit keine innere Berechtigung zu dieser Rangstellung hatten, in einfache Ämter verwandelt worden sind. Auf diese Weise sind die Abteilungen auf 6 ermäßigt worden, und gliedern sich in zwei Gruppen: 1. Technische Abteilungen: Betrieb und Verkehr; Material und Zugförderung; Unterhaltung und Bauten. 2. Administrative Abteilungen: Personal und allgemeine Verwaltung; Beschaffungen; Finanzen.

Die an sich technischen Stellen für Gesundheitsdienst und Versuchswesen werden zu der Abteilung für Personal und allgemeine Verwaltung geschlagen. Über das Schicksal des Rechts- und des Schiffahrtsdienstes wird noch entschieden werden. Weitere Dienststellen innerhalb der einzelnen Zentralabteilungen sind entweder zusammengelegt oder aufgehoben oder zweckmäßiger unter die Abteilungen verteilt worden. Dasselbe gilt für die Verteilung der Referate. Beispielsweise ist die Beschaffung von Rollmaterial und besonderen Maschinen, die im Jahre 1919 von der Beschaffungs- auf die Material- und Zugförderungsabteilung übergegangen war, jetzt wieder der ersteren übertragen worden. Dagegen hat die letztere von der Beschaffungsabteilung den Kohlenverteilungsdienst übernommen, weil sie vermittels der ihr unterstellten Betriebswerkmeistereien besser disponieren kann. Die Wagenämter in Mailand, Bologna und Neapel sind aufgelöst worden. Ihre Aufgaben wurden auf die Betriebsabteilung und deren Dienststellen verteilt. Das Statistische Amt, das bisher der Finanzabteilung unterstand, wurde der Abteilung für allgemeine Verwaltung unterstellt.

Alle diese Organisationsänderungen führen zu einer Ersparnis von etwa 800 der 3700 Beamten der Generaldirektion, d. h. 22 %, mit einer Ausgabe an Gehältern von etwa 9 Millionen Lire im Jahre. Die Zahl der Beamten der ersten 4 Rangstufen ist sogar um 28 % zurückgegangen.

Am 1. Juli trat eine weitere bemerkenswerte Neuerung ein, nämlich die Aufhebung der Rechnungsabteilungen bei den Betriebsdirektionen, die sich alles in allem nicht bewährt haben. Aus dieser Maßnahme soll eine Ersparnis von 450 Beamten mit einer Gehaltssumme von rd. 5 Millionen Lire erzielt werden.

— **Wiederaufnahme des direkten Güterverkehrs zwischen Frankreich und Luxemburg einerseits, Ungarn und dem S. H. S.-Staate anderseits.** Am 1. Juli 1923 ist, wie wir dem „Allg. Tarif-Anz." (Wien) entnehmen, der direkte Güter- und Tierverkehr (Eil- und Frachtgut) zwischen Frankreich und Luxemburg einerseits, Ungarn und dem Königreiche der Serben, Kroaten und Slowenen anderseits aufgenommen worden. Die Grundlage dieses Verkehrs bilden das Internationale Übereinkommen bzw. die in der Ausgabe vom 1. Januar 1922 enthaltenen einheitlichen reglementarischen Bestimmungen für den internationalen Eisenbahntransport. Bei Abfertigung der Sendungen sind die nachstehenden Abweichungen von den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens in Rücksicht zu ziehen:

Kostbarkeiten sind von der Beförderung mit internationalen Frachtbriefen ausgeschlossen. Der Absender ist verpflichtet, die Grenzübergänge, über welche das Gut befördert werden soll, im Frachtbriefe vorzuschreiben. Stückgüter und Wagenladungen von und nach Frankreich müssen mit einem Zettel versehen sein, der in deutlicher, lesbarer Schrift die Anschrift des Empfängers und die Bestimmungsstation angibt. Die Frachtbeträge und Gebühren werden auf dem tatsächlichen Beförderungswege nach den Binnen-, Lokal-, auch Wechsel- und Verbandstarifen der beteiligten Bahnen berechnet. Für jeden Frachtberechnungsabschnitt gelten die Tarife, die an dem Tage in Kraft sind, an dem das Gut in das Gebiet des einzelnen Abschnittes eintritt. Für die Frachterhebung gelten besondere Bestimmungen je nach dem Durchgangsstaat, über welchen die Sendung befördert werden soll. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse sind unzulässig, ebenso ist die Interessedeklaration ausgeschlossen.

— **Entstaatlichung der französischen Staatsbahn.** Die Handelskammer von Paris befaßte sich in einer Sitzung am 23. Mai d. J. mit verschiedenen wirtschaftlichen Problemen, darunter auch mit der Frage der staatlichen Betriebe. Der Berichterstatter M. Baudet bekannte sich zu dem Gedanken weitgehender Entstaatlichung. Nach ihm sollten wenigstens gewisse Betriebe, wie die Staatsbahn vollständig der Privatunternehmung überlassen werden, wobei die Verpachtung vorbehalten werden könne. Die Handelskammer schloß sich dem Vorschlage des Berichterstatters an und empfahl, daß alle Betriebe, deren Natur nicht unbedingt eine staatliche Leitung erfordert, der Privatunternehmung überlassen werden sollten, so insbesondere die Eisenbahnen, das Fernsprechwesen, die Tabak- und Zündholzfabriken sowie die Werkstätten der Armee und Marine. (Chronique des Transports.)

— **Englands Außenhandel im Juni.** Im Monat Juni betrug nach der D. A. Z. der Wert der Einfuhr 89 307 683 Pfund Sterling, was gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres einer Zunahme um 5 030 782 Pfund Sterling entspricht. Der Wert der Ausfuhr stellt sich auf 62 883 559 Pfund Sterling, das sind 10 737 608 Pfund Sterling mehr als im Vorjahre.

— **Schutz von Streckenarbeitern.** Auf einer englischen Eisenbahn wird eine Signalvorrichtung erprobt, die die auf der Strecke arbeitenden Rotten vom Herannahen eines Zuges benachrichtigen und sie zum Räumen des Gleises veranlassen soll. Etwa 1200 m von der Arbeitsstelle entfernt wird neben dem Gleis eine bewegliche Schiene verlegt. Bei ihrer Belastung durch das erste Rad des herannahenden Zuges schließt sich ein Stromkreis, der an der Arbeitsstelle als Warnungszeichen ein hörbares Signal ertönen und ein rotes Licht erscheinen läßt.

— **Ein Tunnel unter dem Humber.** Der Gedanke, den Humber zu untertunneln, wie es beim Mersey und beim Severn schon geschehen ist, wird bereits seit einiger Zeit erwogen. Es würde dadurch eine gerade Verbindung zwischen Hull und dem Eisenerzbezirk von Lincolnshire geschaffen werden. Die Handelskammer von Hull hat zur Förderung dieses Planes einen Ausschuß eingesetzt, und dieser hat die Ansichten aller an dem einschlägigen Verkehr beteiligten Kreise eingeholt. Nachdem diese sich zustimmend geäußert haben, sind Sachverständige zur Abgabe eines Gutachtens über die Möglichkeit des Tunnelbaus aufgefordert worden. Man sieht dies als einen wesentlichen Schritt vorwärts auf dem Wege zur Ausführung des Tunnelplans an.

— Die Besteuerung der englischen Eisenbahnen. Ebenso wie die amerikanischen Eisenbahnen (s. Nr. 23, S. 385 d. Ztg.) klagen auch diejenigen Englands über hohe Steuerlasten. Sie behaupten, die örtlichen Steuern, die sie bezahlen müssen, seien ein wesentlicher Grund, weshalb sie ihrerseits so hohe Fahrpreise und Frachtsätze erheben müssen. Die Steuersätze sind zwar auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Eisenbahnen und der Vereinigung der örtlichen Steuerausschüsse neuerdings ermäßigt worden. Entsprechend dem Sinken der Roheinnahmen der letzten Jahre gegenüber denen des Jahres 1913 sind danach auch niedrigere Steuern zu erheben, und eine weitere Ermäßigung der Steuern, die auf 15 % festgesetzt worden sind, ist dadurch begründet, daß die Anlagen der Eisenbahnen mit einem höheren Kapitalwert in die Rechnung eingestellt worden sind. Trotzdem bezahlen die Eisenbahngesellschaften noch über 8 000 000 £ örtliche Steuern im Jahre. Sie werden im wesentlichen zur Unterhaltung der Straßen verwendet, die die Eisenbahn nicht benutzt, und das ist für sie um so schmerzlicher, als sie dadurch den Wettbewerb des Kraftwagens fördern hilft, der zu den Kosten der Straßenunterhaltung in Form von Steuern weniger als ein Viertel beiträgt, obgleich die Abnutzung der Straße im wesentlichen ihm zur Last fällt. Die Eisenbahnen müssen dagegen die Straße, die sie benutzen, also die Schienenstränge, im vollen Umfang auf eigene Kosten unterhalten und haben außerdem noch die vollen Anlagekosten getragen, die für den Kraftwagen auf der Straße ganz wegfallen. Da Eisenbahn und Kraftwagen einander in England bekämpfen, anstatt, wie es richtig wäre, einander in die Hand zu arbeiten, kann man es den Eisenbahngesellschaften nicht verdenken, wenn sie die Bevorzugung des Kraftwagens, die sich aus diesen Verhältnissen ergibt, bitter empfinden. In manchen Gemeindebezirken kommt die Eisenbahn für 80 bis 90 % der gesamten Steuern auf. Ein Vorteil würde es für die Eisenbahnen sein, wenn ihr Netz im ganzen zur Steuer veranlagt würde. Der Gesamtbetrag würde dabei niedriger sein als bei dem jetzigen Verfahren, bei dem die Steuern für jede der zahlreichen Gemeinden, durch die die Eisenbahn führt, getrennt veranlagt werden. Nicht nur die Eisenbahngesellschaften, sondern auch andere Steuerzahler streben eine Neuordnung der örtlichen Steuern an.

Fremde Erdteile.

— Umbau der belgischen Kongobahn. Wie wir einer Mitteilung der Dépêche Coloniale et Maritime vom 15. Juni d. J. entnehmen, liefen am 11. Juni d. J. bei der Belgischen Kongo-Eisenbahngesellschaft in Brüssel die Angebote für den Umbau der Strecken Songololo-Thysville und Thysville-Kinshasa, beide je 140 km lang, ein. (Über den Umbau der 400 km langen Bahn Matadi-Leopoldville hatten wir zuletzt in Nr. 40, S. 792, Jahrg. 1922 d. Ztg. berichtet.) Für die Vorbereitung und Durchführung des Streckenumbaus auf den beiden genannten Abschnitten wird eine Bauzeit von 22 und 26 Monaten gefordert. Auf dem ersten Streckenabschnitt Matadi-Songololo, 90 km, werden besonders umfangreiche Bauarbeiten notwendig. Die Vorarbeiten und die Vorbereitungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen. Um möglichst wenig Zeit zu verlieren, will die Eisenbahngesellschaft die Bauausführung auf dieser Strecke selbst in die Hand nehmen.

Die neue Linie wird zunächst in der bisherigen Spurweite von 765 mm erbaut, aber so, daß die Spur später auf 1,067 m (Kapspur) erweitert werden kann; die eine Schiene soll alsdann zu diesem Zweck auf den vorhandenen Querschwellen in die neue Spurweite verschoben werden. Sobald die neue Strecke vollendet ist, soll elektrischer Betrieb mit oberirdischer Stromzuleitung eingerichtet werden. Nach eingehenden Untersuchungen hat sich die Eisenbahngesellschaft hierzu entschlossen, nachdem sich daraus ergeben hat, daß schon bei einem Verkehrsumfang, der den jetzigen nur wenig übertrifft, der elektrische Antrieb dem Dampfbetriebe überlegen sein werde. Die umgebaute Linie wird bei 370 km Betriebslänge um 30 km gegen die alte Linie verkürzt, und um 159 km kürzer als die zurzeit im Bau befindliche französische Kongobahn Brazzaville-Pointe Noire. (Vgl. hierüber auch Nr. 24, S. 401 d. Ztg.). Die Kosten des Umbaus der Kongobahn sind auf rd. 100 Millionen Franken veranschlagt, nebst 20 Millionen für die neueinzustellenden Fahrzeuge; das Baukapital liefert die Kolonialverwaltung, deren Mitwirkung sich im übrigen auf die notwendige allgemeine Aufsicht über die Bauausführung beschränken wird. F. B.

— Verkehr der Kongobahn im Jahre 1921/22. Nach einer Mitteilung der African World hat der Verkehr auf der belgischen Kongobahn im Rechnungsjahr 1921/22 betragen: Reisende der ersten Klasse 2820 (im Vorjahr 2852), der zweiten Klasse 11 710 (14 843), der dritten Klasse 131 415 (115 679); Einfuhrgut 43 506 (45 023) t; Ausfuhrgut 67 384 (70 137) t, Ortsverkehr 28 581,7 (23 937) t.

— Über die amerikanische Hochkonjunktur schreibt die „D. A. Z.": Nach einer Mitteilung des Handelsministers Hoover gibt es zurzeit mindestens eine halbe Million unbesetzte Stellen in der Industrie. Die Vereinigten Staaten haben nie, außer während des Krieges, eine solche Nachfrage nach Arbeitskräften gekannt als jetzt. Sehr charakteristisch sind die letzten Angaben über die Automobilindustrie. Im März wurden nicht weniger als 319 527 Personenautomobile hergestellt. Fast alle bedeutenden Industrien melden eine bisher noch nie dagewesene Hochkonjunktur. Die unausgeführten Aufträge der „United States Steel Corporation" häufen sich immer mehr an, obwohl die Fabriken Tag und Nacht arbeiten. Die Kupferproduktion ist zweimal so ergiebig als im Vorjahre. In vielen Textilfabriken wird länger gearbeitet, und auch aus New York und Chicago wird gemeldet, daß der Umsatz in Herrenkleidung ungefähr 50 % größer sei als im Vorjahre um diese Zeit. Die Löhne sind natürlich gestiegen, nicht um gleichen Schritt mit dem Lebensstandard zu halten, der fast unverändert geblieben ist, sondern um dem Defizit an Arbeitskräften entgegenzukommen. Es drohen jedoch Lohnstreitigkeiten auszubrechen! Vor allem sind die Eisenbahner entschlossen, eine Lohnerhöhung durchzusetzen. Das Defizit an ungeschulten Arbeitern ist dadurch zu erklären, daß in den letzten drei Jahren die Anzahl ausländischer Arbeiter, die die Vereinigten Staaten verlassen haben, viel größer ist, als die Einwanderungszahl beträgt. Für die Landwirtschaft ist die Lage nicht so glänzend wie für die Industrie. Und doch befindet sich die Landwirtschaft in einer viel gesunderen Verfassung, als dies vor einem Jahre der Fall war. Es ist ein steter Fortschritt wahrzunehmen; die Ernte ist größer als 1921 und 1922, und die Preise sind um 20 % günstiger als im Vorjahre um diese Zeit.

— Der Grundbesitz der amerikanischen Eisenbahnen. Bei der im Gange befindlichen Abschätzung des Wertes der amerikanischen Eisenbahnen, um das Kapital zu ermitteln, nach dem der angemessene Ertrag berechnet werden soll, spielt der Grundbesitz der Eisenbahngesellschaften eine viel erörterte Rolle. Nach einer Veröffentlichung des Bundesverkehrsamts beträgt beispielsweise der Wert der Anlagen usw. von 48 Eisenbahngesellschaften rd. 2233 Mill. Dollar; in diesem Betrag ist der Grund und Boden, den die Eisenbahnen besitzen oder benutzen, mit 247 Mill. oder rd. 11 % enthalten. Bei den einzelnen Gesellschaften ergeben sich erhebliche Abweichungen von dieser Durchschnittszahl für das Verhältnis des Wertes des Grund und Bodens zum Gesamtwert; es kommen Zahlen von 26 bis herunter zu 1,3 % vor. Insgesamt wird angenommen, daß das in den Eisenbahnen angelegte Kapital sich zu etwa 19 400 Mill. Dollar ergeben wird, worin 2100 Mill. für Grund und Boden enthalten sein werden. Da vielen der älteren Eisenbahnen das Land, dessen sie für Anlagen bedurften, kostenlos überlassen worden ist, wird der Wert, den diese Flächen heute haben, von gewisser Seite als ein unverdienter Wertzuwachs angesehen, und es wird behauptet, daß diese Beträge nicht berücksichtigt werden dürfen, wenn der angemessene Ertrag aus dem Eisenbahnbetriebe, der zu 5¾ % angenommen wird, errechnet wird. Geht diese Ansicht durch, so würden die Einnahmen, die nötig sind, um den Ertrag zu gewährleisten, um 2 % niedriger sein als sie bei Anrechnung des Wertes von Grund und Boden sein müssen, und die Frachten könnten dann auch um 2 % herabgesetzt werden. Diese Ermäßigung würde allerdings für die Benutzer der Eisenbahnen keine nennenswerte Erleichterung bedeuten.

— Eisenbahnbau in Australien. Die Regierungen von Victoria und Neusüdwales haben ein Abkommen getroffen, nach dem Victoria in dem zu Neusüdwales gehörigen sogen. Riverina-Bezirk eine Anzahl Eisenbahnen bauen soll. Diese Gegend, im wesentlichen das Murray-Tal, ist sozusagen das Hinterland von Victoria, dessen Häfen an der Südküste auf kürzerem Wege zu erreichen sind als diejenigen von Neusüdwales an der Ostküste. Man will daher dieses Gebiet, das sehr fruchtbar ist und die Möglichkeit zur Ansiedelung von etwa 2 Millionen Bewohnern bietet, auf dem Wege über Victoria erschließen, obgleich es zu Neusüdwales gehört. Die Vorarbeiten für die nunmehr auszuführenden Bahnbauten reichen bis in das Jahr 1916 zurück. Der Bau soll durch die Baubehörde von Victoria ausgeführt werden. Dieser Staat trägt auch den Hauptanteil der Kosten, 1 500 000 £, während Neusüdwales nur ein Drittel der Baukosten für die vier Murraybrücken im Betrage von 100 000 £ beiträgt, die, für Straßen- und Eisenbahnverkehr bestimmt, in den Planungen inbegriffen sind. Neusüdwales verpflichtet sich dagegen, Flächen von über 160 000 ha zur Besiedelung freizugeben. Victoria rechnet also augenscheinlich damit, daß es durch den Verkehr dieser neuen Siedlungen, der über seine Eisenbahnen geleitet wird, für seine Aufwendungen zugunsten von Neusüdwales entschädigt wird.

Die neuen Eisenbahnen, die in der australischen Breitspur — 1,60 m — gebaut werden sollen, werden zusammen über 300 km lang werden. Falls die Spurweite der australischen Eisenbahnen vereinheitlicht wird, was bekanntlich seit langem zur Erörterung

steht, neuerdings aber wieder einmal abgelehnt worden ist, übernimmt Victoria auch diese Arbeit. Für die Fertigstellung der verschiedenen zu erbauenden Eisenbahnen sind Zeiträume von 3 bis 5 Jahren festgesetzt. Die Regierung von Neusüdwales hat das Recht, die Eisenbahnen jederzeit zu übernehmen. Übt sie dieses Recht innerhalb der ersten 15 Jahre aus, so hat sie die vollen Baukosten und auch etwaige Fehlbeträge aus dem Betriebe, später einen durch Schiedsspruch festzusetzenden Betrag dafür zu zahlen. Der Betrieb geht zu Gunsten und Lasten von Victoria. Die Tarife sollen denen der Eisenbahnen von Victoria entsprechen.

Allgemeines.

— **Deutsch-russischer Eisenbahnverkehr.** Nach einer Nachricht in der Industrie- und Handelszeitung vom 23. 5. 23, die sich auf die bekannten russischen Führer Krassin und Kamenew beruft, beabsichtigt Rußland die Ausfuhr von Getreide, die es damals schon in nicht unerheblichem Umfange aufgenommen hatte, nach Beendigung der neuen Ernte in größtem Umfange fortzusetzen. Als Ausfuhrmenge waren etwa 2½ bis 5 Millionen Tonnen genannt. Die Notwendigkeit der Ausfuhr, trotz der bekannten Versorgungsschwierigkeiten im Innern Rußlands, wurde mit der Notwendigkeit der Devisenbeschaffung begründet. Vgl. auch den Artikel „Wirtschaftliches und Finanzielles aus Rußland" in Nr. 333 der Deutschen Allgemeinen Zeitung vom 21. Juli 1923.

In Friedenszeiten hat eine lebhafte Getreideausfuhr aus Rußland stattgefunden. Da an sich die verschiedene Spurweite eine direkte Ausfuhr ohne Umladung unmöglich macht, waren in den deutschen und russischen Güterwagenpark über 3000 sogenannte Umsetzwagen (System Breidsprecher) eingestellt, die auf den deutschen Grenzstationen Illowo und Alexandrowo durch Untersetzen von Achsen der Regel- bzw. der russischen Spur zum Übergang auf beide Spuren hergerichtet wurden. Diese Wagen sind infolge der Kriegsverhältnisse zum größten Teil verlorengegangen oder unbrauchbar geworden. Die Grenze der Regelspur ist im Laufe des Krieges weit nach Osten vorgeschoben worden, und wenn auch heute einige Linien wieder von der Regelspur auf russische Spur umgenagelt worden sind, so geht doch der Bereich der Regelspur heute noch bis zur Düna (Riga) und bis zur polnisch-russischen Grenze.

Es mehren sich die Zeichen dafür, daß die bisherige Abschließung Rußlands in verkehrspolitischer Beziehung nicht mehr aufrechterhalten werden kann und soll. Rußland will, wie die oben angegebene Mitteilung besagt, ausführen, und zwar nicht nur Getreide, sondern auch Felle, Holz und andere Rohmaterialien, für die in Deutschland dringender Bedarf besteht, und ebenso wird Rußland dringenden Bedarf an Fertigfabrikaten, besonders an Maschinen und Maschinenteilen haben, die ihm Deutschland liefern kann. Wenn auch ein erheblicher Teil der russischen Aus- und Einfuhr über Petersburg und aushilfsweise vielleicht auch über Riga auf dem Seewege stattfinden wird, so muß doch beizeiten der Wiedereröffnung des direkten Bahnweges größte Aufmerksamkeit zugewendet werden. Die beteiligten Eisenbahnverwaltungen, die Deutsche Reichsbahn, die litauische, lettländische, esthländische und russische Staatsbahn sind daher zu einer vorläufigen Besprechung über die hierbei entstehenden Fragen Anfang des Monats zusammengetreten. Auf Grund eingehender technischer Versuche ist festgestellt worden, daß es möglich ist, die normalen russischen Güterwagen durch Untersetzen von Achsen, bei denen die Räder auf normale Spurbreite zusammengepreßt sind, von der russischen Spur auf die Regelspur übergehen zu lassen. Es ist also nicht mehr erforderlich, einen besonderen Wagenpark für diesen Verkehr vorzusehen. Die Umsetzung, die bei den Breidsprecher-Wagen besondere Baulichkeiten erforderlich machte, geschieht an jedem Punkte, an dem russische und Regelspur zusammentreffen, in einfachster Weise dadurch, daß der Wagenkasten von den Radsätzen mit Winden abgehoben wird und neue Radsätze normaler Spurweite daruntergesetzt werden. Der ganze Umsetzvorgang dauert durchschnittlich wenig mehr als fünf Minuten. Hieraus ist ersichtlich, daß der Verkehr ohne Umladung, soweit die Tätigkeit der Eisenbahn in Frage kommt, denkbar größten Umfang annehmen könnte. Falls ein großer Verkehr aufkommt, würde eine weitere Beschleunigung sich dadurch erzielen lassen, daß die bisher von Hand betriebenen Winden mit elektrischem Antriebe versehen würden.

Eine Schwierigkeit ergibt sich vorläufig daraus, daß bisher die Eisenbahnen der Sowjet-Republik dem sonst für ganz Europa geltenden Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) nicht beigetreten sind. Hierzu bestand bisher bei dem Fehlen eines direkten Verkehrs kein Bedürfnis. Es sollen jedoch in nächster Zeit weitere Verhandlungen stattfinden, durch welche diese wagenrechtliche Frage sowie die weitere Frage, in welcher Weise die durch die Umsetzung entstehenden Kosten vom Verkehr aufgebracht werden sollen, hoffentlich in einer den Verkehrsinteressen voll Rechnung tragenden Weise ihre Lösung finden werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif). Nr. 503 des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 werden die Tierfrachten um 150 v. H. erhöht. Die Erhöhung wird durch eine Umrechnungstafel Nr. 9 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Oktober 1922 durchgeführt. Die Umrechnungstafel Nr. 8 vom 1. Juli 1923 tritt mit Ablauf des 31. Juli 1923 außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (R.G.Bl. 1914, S. 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Juli 1923. (985)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Güter-, Tier- und Kohlentarife.

Die deutsche Fracht wird den innerdeutschen Tarifen entsprechend auf volle 10 ℳ abgerundet.

Altona, den 17. Juli 1923. (958)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Für den Verkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen — Tarifverz. Nr. 88 (bisher 312), Abschnitt II — treten am 1. August 1923 neue (erhöhte) Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfragen.

Oldenburg, den 18. Juli 1923.
Reichsbahndirektion. (970)

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 tritt der Nachtrag 12 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um 150 v. H. durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO (R. G. Bl. 1914, S. 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Juli 1923. (986)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif Heft C 1b Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab werden die Frachtzuschlagssätze der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn (Abschnitt II, Unterabschnitt 22) um 150 v. H. erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Elmshorn, den 21. Juli 1923. (990)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Reichsbahntiertarif. Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden im Abschnitt F die besonderen Frachtzuschläge der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn um 150 v. H. erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Elmshorn, den 21. Juli 1923. (989)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Wirkung vom 1. August 1923 werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8 (¹) und 9 um 150 % erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. (R.G.Bl. 1914 S. 455).

Altona, den 22. Juli 1923.
Reichsbahndirektion. (977)

Tfv. 401. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II (Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.) gültig vom 1. Februar 1922.

Werden auf dem Wasserwege eingegangene Kohlen zu Koks weiterverarbeitet, so kann dieser Koks vom 1. Juli 1923 ab von den unter IV 2 genannten Wasserumschlagsplätzen bei Beachtung der Anwendungsbedingungen zu den Sätzen des Kohlenausnahmetarifs befördert werden.

Essen, den 16. Juli 1923. (967)
Reichsbahndirektion.

Güter- und Tierverkehr zwischen Polnischoberschlesien und dem übrigen Polen sowie Danzig über Deutschoberschlesien.

In unserer Bekanntmachung vom 4. 7. 1923 ist der Tag der Einführung des Nachtrags 1 vom 1. 7. 1923 auf 15. 7. 1923 zu ändern. (966)

Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen)
vom 17. 7. 1923,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsche Eisenbahn-Tarife, Teile I (Tfv. 1 a/b, 1500, 2000).

Am 1. August 1923 treten in Kraft:

1. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Januar 1923 der Nachtrag VI,
2. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag X,
3. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag X.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs, insbesondere die mit unseren Bekanntmachungen vom 20. Juli 1923 bekanntgegebenen Erhöhungen im Güter- und Tierverkehr sowie im Personen- und Gepäckverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455). Die neuen Tarifdrucksachen können ab Ende Juli 1923 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. (981)

Berlin, den 20. Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- u. Tiertarife, Teile I und II.

Mit Wirkung vom 1. August 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge sowie die Neben- und örtlichen Gebühren erhöht. Aus diesem Anlaß erscheinen zu den Tarifen teils Neuausgaben, teils Tarifnachträge und Umrechnungstafeln. Die Erhöhung beträgt rund 150 %. Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. Die neuen Tarifdrucksachen können ab Ende Juli 1923 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. (980)

Berlin, den 20. Juli 1923.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Mit Gültigkeit vom 23. Juli 1923 werden die Gebühren für das Umladen von Wagenladungsgütern von Vollspurwagen auf Schmalspurwagen und umgekehrt bei Langholz auf 850 *M*, bei Steingrus, ungemahlen, und Steinsplitt, ungemahlen, sowie bei Steinschrotten Steinschlag und Schotter auf 200 *M* und bei anderen Gütern auf 600 *M* für 100 kg festgesetzt. Die Gebühr für die Gestellung usw. von Rollfahrzeugen wird auf 60 000 *M* für jeden auf- oder abgesetzten Vollspurwagen erhöht. Diese Gebühr ermäßigt sich um 4000 *M*, wenn private Rollfahrzeuge verwendet werden. Die sofortige Einführung der erhöhten Gebühren gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahnverkehrsordnung.

Dresden, den 20. Juli 1923.
Reichsbahndirektion. (971)

---

a) Reichsbahn-Gütertarif — Heft C I b — Tfv. 4 a.

Im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ treten zu den im Tarifanzeiger angegebenen Zeitpunkten Änderungen und Ergänzungen ein in den Unterabschnitten Zn 7 a, 11, 34, 43, 44, 46, 53, 72, 73, 77, 82, 84, 84 a und 110 (bei Mannheim Industriehafen).

b) Reichsbahn-Gütertarif — Heft C I c — Tfv. 4 b.

Mit Gültigkeit vom 25. Juli 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung zwischen Bentheim und Bentheim Nord erhöht.

Näheres enthält die Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bf. Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Juli 1923.
Reichsbahndirektion. (972)

Ost-Mitteldeutsch-Russischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 wird die Station Groß-Veltheim in den Tarif einbezogen. Ferner werden die Entfernungen für die Stationen der Braunschweig-Schöninger und Oschersleben-Schöninger Eisenbahn sowie für die Station Gliesmarode B.L.E. erhöht. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist beruht auf der vorübergehenden Änderung des § 6 (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Juli 1923.
Reichsbahndirektion. (975)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. Juli 1923 werden die Stationen Bad Lippspringe und Wewelsburg als Sammellagerstationen in den Ausnahmetarif 1 a für Rundhölzer zu Grubenzwecken des Bergbaues einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Juli 1923.
Reichsbahndirektion. (973)

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1923 wird im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 11 für Düngemittel unter 3 D „Höhlendünger (erdiger, phosphorhaltiger Kalk)“ nachgetragen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Juli 1923.
Reichsbahndirektion. (974)

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. August 1923 treten zu den Tarifheften 1, 2 und 3 die Nachträge 1 in Kraft. Die Nachträge enthalten außer Berichtigungen und Ergänzungen auch Entfernungsänderungen. Nähere Auskunft erteilen die Tarif- und Verkehrsbüros der beteiligten Reichsbahndirektionen. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Breslau, den 14. Juli 1923.
Reichsbahndirektion. (976)

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Februar 1923.

1. Zum Anhang vom 1. April 1923 wird ein Nachtrag I, enthaltend die Zuschlagstafeln XI—XV, ausgegeben. Der Nachtrag ist bei unserer Auskunftsstelle oder durch Vermittlung der Abfertigungen käuflich.
2. Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 werden die Frachtsätze für die außeritalienischen Strecken um 2150 % erhöht. Die neuen Sätze sind durch Vervielfachung der im Tarif auf Seite 35—87 enthaltenen Schnittfrachtsätze mit 22,5 unter Aufrundung der Bruchteile auf volle Mark zu bilden.

Außerdem sind die Zuschläge der Zuschlagstafel XIII zu berechnen.

Frankfurt (Main), den 21. Juli 1923.
Reichsbahndirektion. (982)

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 treten außer den im letzten Ausschreiben bekanntgegebenen Änderungen über die Frachtzahlung, das Nachnahmeverbot usw. Änderungen und Ergänzungen des Vorworts, der Besonderen Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen (Abschnitt I) und der Tarifvorschriften (Abschnitt II) in Kraft. Ferner werden zum gleichen Zeitpunkt im Abschnitt IV die Anwendungsbedingungen zu Tarif Nr. 1 und 2 teilweise geändert. Im Abschnitt V werden die Frachtsätze der nur für die Umbehandlung von Bahn zu Bahn vorgesehenen Tarifpunkte (Bomst Übergang, Borken-Grenze usw.) vorläufig außer Kraft gesetzt.

Wegen der Änderungen und Ergänzungen wird auf das gleichzeitige Ausschreiben in den Tarif- und Verkehrsanzeigern der Deutschen Reichsbahn Bezug genommen; außerdem erteilen Auskunft die Dienststellen und das Tarifamt.

München, 18. Juli 1923. (959)
Tarifamt beim RVM., ZB.

Güterverkehr Deutschland und Saargebiet-Ungarn.

Bis Ende des Jahres 1923 wird für jene Obst- u. Gemüsesendungen aus Ungarn, für die die ungarischen Verfrachter entsprechende Sicherheit bei den k. ung. Stb. leisten, Frachtüberweisung ab der ungarischen Grenze an die Empfänger zugelassen. Die Frachtbriefe hierzu enthalten einen Genehmigungsvermerk der k. ung. Staatsbahnen, die auch für den Eingang der überwiesenen Frachten haften. Von den deutsch-österreichischen Grenzstationen — es kommen nur Sendungen durch Österreich allein in Frage — sind die Sendungen bei Frachtüberweisung auf den Empfänger zu übernehmen.

München, den 18. Juli 1923. (978)
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Reichsbahn-Saarbahn-Güterverkehr. Heft 3. Verkehr mit Süddeutschland vom 1. Juli 1923.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 wird der Nachtrag II ausgegeben. Er enthält neben den bereits im Verfügungsweg bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen auch erhöhte Entfernungen für die Stationen der Bregtalbahn und der Lokalbahnaktiengesellschaft in München. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 455). Preis 840 *M*. (979)

München, den 14. Juli 1923.
Tarifamt beim RVM., ZB.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. August d. J. ab werden die Stationen Grube Ludwig (R.-B.D. Halle a. S.) und Bollstedt, Grabe, Körner und Oesterkörner (Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn) einbezogen.

Näheres durch die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 16. Juli 1923. (961)
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. August werden die badischen Privatbahnstationen Eichtersheim und Mühlhausen b. Wiesloch aufgenommen, jedoch nur für Sendungen des Ausnahmetarifs 6. Gleichzeitig wird die badische Tarifstation Rappenau Saline aufgehoben. Ab 22. Juni d. J. sind die Entfernungen sämtlicher Stationen der Braunschweig-Schöninger und der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn, sowie teilweise der Station Schöningen Reichsb. geändert. Nähere Auskunft bei den beteiligten Abfertigungen. (984)

Erfurt, den 22. Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Rumänischer Gütertarif.

In der Anlage auf Seite 7 des Tarifs tritt unter C, a, 2 an Stelle des dort befindlichen Verzeichnisses der tschechoslowakisch-ungarischen Grenzübergangsstationen das nachfolgende Verzeichnis:

2. Tschechoslowakisch-ungarische Grenzübergangsstationen.

Tschechoslowakische Bezeichnung.	Ungarische Bezeichnung.
Bratislava-Petrzalka	
Nové Komarno	Komarom
Parkáň-Nána	Szob
Šahy*)	Diégelypalánk*)
Lučenec*)	Ipolytarnocz*)
Somosová	Salgotarján
Siač	Bánréve
Turna pri Moldave	Tornanádaska
Čana	Hidasnémeti
Slovenské Nové Mesto	Sátoraljauhely
Čop**)	Záhony**)

*) Nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet.
**) Noch nicht eröffnet.

Breslau, den 20. Juli 1923. (983)
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 86. Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, Teil I.

Am 1. August d. J. werden entsprechend dem Vorgehen der Reichsbahn die Frachtsätze und besonderen Frachtzuschläge um 150 v. H. erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Elmshorn, den 21. Juli 1923. (983)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Tschechoslowakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II. Ergänzung.

Bei den in den Tabellen auf Seite 15 bis 18 des Nachtrages III zum oben bezeichneten Tarife enthaltenen ungarischen Stationen ist in der Spalte 2 der genannten Tabelle zu der Abkürzung „ö. K." ein + beizusetzen und am Fuße der genannten Seiten nachfolgende Anmerkung beizufügen:

„+ Es gelangt bis auf weiteres die im Schiffslokalgüterverkehre zwischen österr. und ungar. Stationen jeweils festgesetzte Verhältniszahl zur Anwendung."

Wien, 13. Juli 1923. (962)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Cechoslovakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II. Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 werden im Nachtrag II zum oben genannten Tarife auf Seite 16 die unter II im Ausnahmetarif 19 angegebenen Frachtsätze für Kohle in nachfolgenden Relationen wie folgt abgeändert:

Nach der Station	Von der Station					
	Chomutov bušt. nádr.	Da-lvice	Kadan-Pruné-rov	Karlovy Vary bušt. nádr.	Pomecké Kraiupy	Tusimice
	cechoslovakische Heller für 100 kg					
Bratislava dunajské nábrezic	1188	1541	1356	1550	1328	1359
Nové Komárno	1348	—	1515	—	1487	—

Wien, den 1. Juli 1923. (968)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Güterverkehr.

Teutoburger Wald-Eisenbahn. Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. August 1923 tritt, wie bei der Reichsbahn, eine weitere Erhöhung der Fahrpreise und Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr ein. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Gütersloh, Berlin, } den 20. Juli 1923.
Die Direktionen. (969)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 24. Juli 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 4200 M für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Berlin, den 18. Juli 1923. (964)
Reichsbahndirektion.

Ab 1. August 1923 werden die im Nachtrag II zum Ostseebädertarif angegebenen Juni-Fahrpreise in der I. und II. Klasse um das Sechzehnfache und in der III. Klasse um das Zehnfache erhöht. Der Gepäckfrachtsatz beträgt vom gleichen Tage ab 128 M für je 10 kg und 1 km. Die Expreßgutfracht entspricht dem jeweils um 60 v. H. erhöhten Eilguttarif.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Fahrkartenausgaben und Gepäckabfertigungen, sowie unser Verkehrsbüro, Lindenstraße 19/20.

Stettin, im Juli 1923 (987)
Reichsbahndirektion.

Tfv. Nr. 736. Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und dem Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen über Österreich. Tarif vom 15. April 1923.

Am 15. Juli 1923 ist der Nachtrag II zum Tarif in Kraft getreten. In dem Nachtrag sind die Änderungen durchgeführt, die sich durch die am 1. Juli auf der Deutschen Reichsbahn und am 15. Juli auf den österreichischen Bahnen eingetretenen Tariferhöhungen ergeben haben. (965)

Verkehrsamt
beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern, München.

4. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung von drei eingleisigen, eisernen Überbauten für die Straßenunterführung — Bauwerk 13 — in Km. 16,3 + 35 der Strecke Tegel-Hennigsdorf (zweigleisiger Ausbau und Hochlegung) soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 15. August 1923, vormittags 10½ Uhr, portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung und Aufstellung von drei eingleisigen eisernen Überbauten des Bauwerks 13 der Strecke Tegel-Hennigsdorf" versehen, an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 258, einzureichen.

Die Angebote werden um 11 Uhr vormittags im Dienstgebäude der Reichsbahndirektion, Berlin SW 11, Königgrätzer Straße 105, Zimmer 21, geöffnet.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, bei uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 258, einzusehen, oder von dort gegen portofreie Einsendung von 5500 M in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im technischen Büro, Königgrätzer Straße 105, Zimmer 22, zur Einsichtnahme aus.

Zuschlagsfrist 15. September 1923.

Berlin, im Juli 1923. (963)
Reichsbahndirektion.

Die Ausführung des Asphaltbelages für die beiden Fernbahnsteige des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin (3300 qm) soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen im Geschäftszimmer der unterzeichneten Bauabteilung zur Einsichtnahme aus und können gegen Einsendung von 3000 M für das Angebotheft sowie Rückporto für Doppelbrief bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet am 3. August 1923, mittags 12 Uhr, im Geschäftszimmer der Bauabteilung statt. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen einzusenden. Zuschlagsfrist bis zum 15. August 1923. (960)

Eisenbahnbauabteilung 2 Berlin NW. 7,
Prinz-Louis-Ferdinand-Straße 12.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 31. Berlin, den 2. August 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die subjektiven und objektiven Selbstkosten sowie die praktischen Kalkulationsgrundlagen in der Reichsbahntarifpolitik.

Eine begriffstheoretische Studie und Erwiderung.

Von Oberregierungsrat **Dr. W. Spieß**, Frankfurt (Main).

Leider erst im Abdruck aus der Verkehrstechnischen Woche kommt mir in Nr. 21 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen der Artikel „Zur Tarif- und Finanzpolitik der Deutschen Reichsbahn" von Professor Dr.-Ing. Wentzel zu Gesicht. — Anknüpfend an den im Heft III der „Reichsbahn" Seite 45 von mir ausgesprochenen Satz, daß der Zinsen- und Tilgungsdienst des Anlagekapitals bei den Selbstkosten als Kalkulationsgrundlage unserer Tarife heute keinerlei Bedeutung mehr besitze, stellt Wentzel die Frage: Ist es überhaupt richtig, daß wir trotz des sehr viel größeren Sachwertes der Anlagen bei Bemessung der Tarife mit einem nominalen Anlagekapital von nur rund 40 Milliarden Papiermark und einem dementsprechend geringeren Zinsendienst rechnen?

Die Frage kann als betriebswissenschaftlich-grundsätzliche oder als nur praktisch-tarifpolitische aufgefaßt werden. Die weiteren Ausführungen Wentzels in dem zitierten Aufsatze gehen teils nach der ersteren, teils nach der letzteren Richtung. Soweit die Fragestellung die grundsätzliche Seite betrifft, wird damit eine der Voraussetzungen, soweit lediglich die tarifpolitische Seite berührt wird, werden die Folgerungen meines seinerzeitigen Aufsatzes angegriffen. Ich möchte meine Stellung demgegenüber sowohl zu dem ersten wie zu dem zweiten Probleme dartun.

Der Zinsen- und Tilgungsdienst des Anlagekapitals bildet einen Teil der Selbstkosten jeden Unternehmens. Grundsätzlich gefaßt, d. h. auf alle Selbstkosten bezogen, bedeutet daher die von Wentzel gestellte Frage: Wie hat der Unternehmer seine Selbstkosten in seine Kalkulation einzusetzen — nach den besonderen in seinen persönlichen Verhältnissen (subjektiven Momenten) begründeten Ansätzen, also z. B. unter Berücksichtigung billiger Einstandspreise, vorsorglicher Abschreibungen u. dergl., oder nach den allgemeinen für alle Unternehmen gleicher Art durchschnittlich und gleichmäßig geltenden objektiven Momenten, also etwa nach den jeweiligen markttechnischen, finanziellen, betriebstechnischen und sonstigen in der Gesamtsituation begründeten Ansätzen?

Das private Unternehmen steht in normalen Zeiten (soll heißen: Zeiten der Beständigkeit aller in Betracht kommender Werte, insbesondere auch der Valuta) auf dem Standpunkt, subjektiv zu kalkulieren. Auch Wentzel vertritt diese Auffassung, wenn er sehr richtig darauf hinweist, daß „es für die Leitung einer Fabrik sehr angenehm ist, wenn sie ihre Vermögenswerte bis auf geringe Beträge abgeschrieben und nur geringes Anlagekapital zu verzinsen hat", daher in der Lage ist, „ihre Erzeugnisse gegenüber der Konkurrenz zu niedrigeren Preisen auf den Markt zu werfen". — Das typische Beispiel in Deutschlands Goldmarkzeiten hierfür bot die A. E. G., die sich seit Jahrzehnten rühmen konnte, von Jahr zu Jahr ihre gesamten maschinellen Investitionen gänzlich abzuschreiben und die gerade infolgedessen in der Lage war, im Elektromarkt das Preisniveau derart zu gestalten, daß mit Ausnahme des ebenbürtigen Siemens-Schuckert-Trustes die übrigen Wettbewerbsunternehmungen auf der Strecke blieben oder sich, wie Felten-Guilleaume/Lahmeyer und Bergmann, den übermächtigen Rivalen zu Willen beugen mußten. Wie in diesem Falle,

so arbeitet auch sonst allgemein die Fabrikation auf Grund subjektiver Selbstkostenkalkulation auf Grund der Erkenntnis: Sobald ich meine subjektiven Selbstkosten hereingeholt habe, bin ich hinsichtlich dessen, was die Erzeugung meines Verkaufsproduktes kostete, gedeckt; alles weitere ist Gewinn.

Man kann in diesem Zusammenhange nicht den Unterschied machen (wie er allerdings von Wentzel gemacht wird), daß der Fabrikant „bei stockendem Absatz zu niedrigem Preise seine Erzeugnisse auf den Markt werfe“, andererseits aber „es ihm nicht einfallen werde, von zahlungsbereiten Käufern begehrte Waren ebenfalls billiger zu berechnen“. Die hiermit in die Debatte eingeführte Unterscheidung ist keine Unterscheidung mehr hinsichtlich des Kalkulationspostens: Selbstkosten, sondern eine Unterscheidung hinsichtlich eines ganz anderen Punktes, nämlich der Preispolitik. Zweifellos ist es richtig, daß die Preisstellung des Fabrikanten durchaus verschieden sein kann und verschieden sein wird, je nach der Aufnahmewilligkeit des Marktes im allgemeinen und je nach der Zahlungswilligkeit des einzelnen Käufers im besonderen. Mit den Selbstkosten und mit der grundsätzlichen Frage: subjektive oder objektive Selbstkosten? aber hat dies nichts zu tun, denn je nach der Preisstellung kann und wird zwar der Gewinn in einem Fall höher, im anderen niedriger sein. Der Selbstkostenansatz aber ist in allen Fällen der gleiche; und zwar ist es der subjektive Selbstkostenansatz. Der Fabrikant rechnet sich aus: 1. mit dem Rohstoff habe er sich für das verkaufte Fabrikat zu dem und dem Marktpreise eingedeckt, 2. an Fabrikationskosten sei auf das Fabrikat ein Betrag von der und der Höhe erwachsen, 3. es verbleibe ihm somit ein zahlenmäßiger Reingewinn von dem und dem Betrage. — Dies das Ansatzschema der Ergebnisrechnung, und dies auch das Ansatzschema der dem Verkauf vorangehenden Kalkulationsrechnung. — Mit anderen Gesichtspunkten ist in Goldmarkzeiten überhaupt nicht oder nur in ganz verschwindendem Maße gerechnet worden.

Das Vorgesagte mag — bevor zur Betrachtung der heutigen besonderen Verhältnisse bei labiler Valuta übergegangen wird — noch an einem Beispiel dargelegt sein: Wenn im Spessart zwei Holzschleifereien in verhältnismäßig benachbarter Lage bestehen, von denen die eine mit Dampfmaschinen betrieben wird, während die andere ihren Kraftantrieb einem vorüberfließenden Bache entnimmt, so sind in diesem Falle die subjektiven Selbstkosten des Holzschliffes des einen Betriebes und die subjektiven Selbstkosten des Schliffes des anderen Betriebes — ceteris paribus — verschieden, um den (Mehr-) Preis, den der Bezug der Kohle oder des sonstigen Feuerungsmaterials für den Dampfbetrieb verursacht, gegenüber den (geringeren) Aufwendungen, die mit der Wasserkraftverwendung an der anderen Fabrikationsstelle verbunden sind. Bei seiner Preiskalkulation wird der Inhaber des Wasserbetriebes sich lediglich auf seine subjektiven Verhältnisse beziehen, wird seinen Preis also normieren, wie seine Selbstkosten und sein Gewinnzuschlag ihm dies als entsprechend erscheinen lassen. Sehr wohl möglich ist dann allerdings, daß — namentlich wenn weit und breit kein weiterer Holzschliffbetrieb als sein eigener und eben derjenige seines Dampfkonkurrenten vorhanden ist — der wasserkraftmäßig Fabrizierende bei der Normierung seines Gewinnzuschlages sich sagt: Meine subjektiven Selbstkosten betragen zwar nur 10 ℳ pro Verkaufseinheit; ich könnte deshalb schon zu 15 ℳ mit schönem Nutzen verkaufen; da aber mein Konkurrent mit dem Dampfbetrieb Selbstkosten in Höhe von mindestens 20 ℳ hat, sich im Gegensatz zu meinen subjektiven Selbstkosten das durchschnittliche (objektive) Selbstkostenniveau des Holzschliffes in hiesiger Gegend also auf 15 ℳ berechnet, verkaufe ich nicht schon zu 15 ℳ, sondern erst zu dem hiernach auch noch ganz angemessen erscheinenden Preise von 20 ℳ. Und umgekehrt würde der Dampfkonkurrent vielleicht bei seiner Verkaufspreisfestsetzung sich sagen: Meine subjektiven Selbstkosten betragen zwar 20 ℳ; ich will aber aus besonderen (vielleicht kommunalpolitischen, vielleicht verbandspolitischen, vielleicht noch anderen) Gründen die Absatzmöglichkeit gerade hier in der Umgebung nicht gänzlich verlieren; und so will ich, im Hinblick auf die geringeren Selbstkosten meines Nachbarn am Bache von 10 ℳ, schon zu 15 ℳ verkaufen. Der letztere Fall wäre ein typischer Fall des „Verkaufs unter Selbstkosten“, obwohl die objektiven Selbstkosten nur 15 ℳ betrügen, mithin dem Verkaufspreis noch gerade entsprächen.

Das Beispiel will beleuchten, daß die objektiven Selbstkosten zwar für die Preispolitik des Kaufmanns von entscheidendster Bedeutung sein können, der im Sinne der Betriebwissenschaft aber als „Selbstkostenansatz“ bezeichnete Bestandteil der Warenkalkulation hierdurch nicht berührt wird. Der kalkulatorische Selbstkostenansatz wird gebildet immer nur von den subjektiven Selbstkosten. Denn in Goldmarkzeiten bietet die Berücksichtigung der subjektiven Selbstkosten Verlustsicherung: Oberhalb meiner subjektiven Selbstkosten kann ich, ohne daß mein Vermögen je verringert wird, mein Geschäft dauernd wirtschaftlich betreiben. Oberhalb der objektiven Selbstkosten ist die gleiche Gewähr, wie obiges Beispiel vom Standpunkt des Dampfbetriebsinhabers betrachtet zeigt, nicht gegeben. Der betriebwissenschaftliche Sinn der Verlegung des Kalkulationsansatzes in einen Teil, der negativ jeden Verlust ausschließt (Selbstkostenansatz) und in einen Teil, der positiv die Gewinnerzielung gewährleistet (Gewinnzuschlag), wird nur bei Einsetzung der subjektiven Selbstkosten erfüllt. Der Kaufmann und der Fabrikant muß deshalb in seiner Kalkulation als Selbstkosten (im Gegensatz zum Gewinn) stets betrachten und ansetzen die subjektiven Selbstkosten.

Der Satz: Oberhalb meiner subjektiven Selbstkosten kann ich, ohne daß mein Vermögen je verringert werden kann, mein Erwerbsunternehmen dauernd wirtschaftlich betreiben — verliert in Zeiten der Währungsunbeständigkeit seine praktische Richtigkeit. Der Detaillist am kleinen Ort, der heute noch wie in Goldmarkzeiten mit geringem Gewinnzuschlag zu seinen (subjektiven) Selbstkosten verkauft, „verdient sich arm“. Und aus dem Munde des gewitzigteren Geschäftsmannes in größeren Verhältnissen erklingt stets wiederholt die zum Gemeinplatz gewordene Klage: „Man kann nicht mehr kalkulieren. Das ganze Geschäft ist Spekulation!“ — Diese letzte Formulierung trifft den Nagel auf den Kopf: Die auf wirklich realer Tatsachengrundlage beruhende Position der Preiskalkulation: die eigenen gehabten Auslagen, die subjektiven Selbstkosten, haben heute ihren früheren Wert, gegen Verlustmöglichkeiten zu sichern, verloren. Die Kalkulation im alten Sinne ist damit völlig zerbrochen. Geblieben ist von den beiden früheren Elementen der Preisermittelung nur der Gewinnzuschlag, der in seiner größeren oder geringeren Höhe (je nach Veranschlagung der Absatzchance) von jeher spekulativ war.

Bei solch völliger kalkulatorischer Unsicherheit kann Handel und Markt nicht gedeihen. Zur Abhilfe werden neue Wege gesucht, und in neuer Weise treten die objektiven Selbstkosten uns für die Preisbildung entscheidend vor die Augen: Im Rechtsleben als Richtschnur für die Nachprüfung der Preise; mangels Erfaßbarkeit der subjektiven Selbstkosten und in Schaffung einer allgemein anwendbaren Preisgrundlage sind die Preisprüfungsstellen ebenso meist wie das Strafgericht, das den Tatbestand des Wuchers feststellen soll, auf die objektiven Selbstkosten angewiesen. Im Wirtschaftsleben gilt das gleiche für die Preisfestsetzung der Syndikate. — Vor allem aber sucht heute der einzelne Kaufmann dieselbe Sicherung, die früher die Berücksichtigung der subjektiven Selbstkosten ihm gab, jetzt zu erlangen durch Beachtung des objektiven Selbstkostengesichtspunktes im sog. Wiederanschaffungsprinzip.

Wie die Dinge heute liegen, ist dem Kaufmann nicht um den Verkauf, sondern um den Einkauf seiner Waren bange; die aus stockendem Absatz sich ergebenden Gefahren erscheinen ihm gering gegenüber den Verlusten, die daraus zu entstehen drohen, daß in der Zeit zwischen dem heutigen Verkauf des Fabrikates und der demnächstigen Wiederbeschaffung der entsprechenden Rohmaterialien letztere derart im Preise steigen, daß nur unter Aufwendung viel größerer neuer Mittel, d. h. erweiterter Investition, d. h. mit verstärkter Kapital- bzw. Zinsbelastung das soeben

— an den früheren subjektiven Selbstkosten gemessen — lukrativ abgeschlossene Geschäft erneuert werden kann. Während früher dank dem ruhenden Pol der Valuta die allgemeinen (objektiven) Verhältnisse als das relativ stabile Element, und die persönlichen (subjektiven) Verhältnisse als die variableren erschienen, verkehren sich mit der Erschütterung der Valuta die Dinge in ihr Gegenteil, und die mit der Berücksichtigung der Selbstkosten in der Kalkulation verfolgte Sicherung vor Verlusten wird zu erreichen gesucht, indem man statt den subjektiven nunmehr den objektiven Selbstkostengesichtspunkt des Wiederanschaffungspreises zum entscheidenden Maßstab macht.

Aber auch diese Kalkulation ist keineswegs ein Allheilmittel gegenüber der schwankenden Valuta. Steigt nämlich der Wert des Geldes, so sinkt der Wert aller anderen (an ihm gemessenen) Güter, und, wer dann noch nach dem Wiederbeschaffungsprinzip, d. h. nach objektiven Selbstkosten kalkuliert, erhält sich zwar seine S u b s t a n z, aber nicht sein V e r m ö g e n. Die Aufgabe, vor Vermögensverlust zu bewahren (so wie sie die Berücksichtigung der subjektiven Selbstkosten in Goldmarkzeiten gewährleistete), erfüllt also auch die Berücksichtigung der objektiven Selbstkosten in Zeiten der Wertunbeständigkeit nicht unbedingt.

Die praktische Folgerung aus dem letzten Satze haben wir alle während der letzten Monate der Markstabilisierung erfahren: Der zeitweisen Währungsstabilisierung ist durchaus keine proportionale Preisermäßigung parallel gegangen. Gegenüber der objektiven Möglichkeit (namentlich für verkaufte Auslandsprodukte), sich alsbald billiger einzudecken, war die subjektive Tatsache, daß Kaufleute und Fabrikanten auf von ihnen selbst zu zahlenmäßig höheren Preisen gekauften Waren saßen, mithin trotz Substanzerhaltung nur unter Vermögenseinbuße verkaufen konnten, von solcher Bedeutung, daß die höheren subjektiven Selbstkosten die Tatsache niedriger gewordener objektiver Selbstkosten alsbald wieder übertönten, die Handelswelt sich nicht entschließen konnte, „unter ihren Selbstkosten“ (im alten Sinne) zu verkaufen. Unterhalb der subjektiven Selbstkosten kann wirtschaftlich auf die Dauer nicht gearbeitet werden. Sobald die subjektive Selbstkostenrechnung wieder zu höheren Preisen führte als der objektive Kostenüberschlag, mußte daher die subjektive Rechnung wieder in die alte, die Kalkulation beherrschende Stellung eintreten.

Die grundsätzliche Erörterung abschließend, beantworte ich hiernach die Frage: Subjektive oder objektive Selbstkosten in der Kalkulation? mit: Subjektive Selbstkosten! Die Berücksichtigung der objektiven Selbstkosten erscheint betriebswissenschaftlich nur berechtigt als Moment der Gewinnzuschlags- und Preispolitik. Von erhöhter besonderer Bedeutung erscheinen hier die objektiven Selbstkosten, wenn und soweit bei erschütterten wirtschaftlichen, insbesondere niedergehenden Währungsverhältnissen, die Berücksichtigung der subjektiven Selbstkosten nicht mehr der ihr begrifflich gestellten Aufgabe: in der Kalkulation vor Verlustmöglichkeiten zu schützen — gerecht zu werden vermag. Mehr als einen Notbehelf vorübergehender Natur kann die Berücksichtigung der objektiven Selbstkosten indessen auch dann nicht abgeben. Wentzel führt sehr richtig aus, daß bei dem heutigen Ansatz des Anlagekapitals mit dem seinerzeitigen Erwerbspreis von 40 Milliarden „die Reichsbahn einem Unternehmen gleicht, das seine Vermögenswerte bis auf wenige Mark abgeschrieben hat“. Ein derartiger Kapitalansatz ist ein subjektiver Selbstkostenansatz. Schon in dem von Wentzel berufenen Aufsatz in der „Reichsbahn“ habe ich diesen subjektiven Selbstkostenansatz bei der kalkulatorischen Berücksichtigung des Anlagekapitals angewandt; hinsichtlich der prinzipiellen Seite des Problems also stehen meine heutigen Ausführungen im Einklang mit meiner seinerzeitigen Stellungnahme, und zunächst nur in diesem Sinne beantworte ich daher hier schon die von Wentzel gestellte Frage dahin: G r u n d s ä t z l i c h ist es richtig, daß wir trotz des sehr viel größeren Sachwerts der Anlagen bei Bemessung der Tarife mit einem nominalen Anlagekapital von nur rund 40 Milliarden Papiermark und einem dementsprechend geringeren Zinsendienst rechnen.

(Schluß folgt.)

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

Vom 26. bis 28. Juni 1923 ist in Eutin die 131. Sitzung der ständigen Tarifkommission und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten abgehalten worden, in der folgende Beschlüsse gefaßt worden sind:

I. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A.

1. Um der Geldentwertung Rechnung zu tragen, werden die im Tarif enthaltenen Haftungsbeträge wie folgt erhöht:

a) in der Ausführungsbestimmung zu § 35 EVO. von 150 ℳ auf 50 000 ℳ und der Betrag von 2000 ℳ auf 500 000 ℳ;

b) in der Ausführungsbestimmung 4 zu § 40 EVO. von 2000 ℳ auf 500 000 ℳ;

c) in der Ausführungsbestimmung II zu § 54 EVO. von 5000 ℳ auf 1 500 000 ℳ;

d) in der Ausführungsbestimmung II zu § 89 EVO. von 5000 ℳ auf 1 500 000 ℳ und der Betrag von 150 ℳ auf 50 000 ℳ.

2. Borke (Rinde, auch Gerbrinde) durfte bisher nach Ziffer 10 der Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A nur bedeckt zur Beförderung angenommen werden. Nachdem festgestellt worden ist, daß Borke nicht als leichtentzündlich anzusehen ist, soll nunmehr das Wort „Borke“ in Ziffer 10 der Anlage II gestrichen werden. Dadurch entfällt der Bedeckungszwang für Borke. Ein Antrag, Schilfrohr, Heidekraut und Rohrgewebe ebenfalls unbedeckt zur Beförderung anzunehmen, wurde abgelehnt.

II. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B.

3. Als die deutschen Eisenbahnen am 1. Dezember 1920 zum 15-t-System übergingen, wurde neben anderen Ausnahmen auch die Bestimmung getroffen, daß im Verkehr mit oder über Strecken, auf denen ein Ladegewicht von mehr als 10 t wegen des zulässigen Raddrucks nicht ausgenutzt werden kann, abweichend von dem sonst für die Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen zugrundezulegenden Gewicht von 15 000 kg, ein Gewicht von mindestens 10 000 kg für jeden verwendeten Wagen zugelassen wurde. Im Interesse einer möglichst restlosen Wagenausnutzung wurde diese Bestimmung nach Beschluß der 125. Sitzung der ständigen Tarifkommission mit Wirkung vom 1. Januar 1922 dahin geändert, daß im Verkehr mit oder über Strecken mit beschränktem Raddruck der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen das verladbare Gewicht, mindestens 10 000 kg, zugrundezulegen ist. Aber bereits in der 125 a-Sitzung der ständigen Tarifkommission wurde zur Wiederherstellung der Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes und allmählichen Durchführung des reinen 15-t-Systems die völlige Beseitigung der Ausnahmevorschrift im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, beschlossen und am 1. Februar 1922 durchgeführt. In letzter Zeit eingegangene wiederholte Beschwerden der Verkehrtreibenden zeigten jedoch, daß diese Aufhebung der Ausnahmebestimmung als eine Härte empfunden wird, besonders dann, wenn an Stelle der angeforderten 10-t- oder 15-t-Wagen solche mit 20 t Ladegewicht gestellt werden. Dies hat nunmehr zur Einsetzung eines besonderen Unterausschusses geführt, der prüfen soll, wie eine Schädigung der Verfrachter infolge des auf bestimmten Strecken beschränkten Raddruckes vermieden werden kann.

4. Die Pulverfabriken fühlen sich dadurch beschwert, daß sie infolge der Vorschriften in der Anlage C zur EVO. einen 15-t-Wagen nur mit 10 000 kg (⅔ des Ladegewichts) beladen dürfen und dafür die im Verhältnis zu der Hauptklasse A um 10 % teurere Fracht der Nebenklasse A 10 bezahlen müssen. Diese Wirkung fällt um so mehr ins Gewicht, als die Fracht für das d o p p e l t e wirkliche Gewicht zu zahlen ist und dieses Gewicht sich noch um 10 % erhöht, wenn ein geschlossener Wagen gestellt wird, dessen Benutzung übrigens auch nicht in dem Ermessen des Bestellers liegt, sondern ihm von der Bahn vorgeschrieben wird. Zur Linderung dieser Härte wird dem § 17 (1) der Allg. Tarifvorschriften folgender Absatz angefügt:

„Für Sendungen, bei denen nach den Bestimmungen der Anlage C die Wagen nur bis zu ⅔ ihres Ladegewichts beladen werden dürfen, wird schon für ein Mindestgewicht von

20 000 kg (das Doppelte von 10 000 kg) die Fracht nach der Hauptklasse berechnet."

§ 17 (1) der Allg. Tarifvorschriften regelt ferner die Frachtberechnung für bestimmte Gruppen der Anlage C der EVO., und zwar sowohl bei Aufgabe als Stückgut wie als Wagenladung; bei der 3. Gruppe des Abschnitts I a A, die ausdrücklich den Titel trägt: „Sprengstoffe, die nur in Wagenladungen befördert werden dürfen", tritt die Frage auf, ob trotz der verlangten Auflieferung der Sendungen „in Wagenladungen" die Frachtberechnung gleichwohl zu den Stückgutsätzen erfolgen kann, die vielfach eine billigere Fracht als die Abfertigung nach Ladungssätzen ergeben. Um auch hier helfend einzugreifen, wurde beschlossen, dem § 17 (1) der Allg. Tarifvorschriften den weiteren Zusatz anzufügen:

„Für Gegenstände, die nach der Bestimmung der Anlage C zur EVO. nur in Wagenladungen befördert werden dürfen, wird gleichwohl die Fracht so berechnet, als ob sie als Stückgut aufgegeben wären, wenn sich diese Berechnung billiger stellt als die Fracht für Wagenladungen."

5. Um die Frachtberechnung für motorlose Flugzeuge (Segel- und Gleitflugzeuge) tarifarisch festzulegen, wird in den § 29 der Allg. Tarifvorschriften als Ziffer 2 aufgenommen:

„Für motorlose Flugapparate, sogenannte Segelgleitflugzeuge, und Teile von solchen, die in gewöhnliche bedeckte Wagen nicht verladen werden können, wird bei Aufgabe als Fracht- oder Eilstückgut ein Mindestgewicht von 1000 kg, bei Aufgabe als beschleunigtes Eilgut ein solches von 2000 kg für jede Frachtbriefsendung und für jeden verwendeten Wagen berechnet. Unverpackte motorlose Flugapparate werden nur bedeckt zur Beförderung zugelassen."
(Die jetzige Ziffer (2) wird Ziffer (3).)

6. Nach § 33 der Allg. Tarifvorschriften wird die Fracht für gebrauchte leere Bierfässer, gebrauchte leere Bierflaschen usw., wenn sie in Wagen verladen werden, die zur Bier-, Mineralwasser- oder Gebäckbeförderung besonders eingerichtet sind und die von der Entladestation ohne Ablenkung durch Verfügung des Eigentümers nach der Bestimmungsstation der Packmittel zurückgehen, für das wirkliche Gewicht der Frachtbriefsendung, mindestens jedoch für 1000 kg für jeden Wagen und jede Frachtbriefsendung, zu den Sätzen der Klasse E berechnet. Damit insbesondere die in Kühl- und Spezialfischtransportwagen (Privatwagen) zurückgehenden gebrauchten Packmittel (Kisten, Körbe, Fässer, Wiepen) dieselbe Frachtberechnung erhalten, wird § 33 wie folgt gefaßt:

„Werden leere gebrauchte Packmittel in Wagen verladen, die zur Beförderung der im Verzeichnis V genannten Güter besonders eingerichtet sind und die von der Entladestation ohne Ablenkung durch Verfügung des hierzu Berechtigten nach der Heimatstation oder der neuen Beladestation der Wagen befördert werden, so wird bei Aufgabe der Packmittel als Frachtgut die Fracht für das wirkliche Gewicht der Frachtbriefsendung, mindestens jedoch für 1000 kg für jeden Wagen und jede Frachtbriefsendung, zu den Sätzen der Klasse E unter Wegfall der ermäßigten Fracht nach § 50 (8) berechnet. Diese Frachtberechnung tritt auch für Sendungen ein, die ohne Ablenkung der Wagen von einer Unterwegsstation nach der Heimatstation oder der neuen Beladestation der Wagen befördert werden. Für die von den Wagen etwa leer zurückgelegten Strecken wird die ermäßigte Fracht nach § 50 (8) erhoben. Im übrigen gelten für diese Sendungen die Bestimmungen für Wagenladungen (vgl. auch § 51 b)."

Weiter erhalten die Ziffern 1, 8 und 18 im Verzeichnis V entsprechende Hinweise auf § 33.

7. § 37 (2) a der Allg. Tarifvorschriften besagt, daß bei lebenden Fischen in Wasser für jedes angefangene Liter des durch den Eichstempel nachgewiesenen Raumgehalts des Gefäßes der Frachtberechnung 0,75 kg zugrundegelegt wird, gleichviel ob das Gefäß vollständig gefüllt ist oder nicht. Dieses Gewicht wird von 0,75 auf 0,6 kg ermäßigt.

Bei lebenden Fischen in Wasser in Wagenladungen wird nach § 37 (2) e der Frachtberechnung das wirkliche Gewicht der Sendung zugrundegelegt. Auch hier tritt eine Linderung insofern ein, als künftig nur 75 % des wirklichen Gewichts der Sendung zur Frachtberechnung herangezogen werden.

8. Auf Antrag des Deutschen Landwirtschaftsrates in Berlin ist die Wiedereinführung der früheren, vor dem 1. Juli 1918 in Kraft gewesenen Tarifvergünstigung für Saatgetreide und Hülsenfrüchte zur Erörterung gestellt worden. Es wurde beschlossen, den bisherigen § 40 der Allg. Tarifvorschriften wie folgt zu fassen:

„Anerkanntes Saatgut.

(1) Für **Getreide**, nämlich: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Spelz, und für **Hülsenfrüchte**, nämlich: Bohnen (Fisolen), Erbsen, auch Peluschken, Linsen, Wicken, wird die Fracht bei Aufgabe als Frachtstückgut für das halbe wirkliche Gewicht der Sendung nach den Sätzen der Klasse II, bei Aufgabe als Wagenladung nach den Sätzen der Klasse E, E 10 oder E 5 berechnet, wenn es sich um **anerkanntes Saatgut** handelt und dies auf dem Frachtbriefe vor der Auflieferung des Gutes von der für den Versandort zuständigen öffentlich-rechtlichen landwirtschaftlichen Berufsvertretung (Landwirtschaftskammer usw.) durch Abdruck eines Stempels nach folgendem Muster beglaubigt ist:

> Anerkanntes Saatgut der Saatzucht-/Saatbau-Wirtschaft des (Namen und Wohnort).
> **(Bezeichnung der für den Versandort zuständigen öffentlich-rechtlichen landwirtschaftlichen Berufsvertretung.)**

(2) Unter der gleichen Voraussetzung wird für Saatkartoffeln (Pflanzkartoffeln) in der Zeit vom 1. März bis 31. Mai die Fracht bei Auflieferung als Frachtstückgut für das halbe wirkliche Gewicht der Sendung nach den Sätzen der Klasse II berechnet.

(3) Die nachträgliche Beibringung des Vermerks oder Stempels ist unzulässig; erfolgt sie trotzdem, wird selbstverständlich Fracht nicht erstattet."

Die in den einzelnen Ländern in Betracht kommenden öffentlich-rechtlichen landwirtschaftlichen Berufsvertretungen sollen in den Erläuterungen genannt werden.

9. Im Verzeichnis I (der sperrigen Stückgüter) werden folgende Änderungen vorgenommen:

a) gestrichen werden die lfd. Nr. 3 (dünne Blätter und Flocken aus Holzzellstoff usw.), unter lfd. Nr. 11 „Futterkrippen", „Raufen" und „Tröge", lfd. Nr. 16 (Palmblätterabfälle), 17 (Pflanzen, lebende, folgende: Bäume und Gesträucher, ausgenommen verpackte) und 20 (Rinde (Borke) von Weiden und Faulbaum);
b) neu aufgenommen werden: „Spinnräder (Spinnkarren)";
c) in lfd. Nr. 4 wird hinter dem Wort „Gießkannen" zugesetzt: „ausgenommen solche aus verzinktem Eisenblech";
d) in lfd. Nr. 5 b wird die Stelle „Schlitten usw." wie folgt neu gefaßt: „Schlitten, folgende: Personenschlitten für Pferdebetrieb und Tretschlitten (Rennwölfe)";
e) in lfd. Nr. 8 wird hinter dem Wort „Ladengestelle" eingefügt: „Lampenschirmgestelle";
f) die lfd. Nr. 10 wird wie folgt neu gefaßt: „Holzstoffkisten und -schachteln, Pappschachteln, ausgenommen zerlegte oder ineinandergesetzte oder in Kisten, Verschläge oder dergl. verpackte. Als Verpackung in diesem Sinne gilt nicht das einfache Verpacken in Packpapier oder dergl. und Umschnüren mit Bindfaden oder Draht".

10. In das Verzeichnis II (der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter) werden neu aufgenommen: „Wäschemangeln".

11. Durch die Neuaufnahme von Kalziumkarbid in das Verzeichnis IV wird dieses zur Beförderung in Kesselwagen zugelassen.

12. In die ermäßigte Stückgutklasse werden aufgenommen: „Ölsaaten, wie in dieser Stelle der Klasse C genannt", und „Steine, wie in dieser Stelle der Klasse E, Ziffer 1, 2 und 3 genannt".

13. Ein Antrag des Tarifamts München, Bier bei Aufgabe als Stückgut im Gesamtgewicht von höchstens 1000 kg für die Sendung in die ermäßigte Eilgutklasse aufzunehmen, wurde abgelehnt.

14. Ebenfalls abgelehnt wurde ein Antrag um Aufnahme von Hefe in die ermäßigte Eilgutklasse und die Klasse B.

15. In Ziffer 8 der ermäßigten Eilgutklasse ist statt des Wortes „Molken" zu setzen: „Molke, auch eingedickte Molke".

16. Die Ziffer 32 der ermäßigten Stückgutklasse und die Stelle „Käse" in Klasse B werden wie folgt gefaßt: „Käse, auch Kräuterkäse, sowie Quark, Zieger und Molkeneiweiß".

17. Die Ziffer 10 der ermäßigten Eilgutklasse erhält folgende geänderte Fassung:

„Planzen,
a) lebende, folgende: usw. wie bisher,
b) Blindreben (Wurzelreben gehören zu den lebenden Pflanzen der Abteilung a)".

18. Auf Vorschlag des Unterausschusses zur Nachprüfung der deutschen Gütereinteilung wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

a) Bisher wurde für die Beförderung der Güter in bedeckten Wagen ein 10 %iger Gewichtszuschlag erhoben. Der Unter-

ausschuß war sich darüber einig, daß bei den heutigen, relativ hohen Frachten eine Änderung dieses Verfahrens erfolgen müsse, glaubte aber, die endgültige Lösung nicht übers Knie brechen zu sollen, und schlug deshalb Vertagung der Beschlußfassung bis zur Septembersitzung vor. Im Gegensatz hierzu hielt der Verkehrsausschuß eine provisorische Regelung dieser Frage für geboten. Er stellte deshalb den Antrag, den Zuschlag vom 15. Juli 1923 ab vorläufig auf 5 % zu ermäßigen. Trotzdem dieser Antrag von der Tarifkommission einstimmig angenommen wurde, ist mit seiner Durchführung vorerst nicht zu rechnen, nachdem sich der Tarifausschuß des Reichseisenbahnrats dagegen ausgesprochen und empfohlen hat, von einer provisorischen Regelung abzusehen und die Verhandlungen über die endgültige Regelung in der Septembersitzung abzuwarten.

b) Ein Antrag auf Frachtermäßigung für Getreide und Mehl wurde abgelehnt, weil eine derartige mit vielen Einnahmeausfällen für die Eisenbahn verbundene Maßnahme unter den derzeitigen Verhältnissen nicht für erforderlich gehalten wurde.

c) Das gesamte frische Obst wird aus Klasse B in Klasse C versetzt. Ferner werden die frischen Feld- und Gartenfrüchte der Klassen C und D in Klasse E zusammengefaßt. Ein Antrag auf Versetzung von frischem Kohl und frischen Zichorienwurzeln aus Klasse E in Klasse F wurde abgelehnt.

d) In § 31 der Allg. Tarifvorschriften wird die Mindestfracht für gebrauchte Packmittel nach dem Tarifstande vom 1. Juni 1923 auf 600 ℳ festgesetzt. Außerdem soll künftighin die Fracht für gebrauchte Packmittel für das halbe wirkliche Gewicht nicht mehr nach den Sätzen der allg. Stückgutklasse, sondern nach denen der ermäßigten Stückgutklasse berechnet werden.

e) Die Einbeziehung von Käse und Quark in die ermäßigte Eilgutklasse, die Detarifierung von frischem Fleisch und dergleichen sowie von frischen und geräucherten Kochwurstwaren, ferner von Fischen wurden abgelehnt.

f) Die Ziffer 7 der ermäßigten Stückgutklasse wird geändert in: „Blut und Blutmehl“.

g) Im jetzigen Tarif finden sich für Zucker folgende 5 Stellen:

in Klasse B:
„Zucker, folgender:
1. Rohzucker, soweit nicht in Klasse C genannt;
2. Rüben- und Rohrzucker, Kristallzucker, Farine“;

in Klasse C:
„Maltosezucker und Maltosesirup“;
„Rohzucker von weniger als 98 v. H. Polarisation“;
„Traubenzucker, Stärkezucker, auch Traubenzuckersirup und Stärkesirup“.

in Klasse E:
„Viehzucker, zu Futterzwecken durch Beimischung anderer Futtermittel vergällt“.

Diese Stellen sollen durch die folgenden ersetzt werden:

in Klasse B:
„Zucker, folgender:
1. Rohzucker, soweit nicht in Klasse C genannt;
2. Rüben- und Rohrzucker, Kandiszucker, Farine“;

in Klasse C:
„Zucker, folgender:
Rübenrohzucker von weniger als 98 v. H. Polarisation“;

in Klasse E:
„Zucker, folgender:
Viehzucker, zu Futterzwecken durch Beimischung anderer Futtermittel vergällt.“

h) In die Klasse B werden neu aufgenommen „Maisflocken, geröstet“. Ein Antrag, dieses Gut in das Verzeichnis II (der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter) aufzunehmen, wurde abgelehnt. Endlich soll in der Stelle „Mühlenfabrikate“ der Klasse C das Wort „sowie“ gestrichen und dafür ein Komma gesetzt, sowie am Schluß dieser Stelle nachgetragen werden: „sowie Flocken aus Getreide oder Hülsenfrüchten“.

i) In die Klasse B und die ermäßigte Stückgutklasse wird folgende neue Stelle aufgenommen:
„Fruchtsäfte, Fruchtsirup, Fruchtmark, Fruchtpasten“.
Aus der Stelle „Branntwein (Obstbranntwein) ...“ wird ...
Die durch einen Antrag bewirkte Stelle „Apfel- und Birnenwein“ in Klasse B wird gestrichen.

k) Die Gewährung von Frachtermäßigung für Keks, Zwieback, Backpulver und Speisepulver wurde abgelehnt.

l) In den Tarifstellen für „Eisen und Stahl“ treten folgende Änderungen ein: Die Ziffer 7 der Klasse C erhält folgende Fassung:

„7. a) Drahtstifte;
b) Zwickstifte aus Draht oder Blech“;

Der ab 1. Juni 1923 gültigen Ziffer 11 der Klasse B und der Ziffer 12 a der ermäßigten Stückgutklasse ist an entsprechender Stelle folgende Fassung zu geben:

„Klammern, Krampen und Schlaufen, sämtlich aus Draht, auch verzinkt“;

in Klasse B werden neu aufgenommen:

„Kohlenrutschen, einschließlich der zu ihrer Zusammensetzung erforderlichen eisernen Teile“;

der Anmerkung zu Ziffer 6 der Klasse E ist folgende Fassung zu geben:

„Werden gebrauchte Kraftmaschinen, die zum Betriebe von gebrauchten Maschinenpflügen oder gebrauchten Dreschmaschinen benutzt werden sollen, mit diesen aufgeliefert, so wird nachträglich die Frachtberechnung nach Klasse E gewährt, wenn nachgewiesen wird, daß die Kraftmaschinen am Bestimmungsorte zum Betriebe von Maschinenpflügen oder Dreschmaschinen verwendet worden sind“;

in Ziffer 9 der Klasse D ist zu streichen:

„2. gezogen“ (Absatz 3 wird 2);

in die ermäßigte Stückgutklasse werden neu aufgenommen:

„Weichenteile, ausgenommen Signalteile“;

der ab 1. Juli 1923 gültigen Ziffer 3 der Klasse B ist folgende Fassung zu geben:

„3. Bleche, folgende:
a) Fördewagenbleche, bearbeitet;
g) Well- und Dachpfannenbleche, beide auch verzinkt“;

in Ziffer 12 der ermäßigten Stückgutklasse ist unter a) in alphabetischer Reihenfolge aufzunehmen:

„Well- und Dachpfannenbleche, beide auch verzinkt“;

in Ziffer 9 der Klasse B, 8 der Klasse C und 7 der Klasse D ist hinter den Worten: „a) nicht zusammengesetzt“ ein Kreuz (†) und am Schlusse jeder Ziffer folgende Anmerkung aufzunehmen:

„†) Durch Guß, Schrumpfung oder Schweißung aus mehreren Teilen zu einem einheitlichen, in sich unbeweglichen Ganzen gewordene Stücke gelten nicht als zusammengesetzt“;

die gleiche Ergänzung ist in der Stelle „Guß-, Schmiede-, Preß- und Stanzstücke“ der Ziffer 12 a) der ermäßigten Stückgutklasse vorzunehmen;

die Ziffer 18 der Klasse B ist wie folgt zu fassen:

„Sprungfedern, auch lackiert, verkupfert oder verzinkt“,

und diese Änderung auch in Ziffer 12 a) der ermäßigten Stückgutklasse durchzuführen;

in Ziffer 3 der Klasse D die Worte „unverpackt, auch lose mit Papier umhüllt“ zu streichen.

m) In die Klasse E der Stelle „Metallhaltige oder chemische Metallverbindungen enthaltende Abfälle und Zwischenerzeugnisse“ soll als Ziffer 2 aufgenommen werden:

„2. Aluminiumschlamm (Rückstand der Aufbereitung von aluminiumhaltigen Aschen, Schlacken und Gekrätzen).“ (Die Ziffern 2—6 werden dadurch 3—7.)

n) Die Abtarifierung von Bleikabeln wird abgelehnt.

o) In den Tarifstellen „Holz“ und „Holzwaren“ treten folgende Änderungen ein:

die Ziffern 1 und 4 der Stelle „Holz“ der Klasse E werden wie folgt ersetzt:

„1. Stamm-, Stangen-, Scheit-, (Kloben-), Rollen-, Prügel- (Knüppel-) und Reisholz, sämtlich auch entrindet, gerissen oder gespalten, jedoch nicht weiter bearbeitet, ferner Abfall von Holz, lose, in Säcken oder gebündelt (Bündelholz), sämtlich bis zu 1,5 m lang,

2. Stockholz (Wurzel-, Stucken-, Stubbenholz),

zu 1 und 2 von folgenden Holzsorten:

Ahorn, Akazie, Apfelbaum, Aspe, Birke, Birnbaum, Buche (Rotbuche und Weiß- oder Hainbuche), Douglastanne (Douglasfichte), Eberesche, Edelkastanie, Eibe, Eiche, Erle, Esche, Faulbaum, Fichte, Kiefer, Föhre, auch Zirbelkiefer oder Arve), Kirschbaum, Lärche, Linde, Mehlbeerbaum, Nußbaum, Pappel, Pflaumenbaum, Roßkastanie, Tanne, Tulpenbaum (sog. amerikanische Pappel oder White-wood), Ulme (Rüster) und Weide.“

(Die bisherigen Ziffern 2 und 3 werden hierdurch 3 und 4); die Ziffer 9 der Stelle „Holz" der Klasse E wird wie folgt gefaßt:

„9. a) Schwarten (die beim Schneiden der Stämme oder Blöcke abfallenden äußeren Teile, die nur eine Schnittfläche und auf der anderen Seite mindestens überwiegend die Waldkante zeigen);

b) Säumlinge (die beim Besäumen der Bretter abfallenden äußeren Teile, die auf einer Seite noch überwiegend die Waldkante zeigen),
beide nicht über 6 m lang und nicht über 5 cm stark, am dünnen Ende ohne Rinde gemessen";

als Ziffer 6 a wird in der Stelle „Holzwaren" der Klasse D nachgetragen:

„6. a) Floßweiden (Floßwieden)",

und in Ziffer 8 der Stelle „Holzwaren" der Klasse C eingeschaltet:

zwischen „geschliffen" und „gefärbt" das Wort „gebohrt", nach „Bettstollen" das Wort: „Faßhahnen".

Gleichzeitig wurde folgender Deklarationsbeschluß gefaßt: „Durch eine Korkeinlage im Bohrloch der Faßhahnen wird die Frachtberechnung nach Klasse C und II nicht ausgeschlossen".

Die tarifarische Begünstigung von Holzriemenscheiben und Zeichengeräten sowie die Versetzung von Heide- und Reiserbesen aus Klasse D in E wurde abgelehnt.

p) Im Nebengebührentarif treten einige weniger wichtige Änderungen ein, von deren Wiedergabe Abstand genommen wird.

19. Lebende Pflanzen werden aus Klasse D in Klasse E versetzt und in die ermäßigte Stückgutklasse sowie das Verzeichnis II (der in großräumigen bedeckten Wagen zu befördernden Güter) aufgenommen. Im Verzeichnis III (der in großräumigen offenen Wagen zu befördernden Güter), wo die lebenden Pflanzen bisher aufgeführt waren, werden sie gestrichen.

20. In der Tarifstelle „Tonwaren" treten folgende Änderungen ein:

a) in die Klasse B werden neu aufgenommen:
„1. Feuertonwaren;
2. Isolierkörper aus Porzellan für elektrische Zwecke, auch in Verbindung mit anderen Stoffen;
3. Steingutwaren, soweit sie nicht unter Tonwaren der Klassen C und D fallen";

b) die Stelle „Tonwaren" der Klasse C wird wie folgt gefaßt:
„1. Märbel;
2. Töpfer- und Steinzeugwaren, soweit nicht in Klasse E genannt.
Gefäße und Apparate aus Steinzeug für die chemische und Sprengstoffindustrie gehören zur Klasse A";

c) in der Stelle „Tonwaren" der Klasse D wird
1. als neue Ziffer 1 aufgenommen: „Kacheln" (dadurch werden die heutigen Ziffern 1—5 = 2—6);
2. die jetzige Ziffer 6 (Töpfer- und Steinzeuggeschirr usw.) gestrichen;

d) in die Stelle „Tonwaren" der Klasse E wird als neue Ziffer 6 aufgenommen:
„Töpfergeschirr, gewöhnliches, braun, auch innen weiß, nicht verziert; Steinzeuggeschirr, gewöhnliches, grau und braun, auch blau bemalt.
Hierunter fallen auch Blumentöpfe, die unmittelbar zum Einsetzen von Pflanzen dienen, und Blumentopfuntersetzer";

e) in die ermäßigte Stückgutklasse werden aufgenommen:
„Tonwaren, folgende:
a) Kacheln;
b) Märbel;
c) Töpfer- und Steinzeuggeschirr, wie in Ziffer 6 der Klasse E genannt";

f) die Ziffer 19 des Verzeichnisses II wird wie folgt gefaßt:
„Tonwaren, folgende:
a) Tonwaren der Klassen A und B sowie der Ziffer 2 der Klasse C, unverpackt oder lose in Stroh und dergl. verladen oder in Papier oder Pappschachteln; im Falle der Ausfuhr in beliebiger Verpackung.
b) Töpfer- und Steinzeuggeschirr, wie in Ziffer 6 der Klasse E genannt, unverpackt oder lose in Stroh und dergl. verladen; im Falle der Ausfuhr in beliebiger Verpackung.
Den unter a) genannten Tonwaren dürfen beliebig verpackte Tonwaren bis zu 50 v. H. des Gesamtgewichts der Sendung beigeladen werden";

g) die Ziffer 53 des Verzeichnisses III wird wie folgt gefaßt:
„Tonwaren, folgende:
a) Tonwaren der Klassen A und B sowie der Ziffer 2 der Klasse C, beliebig verpackt (vergl. auch Verz. II);
b) Tonröhren von mehr als 0,5 m Durchmesser;
c) Schamotteretorten;
d) Tonballons, auch eingesetzt in Körbe oder Kübel".

21. Ein Antrag, Personenwagen, die nur mit Holzsitzen versehen sind, aus Klasse A in Klasse B und Güterwagen aus Klasse C in Klasse D zu versetzen, wurde abgelehnt.

22. In die Klasse D wird folgende neue Stelle aufgenommen:
„Polsterwolle aus Lumpen, auch vermischt mit Wollabfällen, Halbwollabfällen, Kunstwollabfällen, Baumwollabfällen, Kunstbaumwollabfällen oder Filzabschnitzeln."

Außerdem wird im Verzeichnis III nachgetragen:
„Polsterwolle, wie in dieser Stelle der Klasse D genannt."

23. Die ermäßigte Stückgutklasse und die Klasse E erhalten folgende neue Stelle:
„Kunsthornspäne, Kunsthornstaub und andere Kunsthornabfälle, auch gemahlen, zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt."

Die Aufnahme von rohem unbearbeitetem Kunsthorn in die Klasse B wurde abgelehnt.

24. In die Klasse D werden neu aufgenommen: „Zementzusatzmischungen".

25. Der Mörtelbildner „Leukolith" wird in die Klasse E aufgenommen und zu dem Zweck folgende neue Stelle gebildet:
„Kalk, natürlicher, kristallwasserfreier, schwefelsaurer (Anhydrit), gemahlen, auch mit Zusätzen von gebranntem Kalk oder Zement."

26. Es wird der deklaratorische Beschluß gefaßt, daß alle zur Verpackung von Gütern verwendeten Binde- und Umschnürungsmittel (wie Stricke, Draht, Bandeisen) unter den tariflichen Begriff „Packmittel" fallen.

27. Zelte zu religiösen Zwecken sollen in den Ausnahmetarif 12 aufgenommen werden.

III. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

28. Eine von einem besonderen Unterausschuß vorgenommene Überprüfung des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, wird verschiedene Änderungen in der Bildung der Frachtsätze, den Mindestfrachten usw. für Tiere bringen. Darauf hier aber näher einzugehen, würde zu weit führen.

IV. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

29. In der 333. Sitzung des Reichstags am 14. April 1923 ist anläßlich der Beratung des Reichsbahnhaushalts 1923 ein Beschluß gefaßt worden, wonach die Reichsregierung ersucht wird, die Freifahrt für Kinder vom 4. bis zum 6. Lebensjahre, die Kinderfahrkarte vom 10. bis zum 12. Lebensjahre auszudehnen. Ein entsprechender Antrag bei der ständigen Tarifkommission wurde aber einstimmig abgelehnt.

30. Nach der seit 1. Januar 1923 gültigen Ausführungsbestimmung A I a) 10 zu § 12 EVO. werden Sonderzüge von gewerblichen Unternehmungen, z. B. Sonderzüge von Schaustellern, Zirkussen u. dergl., zu den Frachtgutsätzen des Gütertarifs und zu den Sätzen des Tiertarifs abgefertigt, wenn sich die Fracht nach diesen Sätzen billiger stellt als nach den Gebühren für Sonderzüge. Diese Bestimmung soll jetzt auch angewandt werden, wenn in einen Sonderzug für Schaustellungen Sammelladungen der übrigen kleinen Markt- und Meßkrämer eingestellt werden, oder wenn letztere sich zusammentun, um einen Sonderzug zu benutzen.

31. Ein Antrag auf frachtfreie Rückbeförderung von Krankenkörben wurde abgelehnt, ebenso ein Antrag auf Änderung der Bestimmungen über die Beförderung von Kranken im Gepäckwagen.

32. Auch ein Antrag, die Fahrräder von beinverletzten Kriegsbeschädigten oder Kriegsteilnehmern frachtfrei zu befördern, fand nicht die Zustimmung der Versammlung.

33. Theatergeräte und sonstige Ausrüstungsgegenstände, die Theater- und Konzertunternehmungen mit sich führen, werden zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen.

Sämtliche Beschlüsse sind als äußerst dringlich erklärt worden. Sie werden daher, falls kein wirksamer Widerspruch erhoben wird, voraussichtlich zum 1. September 1923 durchgeführt werden. Der Beschluß zu Punkt 5 ist bereits am 30. Juli 1923 in Kraft getreten.

Geisler.

Vorschläge über die Behandlung des Lehrstoffes „Stenographie" bei der Eisenbahnverwaltung zwecks späterer nutzbringender Verwendung im Dienst.

Entsprechend den in Privatbetrieben in letzter Zeit an die ngestellten gestellten hohen Anforderungen dürfte es zweckäßig sein, bei der Eisenbahnverwaltung an die Beamtennwärter ebenfalls höhere Anforderungen als früher zu stellen. amentlich dürften sich diese Anforderungen auch auf die eistungen in der Kurzschrift zu erstrecken haben. Der Nutzen er Kurzschrift wird immer noch nicht genügend gewürdigt. ie kann, richtig angewendet, auch im behördlichen Verkehr von rößter Bedeutung sein, sie muß allerdings von den Beamten o beherrscht werden, daß nicht nur Diktate und Verhandlungen it ausreichender Geschwindigkeit aufgenommen, sondern auch ntwürfe von Beamten durch stenographiekundige andere Beamte oder Hilfskräfte übertragen werden können. Hierzu würde s zweckmäßig sein, zeitgemäße Anforderungen an die Anwärter ei den Prüfungen zu stellen, wie dies ja auch für kaufmännische Betriebe durch Abhaltung amtlicher Prüfungen in Stenographie eschieht. Diese Maßnahme würde zur Folge haben, daß die chüler selbst danach streben müßten, die von ihnen verlangte tenographische Fertigkeit zu erreichen. Sie würden sich dann icht mehr durch Schlagworte, wie leichte Erlernbarkeit, von hrem eigentlichen Ziel, angemessene Leistungen zu erreichen, bbringen lassen. Es wird deshalb vorgeschlagen, von den Anärtern für den Büro- und Kanzleidienst der Gruppen IV—VI ine Schreibfertigkeit von 120 Silben in der Minute, bei einer Diktatdauer von 5 Minuten, und bei den Anwärtern von Gruppe VII an aufwärts eine solche von 150 Silben in der Minute zu verlangen. Die höhere Anforderung an die Anwärter von Gruppe VII an aufwärts dürfte deshalb am Platze sein, weil aus ihnen später die Dienststellenvorsteher und Bürovorstände hervorgehen, und es zweckmäßig ist, daß diese auch in der Kurzschrift besser vorgebildet sind als ihre ihnen unterstellten Büro- und Kanzleibeamten. Es würde nicht nötig sein, daß die Anwärter bei den abzuhaltenden fachlichen Hauptprüfungen bezüglich ihrer Fertigkeit in der Kurzschrift geprüft werden, es würde genügen, wenn sie ebenso, wie es bei den Prüfungen im Telegraphieren und im Rechnungswesen der Fall ist, diese Fähigkeit schon vor Ablegung der eigentlichen Fachprüfung nachweisen könnten, wobei die vor einer staatlichen oder städtischen Kommission bestandenen Geschäftsstenographenprüfungen angerechnet werden könnten. Es ist auch nicht erforderlich, daß sich in der Prüfungskommission selbst stenographiekundige Beamte befinden. Die Prüfungskomission kann auch aus Nichtstenographen bestehen, weil ja nicht das aufgenommene Stenogramm, sondern die gelieferte Übertragungsarbeit in bezug auf Richtigkeit und Vollständigkeit gewertet wird. Der in der Fachschule zu erteilende Unterricht in der Kurzschrift würde dann ebenso wie der Unterricht über den fachwissenschaftlichen Lehrstoff hauptsächlich den Zweck haben, die Schüler in ihrem Bestreben zu unterstützen, die schon früher in der Schule oder anderswo erworbenen Kenntnisse so zu erweitern, daß sie die verlangte Schreibfähigkeit erreichen. Diejenigen Anwärter, die bei ihrem Eintritt in den Eisenbahndienst noch keine kurzschriftlichen Kenntnisse mitbringen, werden dann in ihrem eigenen Interesse sich schon vor Beginn des Unterrichts in der Eisenbahnverwaltungsschule mit der Kurzschrift befassen, damit sie am Schluß ihrer Ausbildung die verlangte Fertigkeit nachweisen können. Die Schüler und auch die Verwaltung müssen sich natürlich einem System zuwenden, mit dem während der Ausbildungszeit die geforderte Schreibfertigkeit und die Möglichkeit, Stenogramme eines Andern zu übertragen, erzielt werden kann. Es muß, wie in jedem größeren kaufmännischen und industriellen Unternehmen, dazu übergegangen werden, daß die höher stehenden Beamten nicht selbst die Schreibarbeit von Entwürfen ausführen, sondern diktieren oder Entwürfe nur im Stenogramm anfertigen, die von anderen übertragen werden. Eine weitere Folge der Maßnahme würde sein, daß die Eisenbahnverwaltung stets einen Stamm von stenographiekundigen Beamten haben würde, der größere Verhandlungen aufnehmen kann. Es würde ferner der Weg dafür geebnet werden, daß die Kurzschrift später im amtlichen Verkehr die gewöhnliche Schrift zum Teil ersetzen kann. Die Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahme dürfte zweifellos dazu beitragen, die Reichsbahnverwaltung wirtschaftlicher zu gestalten, was letzten Endes dem Wiederaufbau unseres Vaterlandes zum Vorteil gereichen würde.

Dähn, Eisenbahn-Inspektor.

Elektrische Erstfahrt auf der Teilstrecke Innsbruck-Telfs der Arlberglinie.

Am 22. Juli d. J. vollzog sich in Tirol ein Ereignis, das ein neues und beredtes Zeugnis für die altbewährte Leistungsfähigkeit der Ingenieure Österreichs ablegt. In Anwesenheit des Bundespräsidenten Dr. Hainisch, zahlreicher Minister, Abgeordneter und hoher Beamter des Bundes und Landes Tirol, fand auf Einladung des Ministers für Handel und Verkehr Dr. Schürff die elektrische Erstbefahrung der Teilstrecke Innsbruck-Westbahnhof-Telfs-Pfaffenhofen statt.

Die Kohlennot, die noch vor wenigen Jahren in Österreich beinahe zum vollständigen Zusammenbruch geführt hätte, kann jetzt als überwunden gelten, die Preise der Kohle jedoch sind auch heute noch fast unerschwinglich. Österreich muß den überwiegenden Teil seines Kohlenbedarfs im Auslande decken, während es im Inlande große Schätze, die Wasserkräfte, brachliegen ließ. Besonders waren es die Bahnen, die unter der Kohlennot zu leiden hatten; heute machen sich die hohen Preise der schwarzen Diamanten in der ungünstigen wirtschaftlichen Lage der Bundesbahnen bemerkbar. So rang sich der Gedanke der Elektrisierung der Eisenbahnen durch.

Es sind noch nicht 50 Jahre, die die Geschichte des elektrischen Bahnbetriebes umfaßt. Die ersten Anwendungen fand der elektrische Betrieb auf Straßen-, Stadt- und Vorortbahnen, erst später entwickelte sich die Technik des elektrischen Betriebes so weit, daß man daran gehen konnte, Vollbahnen mit elektrischer Zugkraft zu betreiben. Während die Dampflokomotive sich in hundertjähriger Entwicklung den stark wechselnden Anforderungen des Verkehrs in ausgezeichneter Weise angepaßt hat, ist seit der Inbetriebnahme der ersten elektrischen Vollbahnlokomotive kaum ein Vierteljahrhundert verstrichen. Und doch ist es gelungen, die elektrische Lokomotive so zu entwickeln, daß sie vielfache Vorzüge gegenüber der Dampflokomotive aufweist (wirtschaftliche Erhöhung der Geschwindigkeit und der Verkehrsleistung, Befreiung von der Rauchplage usw.). Am Anfang dieses Jahrhunderts war die Frage, welche der in Betracht kommenden drei Stromarten — Wechselstrom, Drehstrom und Gleichstrom — die günstigsten Erfolge bei der elektrischen Zugförderung erzielen läßt, noch nicht geklärt. Während Drehstrom im allgemeinen nur in vereinzelten Fällen angewendet wurde, ist in Amerika Gleichstrom auch zur Elektrisierung der Vollbahnen herangezogen worden. In Mitteleuropa und einem Teil Nordeuropas haben sich die Bahnverwaltungen entschlossen, die Elektrisierung der Vollbahnen mit Einwellenwechselstrom niedriger Periodenzahl durchzuführen.

Die Anfänge der Untersuchungen der österreichischen Staatsbahnverwaltung zur Einführung der elektrischen Zugförderung auf den österreichischen Eisenbahnen reichen bis in die 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Die ersten Arbeiten bezogen sich auf den elektrischen Betrieb der Arlberglinie. In größerem Maßstabe begann die Studientätigkeit erst im Jahre 1905, wo bei der Eisenbahnbaudirektion eine eigene Studienabteilung errichtet wurde, die sich mit allen mit der Einführung des elektrischen Betriebes zusammenhängenden Fragen, insbesondere auch der Aufsuchung, Auswahl und Sicherstellung der Wasserkräfte, befaßte.

Die umfassenden Arbeiten der Studienabteilung des vormaligen österreichischen Eisenbahnministeriums wurden in den im Jahre 1917 herausgegebenen „Mitteilungen über die Studien und vorbereitenden Maßnahmen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung zur Ausnutzung der Wasserkräfte und zur Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen" niedergelegt. Diese Vorarbeiten haben es ermöglicht, daß die Bundesbahnverwaltung nach dem entscheidenden Entschlusse, mit der Elektrisierung der Bahnen zu beginnen, unverzüglich zur Tat schreiten konnte.

In wirtschaftlicher Beziehung kann man die Wichtigkeit der Elektrisierung der Bundesbahnen daraus erkennen, daß heute zum Betrieb sämtlicher Linien der österreichischen Bundesbahnen jährlich über 2 Millionen Tonnen Normalkohle notwendig sind, was Auslagen von über einer Billion österreichischen Kronen entspricht, die auf diese Weise ins Ausland gehen.

Die eröffnete Teilstrecke bildet das Anfangsstück der Arlberglinie, die ebenso wie die Salzkammergutlinie Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim und zwei andere Alpenbahnstrecken (Tauernbahn und Salzburg-Wörgl) zunächst für die elektrische Zugförderung ausgerüstet wird. Auf den beiden erstgenannten Strecken sind die Arbeiten bereits soweit vorgeschritten, daß mit der Auf-

nahme des elektrischen Betriebes dort in vollem Umfange bis Ende 1924 zu rechnen ist. Die jetzt dem elektrischen Betriebe übergebene 27 km lange Teilstrecke wird allerdings noch einige Zeit bei der beschränkten Anzahl der zur Verfügung stehenden elektrischen Lokomotiven auch von Dampflokomotiven befahren werden, doch wurde mit Rücksicht auf die hierdurch erzielten Kohlenersparnisse die elektrische Führung einiger Züge eingeleitet.

Die Stromversorgung des Bahnnetzes westlich von Innsbruck erfolgt durch das bei Unter-Schönberg gelegene Ruetzwerk in Tirol und das Spullerseewerk bei Danöfen in Vorarlberg; letzteres ist ein Speicherwerk. Das Ruetzwerk, das zum Betrieb der Mittenwaldbahn im Jahre 1912 eröffnet wurde, wurde durch einen neuen Maschinensatz doppelter Größe (8000 PS. Turbinenleistung) erweitert. Für die Fortschritte der Technik in dieser Zeit ist es bezeichnend, daß an den Platz, wo jetzt der Maschinensatz steht, ein solcher von nur 4000 PS. kommen sollte.

Die vier an der Übertragungsleitung angeordneten Unterwerke in Zirl, Roppen, Flirsch und Danöfen haben die Aufgabe, den Strom von 55 000 Volt auf die Fahrdrahtspannung von 15 000 Volt umzuwandeln. Dieser Strom wird nun durch den Fahrdraht den Lokomotiven zugeleitet, wobei für die Rückleitung ebenso wie bei elektrischen Straßenbahnen die Schienen benutzt werden. Die Schwierigkeit bei der Anlage der Unterwerke ist die, daß bei einer verhältnismäßig kurzen Strecke, die ein solches Unterwerk mit Strom zu versorgen hat, die Höchstbelastungen gegenüber den Durchschnittsbelastungen außerordentlich hoch sind; infolgedessen ist es notwendig, Stromumwandler mit verhältnismäßig geringer Grundbelastung und hoher kurzseitiger Spitzenbelastung zu bauen. Von den erwähnten Unterwerken ist Zirl bereits fertiggestellt; es genügt, um den Betrieb bis zur Station Ötztal vorläufig führen zu können. Wenn die Fahrleitung bis Landeck betriebsbereit sein wird, wird auch Roppen schon fertig zusammengebaut sein. Die Unterwerke Flirsch und Danöfen haben etwas stärkere Stromumwandler als die ersten beiden, da sie auf den beiden Rampen des Arlberges liegen und daher wegen der bedeutenden Steigungen größere Leistungen abzugeben haben.

Die Fahrdrahtleitung, die den Lokomotiven, wie schon früher erwähnt, den Strom zuführt, ist teils auf hölzernem, teils auf eisernem Gestänge aufgebracht und kann durch Streckentrennschalter so in Teile zerlegt werden, daß bei einem Fehler in ihr die Stelle in kürzester Zeit von den benachbarten Unterwerken aus festgestellt werden kann; der kranke Teil kann abgeschaltet werden und der Betrieb auf dem übrigen Teil der Linie ohne weiteres fortgesetzt werden.

Auf den Lokomotiven wird der Strom neuerdings umgewandelt, und zwar durch einen sogenannten Stufentransformator, der es gestattet, auf der Unterspannungsseite verschieden hohe Spannungen abzunehmen. Wenn man nun diese wechselnde Spannung dem Motor zuführt, so kann man eine verlustlose Geschwindigkeitsregulierung erreichen. An Maschinen sind vorläufig zwei Bauarten zur Anlieferung gebracht worden, und zwar Gebirgsschnellzuglokomotiven mit der Achsfolge 1 C + C 1 (6 Trieb- und 2 Laufachsen) und 1 C 1-Lokomotiven, die für Personen- und leichtere Schnellzüge in der Ebene bestimmt sind.

Die niedrige beim Bahnbetrieb verwendete Periodenzahl (16⅔) führt an benachbarten Schwachstromleitungen, die als Freileitungen gebaut sind, zu so bedeutenden Störungen, daß der Betrieb unmöglich wird; man muß daher diese in Kabeln verlegen. Auch hierin sind schon bedeutende Fortschritte erzielt worden, und es werden aus diesem Grunde der Aufnahme des Betriebes keinerlei Schwierigkeiten erwachsen.

Nach Begrüßung der Festteilnehmer durch den Direktor des Elektrisierungsamtes, Sektionschef Ingenieur Paul Dittes, würdigte der österreichische Bundesminister für Handel und Verkehr, Dr. Schürff, die Bedeutung des Augenblickes, von dem eine neue Zeitrechnung in der Geschichte des österreichischen Bahnwesens ausgehe.

Wenn auch der elektrische Verkehr zunächst nur auf einem kurzen Teilstücke aufgenommen wurde, so muß dies aus dem Gesichtspunkte beurteilt werden, daß damit die erste Etappe der Verwirklichung des Elektrisierungsgedankens zurückgelegt ist. Es besteht die berechtigte Hoffnung, daß dieses große Werk einheimischer Technik, das für den Wiederaufbau Österreichs von ausschlaggebender Bedeutung ist, rasch fortgeführt werden wird, und daß es gelingen wird, alle Schwierigkeiten, insbesondere auch die finanzieller Natur, zu überwinden. Der 22. Juli 1923 wird ein Markstein in der Geschichte österreichischer Ingenieurwissenschaften bleiben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Entwurf eines Anleihegesetzes zur Bereitstellung von Mitteln für Kleinbahnen** ist vom preußischen Landtag am 9. Juli d. J. angenommen worden. Die preußische Staatsregierung wird ermächtigt, zur weiteren Förderung der Kleinbahnen den Betrag von 450 000 000 ℳ, für Gewährung von Darlehen an notleidende nebenbahnähnliche Kleinbahnen den Betrag von 6 000 000 000 ℳ, insgesamt 6 450 000 000 ℳ, zu verwenden.

— **Vergebung von Leistungen und Lieferungen.** Der Reichsverkehrsminister führt in einem an das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München, die Reichsbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt gerichteten Erlaß vom 24. Juli d. J. folgendes aus: Es wird häufig darüber Beschwerde geführt, daß es neuen oder bei der Reichsbahn noch nicht bekannten Firmen der Industrie und des Unternehmertums trotz guter Leistungsfähigkeit und allen Strebens nicht gelingt, bei der Vergebung von Leistungen und Lieferungen in Wettbewerb mit alten bekannten Firmen berücksichtigt zu werden. Bei der Auswahl einer Firma muß deren Tüchtigkeit und Geschäftsruf eines der wesentlichsten Momente für die Entscheidung über die Auftragserteilung bilden und es werden Firmen, die sich bei früheren Reichsbahnaufträgen bereits erprobt haben, besonders zu berücksichtigen sein. Dies darf jedoch nicht dazu führen, daß die Reichsbahn nur mit alten Firmen arbeitet, daß neuen oder bisher unbekannten Firmen der Weg zur Erlangung von Reichsbahnaufträgen erschwert wird. Auch solchen Firmen muß es offen stehen, sich an Aufträgen der Reichsbahn zu beteiligen. Die Reichsbahnbehörden haben daher bei entsprechenden Angeboten neuer oder unbekannter Bewerber auf Grund der Besonderheiten des einzelnen Falles eingehend zu prüfen, ob das Angebot berücksichtigt werden kann. Auch bei der engeren oder freihändigen Vergebung müssen solche Firmen in geeigneten Fällen berücksichtigt werden. Aus einer hierdurch gewonnenen Erweiterung der Bewerberkreise werden sich nicht selten wirtschaftliche Vorteile für die Reichsbahn ergeben. Sinngemäß ist auch bei der Vergebung von kleineren Arbeiten an Handwerker zu verfahren. Groener.

— **Die neuen Eisenbahnfahrpreise.** Mit Wirkung vom 1. August sind, wie bereits in voriger Nummer kurz erwähnt wurde, die Eisenbahnfahrpreise in der 3. und 4. Klasse um etwa 250 %, in der 1. und 2. Klasse um 300 % erhöht worden, so daß sich folgende Einheitssätze für das Kilometer ergeben:

in der 1. Klasse 3200 ℳ,
in der 2. Klasse 1600 ℳ,
in der 3. Klasse 500 ℳ,
in der 4. Klasse 330 ℳ.

Die Schnellzugzuschläge für die Benutzung von D-Zügen betragen:

	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
in der 1. Zone (bis 75 km)	64 000 ℳ	32 000 ℳ	10 000 ℳ,
in der 2. Zone (bis 150 km)	128 000 ℳ	64 000 ℳ	20 000 ℳ,
in der 3. Zone (über 150 km)	192 000 ℳ	96 000 ℳ	30 000 ℳ.

Die Zuschläge für F-D-Züge (nur 1. und 2. Klasse, zunächst nur noch im August Berlin-Hamburg und Berlin-München) außer Fahrpreis und D-Zugzuschlag:

nach Hamburg: 1. Klasse 160 000 ℳ, 2. Klasse 80 000 ℳ,
nach München: 1. Klasse 320 000 ℳ, 2. Klasse 160 000 ℳ.

Platzkarten, die in den Zugausgangsstationen für alle D-Züge von den MER-Büros ausgegeben werden oder von außerhalb dort bestellt werden können:

1. Klasse 24 000 ℳ, 2. Klasse 12 000 ℳ, 3. Klasse 4000 ℳ.

Eine Bahnsteigkarte kostet 3000 ℳ; der Einheitssatz für Gepäck beträgt 128 ℳ für 10 kg und 1 km, die Mindestfracht 9000 ℳ.

An der viertägigen Gültigkeit der gewöhnlichen Fahrkarten wird nichts geändert; Fahrkarten, die am 31. Juli gekauft sind, gelten zur Fahrt noch bis zum 3. August, jedoch muß die Reise bis Mitternacht beendet sein.

— **Bayern und die Reichsbahn.** Die Bayerische Volkspartei hat im Landtag einen Antrag eingebracht, in dem der Reichsregierung der Vorwurf gemacht wird, daß sie sich durch verschiedene Maßregeln, vor allem durch die Verpfändung der Reichsbahn ohne die im Staatsvertrag vorgesehene Zustimmung der bayerischen Regierung, außerhalb des Staatsvertrages über die „Verreichlichung“ der Staatseisenbahnen gestellt habe, dessen Rechtswirksamkeit ohnedies durch die völlige Entwertung der dem Staate Bayern zugesicherten Abfindung erschüttert sei.

Die bayerische Regierung wird aufgefordert, mit der Reichsregierung in Verhandlungen zu treten, um eine neue Gestaltung des Vertrages über die bayerischen Bahnen zu vereinbaren, die den außenpolitischen Notwendigkeiten des Reiches Rechnung tragen und die zur Wahrung der Lebensinteressen Bayerns unerläßliche Selbständigkeit der bayerischen Bahnen gewährleistet.

Am 27. Juli hat der Haushaltsausschuß des Bayerischen Landtages die Beratung der Anträge begonnen. Der bekannte Kämpfer gegen die Verreichlichung der Eisenbahnen, Abg. Rothmeier, erkannte an, daß mit Rücksicht auf die Reparationsfrage eine Verständigung gesucht werden müsse. Für die Sozialdemokratie erklärte Abg. Endres, daß auch sie eine vernünftige Dezentralisation der Eisenbahn wünschten, daß aber nicht ohne weiteres eine Wiederaufteilung der Reichsbahn in Frage kommen könne und daß zunächst eine Untersuchung über die Richtigkeit der Angaben in der bekannten Denkschrift des Abg. Rothmeier amtlicherseits veranstaltet werden müsse. Hierauf wurde bei der Abstimmung der demokratische Antrag Dr. Dirr in den Punkten, der eine amtliche Untersuchung über die Angaben der Rothmeierschen Denkschrift verlangt, angenommen, im übrigen aber abgelehnt, während der Antrag der bayerischen Volkspartei vollständig angenommen wurde zuzüglich eines Ergänzungsantrages auf Einsetzung eines parlamentarischen Unterausschusses, mit dem die Regierung während der Verhandlungen mit dem Reiche in Fühlung bleiben soll.

— **Reiseverkehr nach dem Auslande.** Obwohl durch die Presse und im Ministerialblatt für die innere Verwaltung wiederholt auf die Paßvorschriften, die für den Reiseverkehr nach dem Ausland zu beachten sind, hingewiesen worden ist, mehren sich in letzter Zeit die Fälle, daß Reisende an der Grenze und Schiffsanlageplätzen eintreffen, ohne im Besitz von vorschriftsmäßigen Pässen und Sichtvermerken zu sein. So konnte in den Pässen von ausländischen Reisenden häufig festgestellt werden, daß sie an Stelle eines Ausreisesichtvermerks nur mit dem Vermerk „abgemeldet nach“ versehen waren. In Pässen deutscher Reisender war vielfach weder die Unbedenklichkeitserklärung des zuständigen Finanzamts, noch auch der vorschriftsmäßige Ausreisesichtvermerk enthalten. Infolgedessen sind diesen Reisenden außerordentliche Unkosten und Schwierigkeiten entstanden. Sie wurden an der Grenze angehalten und mußten vielfach von der Ausreise ausgeschlossen werden, weil sie infolge der kurzen Frist bis zur Abreise sich die notwendigen Bescheinigungen und Sichtvermerke nicht mehr besorgen konnten.

Obgleich die Reisebureaus und Schiffverkehrsgesellschaften, wie der Amtliche Preußische Pressedienst mitteilt, auf die bestehenden Paßvorschriften und auf die bereits im Vorjahr veröffentlichten Ratschläge des Auswärtigen Amts für den Reiseverkehr zwischen Deutschland und dem Auslande amtlich erneut hingewiesen werden sollen und fortlaufend über etwaige Änderungen unterrichtet werden, empfiehlt es sich für die Reisenden, auch noch selber auf die genaue Erledigung der Paßvorschriften aufzupassen.

Gleichzeitig macht der Amtliche Preußische Pressedienst darauf aufmerksam, daß der Freistaat Danzig paßrechtlich als Ausland zu betrachten ist, und Reichsdeutsche und Ausländer, die westlich des polnischen Korridors wohnhaft sind, auch wenn sie mit den privilegierten Zügen durch den Korridor über Königsberg nach Pillau fahren, um von Pillau aus nach Danzig zu gelangen, in ihren Pässen entweder den deutschen Ausreisesichtvermerk oder den Unbedenklichkeitsvermerk des Finanzamts haben müssen. Reisende, die die bestehenden Paßvorschriften nicht befolgen, haben sich die beim Überschreiten der Grenze entstehenden, mitunter mit hohen Kosten verbundenen Verzögerungen selbst zuzuschreiben.

— **Neue Schnellzugverbindung Wien-Holland.** Durch die seit dem 14. Juli wieder aufgenommenen D-Züge D 135/136 zwischen Leipzig und Hannover wird eine neue, sehr bequeme Schnellverbindung Wien-Holland geschaffen: ab Wien, Westbahnhof 1.35 nachm. (über Passau-Hof), an Leipzig 6.15 vorm., ab 6.32 vorm., an Hannover 11.50 vorm., ab 12.19 nachm., an Amsterdam 8.28 nachm., Haag 9.15 nachm., Rotterdam 9.04 nachmittags. Ab Rotterdam 7.55 vorm., Haag 8.05 vorm., Amsterdam 8.48 vorm., ab Hannover 6,08 nachm., an Leipzig 11.30 nachm., ab 11.55 nachm., an Wien 4.50 nachm. Durchlaufende Wagen Wien-Leipzig, Leipzig-Hoek van Holland und -Amsterdam; Speisewagen Wien-Passau und Leipzig-Hannover; Schlafwagen Passau-Leipzig und umgekehrt.

— **Neue Personenzüge.** Zunächst bis zum 31. August verkehren wieder die Schnellzüge D 64/63 Berlin—Kiel, ab Berlin Lehrter Bhf. 8.45 vorm., an Kiel 3.44 nachm.; ab Kiel 2.17 nachm., an Berlin 9.04 nachm.; ferner die Eilzüge E 170/167 Leipzig—München ab Leipzig 6.40 vorm. (über Lichtenfels), an München 5.35 nachm.; ab München 11.50 vorm., an Leipzig 10.47 nachm.; ein Personenzugpaar 845/846 Lüneburg—Harburg (—Hamburg): ab Lüneburg 5.05 vorm., an Harburg 6.08 vorm., Hamburg 6.43 vorm.; ab Hamburg 2.13 nachm., Harburg 2.43 nachm., an Lüneburg 3.48 nachm. (Werkt.).

— **Ein paßfreies Schnellzugpaar Berlin-Danzig in 14 Stunden.** Polen erhebt für die Erteilung des Durchreisevisums, das für die Reise nach Danzig über Stolp oder Schneidemühl unentbehrlich ist, zurzeit eine Gebühr von 16 französischen Franken, für Hin- und Rückreise das Doppelte; durch diesen Visumzwang wird die Reise Reichsdeutscher nach Danzig fast ins Unerschwingliche verteuert. Es besteht jedoch, wie bereits in Nr. 28, S. 460 d. Ztg. berichtet, eine Verbindung über Marienburg und die Westdeutsche Kleinbahn, die den polnischen Korridor nicht berührt; diese Verbindung ist jetzt durch die Einlegung eines Schnellzugpaares Marienburg-Danzig bedeutend verbessert worden; ab Berlin, Bhf. Friedrichstr. 6.32 nachm. oder 10.16 nachm. (Schlafwagen), an Marienburg 4.37 vorm. bzw. 6.37 vorm., ab Marienburg 7.35 vorm., an Danzig 12.45 nachm.; ab Danzig (Kleinbahnhof!) 4.15 nachm., an Marienburg 9.15 nachm., ab Marienburg 10.09 nachm. oder 11.47 nachm., an Berlin 7.14 vorm. bzw. 9.37 vorm. Für die Reise Berlin-Marienburg ist in den beiden Schnellzügen lediglich ein Lichtbildausweis oder deutscher Inlandspaß mit dem Unbedenklichkeitsvermerk des Finanzamtes notwendig. Diese paßfreie Verbindung ist nur um 2 bzw. 3 Stunden länger als die direkte, visumpflichtige Fahrt über Stettin-Stolp.

— **Eisenbahnunglück in Kreiensen.** Auf der Schnellzugstrecke Hamburg-Hannover-Kreiensen-Cassel ereignete sich am 31. Juli 4,14 Uhr früh im Bahnhof Kreiensen ein außergewöhnlich schweres Eisenbahnunglück. Der von Hamburg kommende Hauptzug D 88, der Hamburg um 11 Uhr 20 Minuten und Hannover um 2 Uhr 29 Minuten verlassen hatte, stieß auf den in Kreiensen, wie verlautet, zwecks Aufnahme einer Vorspannmaschine haltenden Vorzug auf. (Fahrplanmäßig soll in Kreiensen nicht gehalten werden.) Das Unglück hat bisher im ganzen 47 Tote gefordert. Drei Schwerverletzte sind in den Abendstunden ihren Wunden erlegen. In Göttinger Kliniken liegen noch 33 Verletzte, fünf in Gandersheim und zwei in Kreiensen.

— **Die „Regie“ in Nöten.** Der D. A. Z. wird unterm 25. Juli aus Paris berichtet: Das Echo de Paris meldet aus Mainz, daß die rheinische Eisenbahnregie dazu übergegangen sei, die Eisenbahnbeamten von jetzt an in Franken zu bezahlen. Diese Maßregel, die sofort in Kraft treten soll, sei, so berichtet das Blatt, „von dem deutschen Personal besonders freudig aufgenommen worden“.

Tatsächlich geht aber daraus nur hervor, wie schlecht es um die französische Eisenbahnregie stehen muß, wenn sie bereits jetzt zu derartigen Hilfsmitteln ihre Zuflucht nehmen muß.

— **Zur Aufhebung der Verkehrssperre** wird aus Frankfurt (Main) am 26. Juli berichtet: Die Grenzsperre ist heute nacht 12 Uhr aufgehoben worden, aber nur insoweit, als die Ausreise aus dem besetzten in das unbesetzte Gebiet gestattet ist. Personen, die vom unbesetzten in das besetzte Gebiet reisen wollen, werden von den französischen Grenzwachen zurückgewiesen, wenn sie sich nicht im Besitze eines besonderen, von den Franzosen ausgestellten Ausweises befinden. Infolge der Aufhebung der Sperre hat sich seit heute früh ein ungewöhnlich starker Verkehr vom besetzten in das unbesetzte Gebiet entwickelt. Namentlich kommen Händler aus dem besetzten Gebiet, um in Frankfurt und in anderen nahegelegenen Städten Lebensmittel und andere wichtige Bedarfsartikel, an denen drüben der größte Mangel herrscht, aufzukaufen.

— **Unerhörte Erpressungen der Franzosen.** Aus Köln wird der D. A. Z. unterm 25. Juli berichtet: Das Einbruchskommando forderte in einer Anzahl von Gemeinden von den deutschen Behörden bis zum 5. August die Lieferung von Wohnungseinrichtungen für französische Eisenbahner. Diese Einrichtungen müssen aus je einem Eßzimmer, einer Küche und zwei Schlafzimmern (!) bestehen. So wurden u. a. von Gelsenkirchen 100, von Herne 50, von der Stadt Wanne 20, vom Amt Herten 15, vom Amt Datteln 15, vom Amt Waltrop 5 und vom Amt Westerholt 5 Wohnungseinrichtungen verlangt. Die Zwangsmaßregeln gründen sich auf eine Verordnung des Generals Degoutte.

— **Ein Ort halb entvölkert.** Aus Bingen wird unterm 27. Juli berichtet: Die Gesamtzahl der in den letzten 14 Tagen aus Heidesheim verjagten Eisenbahnerfamilien beträgt 243 mit rund 1500 Köpfen. Da die Gemeinde nur 3000 Einwohner zählt, ist sie durch die Gewaltakte der Franzosen jetzt zur

Hälfte entvölkert. Die achtklassige Volksschule zählt nur noch 130 Kinder. Da die meisten ausgewiesenen Eisenbahner in Heidesheim im Nebenberuf Landwirte, Obst- und Gemüsepächter sind, mußten sie ihre Ernte zurücklassen und dem Verderben preisgeben.

— **Bewältigung des Verkehrs anläßlich des Turnerfestes in München.** Staatssekretär v. Frank (Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle München) hat folgenden Dankerlaß an das beteiligte Eisenbahnpersonal gerichtet: „Anläßlich des 13. Deutschen Turnerfestes in München in den Tagen vom 12. bis 18. Juli 1923 sind gewaltige Anforderungen an die Eisenbahnverwaltung herangetreten. Zu einem heuer an sich schon außergewöhnlich starken, durch Ferienbeginn und seltene Witterungsgunst noch besonders gesteigerten Sommerreiseverkehr kam die Notwendigkeit, aus allen Teilen des Reichs und aus dem Auslande Hunderttausende von Turngästen nach München und ins Gebirge zu befördern. Es mußten nicht nur die planmäßigen Schnell- und Personenzüge zum größten Teil mehrfach gefahren, sondern auch rund 150 Gesellschaftssonderzüge geleistet und deren Wagenzüge wieder zurückbefördert werden. Die Vorbereitung und Durchführung dieser Leistungen erforderte den äußersten Kraftaufwand aller Beteiligten. Nicht geringere Anforderungen stellt auch die Heimbeförderung dieser Massen. Aus der großen Zahl der Dienststellen, die außergewöhnliche Leistungen zu bewältigen hatten, seien nur beispielsweise Station und Betriebswerkstätte München Hbf. und die der Linie Bad Reichenhall-Berchtesgaden hervorgehoben. Auch der Güter- und Rangierdienst, dem Personal und Betriebsmittel für den Personenzugdienst hatten entzogen werden müssen, hatte nach wiederaufgenommenem Vollverkehr schwer zu schaffen.

Das gesamte, mit der Bewältigung dieser Riesenaufgabe betraute Personal des inneren und des äußeren Dienstes hat sich derselben voll gewachsen gezeigt, hat in diesen heißen Tagen in hoch erfreulichem Maße Pflichttreue und Ausdauer bewiesen, ruhig und umsichtig zusammengearbeitet und die außergewöhnlichen Anforderungen glatt gemeistert. Gleichwie dadurch die Anerkennung weitester Kreise ausgelöst worden ist, so ist es mir ein besonderes Bedürfnis, hierfür dem Personal meinen herzlichen Dank und meine volle Anerkennung hiermit auszusprechen."

— **Betriebseinstellung.** Wegen Unrentabilität hat die Dessau-Radegast-Cöthener Kleinbahn am 1. August den Zugverkehr auf den Strecken Radegast-Cöthen und Radegast-Zörbig eingestellt.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
Vom 1.7.– 7.7.23 das	57 500 fache	12 000 fache	30 180 fache
„ 8.7.–14.7.23 „	82 250 „	15 000 „	41 900 „
„ 15.7.–21.7.23 „	110 800 „	20 000 „	55 940 „
„ 22.7.–28.7.23 „	138 750 „	30 000 „	73 500 „

— **Reichsbund deutscher Feldeisenbahner-Kriegsteilnehmer.** Der Reichsbund deutscher Feldeisenbahner-Kriegsteilnehmer hält am 3. und 4. August einen Vertretertag in Regensburg ab. Am 2. August findet bereits eine Sitzung des Gesamtvorstandes statt. Für die Verhandlungen des Bundestages sind der 3. und 4. August im „Karmeliterbräu" in Aussicht genommen. Nach dem Programm ist dafür gesorgt, daß auch die Geselligkeit zu ihrem Recht kommt. Für Teilnehmer, die nicht genötigt sind, sich in vollem Umfange an den Verhandlungen zu beteiligen, ist auch Gelegenheit gegeben, die Schönheiten Regensburgs und seiner Umgebung kennen zu lernen.

Österreich.

— **Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Innsbruck-Telfs.** Wie an anderer Stelle dieser Nummer (Seite 507) näher ausgeführt ist, hat am 22. Juli d. J. die elektrische Erstbefahrung der Teilstrecke Innsbruck-Westbahnhof-Telfs-Pfaffenhofen stattgefunden. Diese Teilstrecke bildet das Anfangsstück der Arlberglinie, die bekanntlich ebenso wie die Salzkammergutlinie Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim und zwei andere Alpenstrecken (Tauernbahn und Salzburg-Wörgl) nach dem Gesetze vom 23. Juli 1920 für die Einführung der elektrischen Zugförderung bestimmt ist. Die jetzt dem elektrischen Betrieb eröffnete 27 km lange Teilstrecke wird allerdings noch einige Zeit bei der beschränkten Anzahl der vorläufig zur Verfügung stehenden elektrischen Lokomotiven auch von Dampflokomotiven befahren werden, weil hier ebenso wie im Anfangsstadium der Bahnelektrisierung in anderen Ländern der sogenannte „gemischte Betrieb" notwendig ist. Gleichwohl verdient die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf dem ersten Teilstück einer österreichischen Durchzugslinie von der Bedeutung der Arlbergstrecke von dem Gesichtspunkte beurteilt zu werden, daß damit der erste Abschnitt der Verwirklichung des Elektrisierungsgedankens zurückgelegt ist.

— **Südbahn.** In den kürzlich abgehaltenen Sitzungen des Verwaltungsrats haben die von den Regierungen des Königreichs Ungarn, des Königreichs Italien und des Königreichs der Serben, Kroaten und Slowenen in den Verwaltungsrat entsandten Mitglieder bekanntgegeben, daß von ihren Regierungen alle Vorbereitungen getroffen sind, um die baldigste Ratifikation des Akkord dto. Rom, 29. März 1923, in ihrem Staate durchzuführen. Die von der österreichischen Regierung in den Verwaltungsrat entsandten Mitglieder haben mitgeteilt, daß der Generalkommissar noch mit dem Studium des Akkord befaßt ist und daß die im Unterzeichnungsprotokoll zum Akkord vorgesehene Genehmigung der Reparationskommission und der Kontrollkommission für Österreich noch aussteht.

— **Burgenländische Bahnen.** Namens der Bundesregierung ist der Bundesminister für Handel und Verkehr in die ungarischen Konzessionen der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der Neusiedler Seebahn-Actien-Gesellschaft hinsichtlich der auf österreichischem Gebiete gelegenen Teilstrecken mit der Maßgabe eingetreten, daß diese Konzessionen einen den österreichischen Gesetzen und Vorschriften entsprechend geänderten Wortlaut erhalten.

Übrige europäische Länder.

— **Die schwedischen Privatbahnen im Jahre 1921.** Im Jahre 1921 hat die schwedische Regierung für 47,0 km Privatbahnen die Konzession erteilt und 825 000 Kr. Staatsdarlehen und 310 000 Kr. Hilfsdarlehen für Bau und Vollendung von Privatbahnen ausgegeben. Während des Jahres wurden die Privatbahnen Skara-Timmersdala und Lindfors-Bosjön vom Staate angekauft. Privatbahnen von 42,2 km Länge (davon 7,8 km vollspurig, die übrigen schmalspurig mit 0,891 m Spurweite) haben die Erlaubnis zur Aufnahme des allgemeinen Verkehrs erhalten.

Elektrischer Betrieb wurde auf den Strecken Filipotad-Nordmark-Edebäck und Karlstad-Munkfors-Edebäck eingeführt. Neue Privatbahnbauten wurden 1921 nicht in Angriff genommen, dagegen befindet sich eine sehr große Anzahl im Bau, und zwar 553,5 km vollspurige (darunter Gävle-Härnosand [Ostküstenbahn] mit 301,3 km und Mellernd-Billingsfors-Arvika mit der Nebenbahn Järnskog-Skillingsfors mit 182,1 km), 5 km mit 1,067 m Spurweite, 154,8 km mit 0,891 m Spurweite und 2,5 km mit 0,6 m Spurweite. Zusammen sind das 715,7 km.

Aus diesen Zahlen geht wieder die wesentliche Rolle, die die Privatbahnen in Schweden neben den Staatsbahnen spielen, hervor. Ende 1921 standen in Schweden 5506,8 km vollspurige Staatsbahnen 9368,0 km (darunter 5951,7 km vollspurig) Privatbahnen gegenüber. Dr. S.

— **Schweres Eisenbahnunglück bei Gotenburg.** Bei Fäßberg, in der Nähe von Gotenburg, stieß am 22. Juli ein zur Personenbeförderung benutztes Lastauto mit einem Eisenbahnzug zusammen. Von den 32 Insassen des Autos blieben nur drei unverletzt, fünf wurden auf der Stelle getötet und einer so schwer verletzt, daß mit seinem Aufkommen nicht gerechnet wird.

— **Bemerkungen gegen die Elektrisierung der Eisenbahn Stockholm-Gotenburg.** Ein Artikel in Dagens Nyheter vom 11. Mai d. J., der auch im Ausland einiges Aufsehen erregte und auch für unsere Verhältnisse teilweise von Belang sein könnte, wendet sich gegen die bevorstehende Elektrisierung der Strecke Stockholm-Gotenburg. Es heißt darin, daß es die Eisenbahndirektion für angezeigt gefunden habe, in der jetzigen Zeit des Darniederliegens des schwedischen Erwerbslebens in die an sich schon so teuere Bahnstrecke Stockholm-Gotenburg weitere 40 Millionen für Elektrisierung hineinzustecken, in einer Zeit, in der alle Staatsberichte Verlustzahlen bringen und die Industrie laut nach Abminderung der Frachttarife ruft. Der Elektrisierungsvorschlag, der unter dem Drucke der Brennstoffnot, der Kriegspreise und der hohen Kohlenpreise im Reichstag 1920 schleunigst durchgepeitscht wurde, war technisch und wirtschaftlich äußerst flüchtig begründet. Das Technische wurde

nach zahlreichen Studienreisen im Ausland nachgeholt. Aber die wirtschaftliche Begründung fehlt noch heute. Bei der Etatberatung 1922 äußerte der damalige Verkehrsminister Örne, daß der Elektrisierungsbeschluß von 1920 unter der Voraussetzung ganz anderer Kohlenpreise als der danach geltenden gefaßt wurde. Er meinte, daß man in eine Nachprüfung eintreten müsse, bevor die Elektrisierung durchgeführt würde. Und auch sein Vorgänger Murray meinte im Reichstage 1921, daß man vor der Ausführung ein wirtschaftlich befriedigendes Ergebnis der Elektrisierung sicherstellen müsse.

In ihrem jetzt erstatteten Bericht an die Regierung sagt die Eisenbahndirektion, daß das Anlagekapital unter Zugrundelegung des Verkehrs von 1916 zu 47 Millionen Kronen berechnet werden könne, wovon jedoch 16 Millionen für freiwerdende Lokomotiven abgehen. Nach der Staatsbahnstatistik kostete 1921 eine Dampflokomotive im Mittel 80 000 Kr. und der Betrag von 16 Millionen Kronen würde etwa 200 Lokomotiven entsprechen. Aus der Statistik 1921 geht hervor, daß die Staatsbahnen 1077 Lokomotiven und Motorwagen besaßen, von denen im Mittel während des Jahres 840 verwendet, ungefähr 230 also unbenutzt waren. Daraus folgt, daß die durch die Elektrisierung freiwerdenden Dampflokomotiven nicht zur Verwendung kommen können, sondern nach wie vor die Strecke Stockholm-Gotenburg belasten werden. Eine Abrechnung freigewordener Lokomotiven ist also nicht angebracht.

Die Statistik weist hinsichtlich der Rentabilität der Strecke Stockholm-Gotenburg ein Anlagekapital von 133,62 Millionen Kronen aus. Die Einkünfte erreichten 47 Millionen, die Ausgaben 42,68 Millionen, Reinertrag also 4,34 Millionen, d. h. 3,29 %. Der Lokomotivdienst nimmt in den Ausgaben 10,93 Millionen in Anspruch, worin die Ausgaben für höchstens 90 000 t Steinkohlen mit 8,7 Millionen inbegriffen sind. Diese 8,7 Millionen machen 20,4 % der Gesamtausgaben für die Bahnstrecke, bei dem damaligen hohen Steinkohlenpreis von gegen 100 Kr. die Tonne, aus. Seitdem ist der Steinkohlenpreis bedeutend zurückgegangen und gegenwärtig dürfte man mit einem Preis von 30 Kr. die Tonne rechnen. Damit geht der Steinkohlenverbrauch auf nur 2,7 Millionen oder 6,34 % der Gesamtausgaben zurück, während vermutlich die übrigen Ausgabeposten im großen ganzen unverändert bleiben. Der wirtschaftliche Kernpunkt der Elektrisierungsfrage ist also, ob es volkswirtschaftlich angezeigt sein kann, für eine mögliche Ersparung an einem von vornherein prozentuell niedrigen Ausgabeposten das in der Bahn angelegte Kapital um etwa 30 % zu erhöhen. Es scheint, als ob diese Frage nur mit „nein" beantwortet werden könnte.

Die Elektrisierung der Bahn wurde zu ungefähr 43 Millionen Kronen berechnet. Weiter hat man angenommen, daß 1 kWh 2 kg Steinkohle entsprechen und daß für die Strecke Stockholm-Gotenburg 45 Millionen kWh draufgehen würden. Doch dürfte dies nach der Statistik der Strecke Kiruna-Riksgränsen sehr knapp gerechnet sein. Die Staatsbahnen dürften durch Elektrisierung nichts ersparen, da die Ausgaben für elektrische Energie ebenso hoch werden wie für den Kohlenverbrauch bei einem Verkehr wie dem derzeitigen, der unter dem des Jahres 1913 liegt. Aber auch wenn man annehmen würde, daß 1 kWh 2 kg Steinkohle entspricht, und daß sonach 45 Millionen Kilowattstunden für die Transportarbeit reichen, betragen die Unkosten für den elektrischen Betrieb 1,8 Millionen Kronen und die Ersparnis in der Kohlenrechnung würde etwa 900 000 Kr. erreichen. Eine weitere wesentliche Minderung der Kosten erscheint ausgeschlossen. Wenn bei elektrischem Betrieb das Personal etwas eingeschränkt werden kann, so ist dagegen für ihn besonders geschultes Personal erforderlich und außerdem scheinen die Ausbesserungskosten für die elektrischen Lokomotiven sehr hoch zu werden. Nach der Statistik der Staatsbahnen für 1921 haben die Ausbesserungskosten für etwa 20 elektrische Lokomotiven 606 000 Kr. betragen, also für eine elektrische Lokomotive gegen 30 000 Kr., während gleichzeitig die Ausbesserungskosten der Dampflokomotiven im Durchschnitt nur 15 000 Kr. beanspruchten. Die Zahl für die elektrischen Lokomotiven ist auffällig hoch in Ansehung dessen, daß die staatlichen elektrischen Lokomotiven allesamt in den letzten Jahren gebaut wurden. Es ist aber wohl zu befürchten, daß sich die Ausbesserungskosten für die elektrischen Lokomotiven mit zunehmendem Alter der Lokomotiven und fortschreitender Abnutzung erhöhen werden. Es ist also mit einem Rückgang der Unterhaltungskosten des rollenden Materials nicht zu rechnen.

Wenn die Eisenbahndirektion in ihrem Bericht auf die guten Erfahrungen mit elektrischem Betrieb in der Schweiz hinweist, so handelt es sich eben dort um einen weit größeren Verkehr als auf der Bahn Stockholm-Gotenburg, wo jetzt nur 5 Schnell- und Personenzüge, darunter bloß 3 durchgehende, in jeder Richtung am Tage verkehren. Nur bei starkem Verkehr kann sich die Elektrisierung bezahlt machen, darüber sind alle Sachverständigen einig.

Auch die Behauptung der Eisenbahndirektion, daß der elektrische Betrieb der Bahn Luleå-Riksgränsen wirtschaftlich sei, ist anzuzweifeln, da die Aufwendungen für gelieferte elektrische Einphasenenergie in den Berichten der Staatsbahn und der Wasserkraftdirektion nicht übereinstimmen.

Man fragt sich nach alledem, was es für einen Wert hat, in die an sich schon so kostspielige Bahnstrecke Stockholm-Gotenburg weiter gegen 43 Millionen Kronen hineinzustecken. Nach der Statistik für 1921 betrugen die Baukosten der Strecke Stockholm-Gotenburg schon 133,62 Millionen Kronen. Wenn man weitere 40 Millionen hineinsteckt, so steigen die Kosten für das Bahnkilometer auf etwa 377 000 Kr. Zum Vergleich diene, daß die Baukosten für die mit der Strecke im Wettbewerb stehende Bergslagsbahn nur 175 506 Kr. für das Bahnkilometer ausmachten. Die Staatsbahn ist also schon jetzt stark im Hintertreffen und weitere Kosten sollten nur im dringenden Notfall gemacht werden. Dr. S.

— Aussichten der Elektrisierung der russischen Eisenbahnen. In der Sitzung vom 22. März d. J. wurde seitens der technischen Sektion des russischen Volkskommissariats für Verkehrswesen zugegeben, daß innerhalb der nächsten 5 Jahre ein Austausch des Dampfbetriebes durch elektrischen auf den Hauptbahnen Rußlands im allgemeinen keine genügende wirtschaftliche Grundlage besitze, da man innerhalb der nächsten 5 Jahre nicht auf ein Anwachsen des Güterumschlages bis zu solchem Umfange rechnen könne, daß die Einführung elektrischen Betriebes wirtschaftlich vertretbar sei (200—300 Millionen Pud auf 1 Werst und Jahr). Die Anwendung elektrischer Zugkraft sei in den nächsten Jahren technisch nur in einigen Bezirken (Schaturskische, Raschirskische und Wolchowskische Station) möglich, aber die Frage, ob diese Strecken zur Einführung elektrischen Betriebes geeignet seien, sei noch nicht genügend geklärt, mit Ausnahme des Moskauer Vorortverkehrs, wo Elektrisierung angebracht sei. Auch auf der Übergangsstrecke der transkaukasischen Hauptbahn sei der elektrische Betrieb empfehlenswert und technisch möglich. Es sei zweckmäßig, die ersten Muster elektrischer Lokomotiven in Amerika zu bestellen und dann erst an deren Bau in Rußland selbst heranzutreten. Dr. S.

— Die Schweiz und der Hafen von Genua. Die schweizerische Handelskammer in Italien mit Sitz in Genua hat dieser Tage eine Auslassung veröffentlicht, in welcher auf die Verhältnisse im Genueser Hafen hingewiesen wird. Es wird eingangs gesagt, daß sich vieles im Hafen gebessert hat, was einer weiteren Unterstützung des Hafens von seiten der Schweiz nur förderlich sein kann. Es wurden die Tarife herabgesetzt, Mißbräuche beseitigt, für eine bessere Bewachung der Güter gesorgt wie auch für eine höhere Sorgfalt bei der Handhabung der Güter, ferner wurden Maßnahmen getroffen, um die Arbeit ergiebiger zu gestalten. Weiter heißt es in der Auslassung, daß Genua wegen seiner günstigen geographischen Lage der natürliche Seehafen der Schweiz sei und daß daher alle Bestrebungen zur Förderung der Umschlagstätigkeit im Hafen in der Schweiz große Befriedigung auslösen. Die schweizerische Handelskammer habe die Bestrebungen der Hafenbehörden dadurch unterstützt, daß sie die eigenen Mitglieder und andere schweizerische Firmen, die am Handel über Genua beteiligt seien, ersucht habe, sich über Unzulänglichkeiten, erlittene Schäden und Nachteile, die zur Benutzung anderer Häfen geführt hätten, auszusprechen. Das derart gesammelte Material sei alsdann in einer Denkschrift zusammengestellt dem königlichen Hafenkommissar übergeben worden, der es geprüft und versprochen habe, alles zu tun, um die Unzuträglichkeiten aus der Welt zu schaffen.

Richtig ist, daß von den Mittelmeerhäfen Genua für die Schweiz der bedeutsamste Hafen ist und stets sein wird, und daß Marseille für den schweizerischen Verkehr erst in zweiter Linie kommt. Von Marseille bis in die Schweiz hat der schweizerische Handel mit den hohen Tarifen der französischen Bahnen zu rechnen und zudem ist die Strecke von Genua bis zum Gotthard kürzer als diejenige von Marseille nach Genf. Die bedeutendsten Seehäfen der Schweiz werden aber nach wie vor die Häfen der Nordsee sein, die nicht nur durch vorzügliche Eisenbahnlinien mit der Schweiz verbunden sind, sondern auch durch die unvergleichliche Wasserstraße des Rheins.

— Drahtlose Telephonie im Verkehr mit fahrenden Zügen*). Wie wir der Chronique des Transports entnehmen, hat man auch in Frankreich Versuche mit drahtloser Telephonie im Verkehr mit fahrenden Zügen gemacht. Die Versuche wurden von der Post- und Telegraphenverwaltung auf den Strecken der Staatsbahn, zuerst in den Personenzügen zwischen Paris und Mantes und dann in den Schnellzügen der Linie Paris-Le Havre, angestellt. Wenn auch Gespräche gut geführt werden konnten, so ergaben doch die Versuche, daß gewisse Hindernisse, wie Tunnel,

*) Vgl. den Aufsatz in Nr. 28, S. 453 d. Ztg.

eiserne Brücken, plötzlich jede Gesprächsaufnahme unmöglich machten. Die Bodengestaltung (Nachbarschaft von Bergen, Einschnitte) machte sich ferner durch Abschwächung der Aufnahme bemerkbar. Eine technische Studienkommission von Post und Eisenbahn soll die Ursachen dieser Erscheinungen studieren. Bei der Orléans-Gesellschaft hat man bereits interessante Ergebnisse gehabt. Mit einem Apparat, der in einem Salonwagen aufgestellt wurde, konnte man bis Angoulême in dauernder Verbindung mit dem Eiffelturm bleiben.

Auf den englischen Eisenbahnen scheinen nach der Chronique des Transports ähnliche Versuche bisher keine befriedigenden Ergebnisse gehabt zu haben.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Stationen.

Reichsbahndirektion Halle (Saale). Am 1. August 1923 wird der links der Bahnstrecke Zerbst-Leipzig zwischen den Stationen Bitterfeld und Delitzsch neuerrichtete Haltepunkt Grube Ludwig für den allgemeinen Personenverkehr sowie für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet werden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektion Wien-West. Die Abfertigungsbefugnisse der Bahnstationsämter Kahlenbergerdorf und Neu-Aigen-Stetteldorf, die sich bisher auf Eil- und Frachtstückgüter im Höchstgewicht von 50 kg für das Stück, bzw. 100 kg für die ganze Sendung, sowie auf leichtexplosive Gegenstände im gleichen Gewichtsausmaße beschränkten, werden mit Gültigkeit vom 1. August d. J. aufgehoben.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 112, vom 7. Juli 1923 an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag der Direktion der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen auf Behandlung der Frage der Einführung von Turbinenlokomotiven;

Nr. I 116, vom 14. Juli 1923 an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag der Direktion der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen auf Behandlung der Frage der Abnutzung der Schienen und Radreifen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. August 1923 wird der links der Bahnstrecke Zerbst-Leipzig zwischen den Stationen Bitterfeld und Delitzsch neuerrichtete Haltepunkt Grube Ludwig für den allgemeinen Personenverkehr sowie für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Bitterfeld und Grube Ludwig 5,75 km,
zwischen Delitzsch und Grube Ludwig 6,11 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:
a) in der Richtung von Bitterfeld nach Delitzsch die Züge Nr. 414, 404 und 420,
b) in der Richtung von Delitzsch nach Bitterfeld die Züge Nr. 411, 421 W, 405 und 407.

Halle (Saale), den 23. Juli 1923. (994)
Reichsbahndirektion.

2. Gebühren.

Mit Wirkung vom 1. August d. J. werden die jetzt gültigen Umlade- und Rollbockgebühren um 200 pCt. erhöht.

Nordhausen-Wernigeroder (1034)
Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

3. Verkehrsstörung u. Wiederaufnahme.

Zu § 10 Ziff. 1 a VWÜ.

Wegen Radbruch (Entgleisung) mußte der Verkehr auf der Linie Schwarzach-St. Veit-Spittal-Millstättersee vom 18. Juli 1923 Uhr 21 eingestellt werden.

Der Verkehr wurde am 19. Juli 1923 mit Zug Nr. D 709 um 4 Uhr 12 Min. wieder aufgenommen. (1045)

Villach, den 26. Juli 1923.
Bundesbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Ost-mitteldeutsch-sächsischer, mitteldeutsch-bayerischer und mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. August 1923 werden die Entfernungen für die Station Brotterode der Kleinbahn Kleinschmalkalden-Brotterode um 35 km ermäßigt. (1021)

Erfurt, den 23. Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A, Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 wird im Abschnitt C unter Ziffer 3 d der Höchstbetrag für die Benutzung von Holzverladekranen auf 64 000 ℳ festgesetzt. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist beruht auf der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Juli 1923. (1059)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 wird die Station Minden (Westf.) als Sammellagerstation in den Ausnahmetarif 1 a für Rundhölzer, zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte, aufgenommen. Ferner tritt zum gleichen Zeitpunkte die Teutoburger Wald-Eisenbahn mit den Stationen Gütersloh Teut. W. E., Lengerich Teut. W. E. Gbf., Lengerich Teut. W. E. Stadt und Ibbenbüren Teut. W. E. dem Ausnahmetarif 9 für Bier bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Juli 1923. (1058)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif, Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 werden die Zuschlagsfrachten der Hetzbach-Beerfeldener, Osthofen-Westhofener, Reinheim-Reichelsheimer, Selztalbahn, Sprendlingen-Fürfelder und Worms-Offsteiner Eisenbahn erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1057)

Berlin, den 30. Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Belgisch- und Luxemburgisch-Ungarischer Güterverkehr durch Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 wird ein Eisenbahngütertarif, enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für den durchgehenden Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Stationen der belgischen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der ungarischen Eisenbahnen anderseits im Durchgang durch Deutschland und Österreich, durch Deutschland, Österreich und die Tschechoslowakei, durch Deutschland, Österreich und Südslavien, durch Deutschland und die Tschechoslowakei, durch Deutschland, die Tschechoslowakei und Österreich, durch Deutschland, die Schweiz und Österreich, sowie durch die Schweiz, Deutschland und Österreich (gegebenenfalls auch vorher durch Frankreich oder das Saargebiet) eingeführt. Von der Beförderung mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen sind u. a. ausgeschlossen Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, sowie Leichen. Der Absender ist verpflichtet, im Frachtbrief die Grenzübergangsstationen, über die das Gut befördert werden soll, vorzuschreiben. Im Verkehr aus Belgien ist die Anführung der belgisch-deutschen, belgisch-luxemburgischen, belgisch-französischen und luxemburgisch-deutschen Grenzübergangsstationen nicht erforderlich. Die Frachten und Gebühren werden auf dem Beförderungswege nach den Binnentarifen (Lokaltarifen, auch Wechsel- und Verbandstarifen) der beteiligten Bahnen unter Berücksichtigung der in den angewandten einzelnen Tarifen vorgeschriebenen Mindestentfernungen und Mindestfrachten berechnet. Der Frachtermittlung werden für jeden Frachtberechnungsabschnitt diejenigen Tarife zugrunde gelegt, die an dem Tage in Kraft sind, an dem das Gut in das Gebiet des einzelnen Frachtberechnungsabschnittes eintritt. Die Sendungen dürfen weder mit Barvorschüssen noch mit Nachnahmen belastet werden. Sendungen mit Interessedeklaration sind nicht zugelassen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Stationen. Abdrucke des Tarifs sind zum Preise von 3000 ℳ für das Stück durch Vermittlung unserer Güterabfertigungsstelle Köln-Deutz, sowie bei der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion in München und der Auskunftsstelle in Berlin im Bahnhof Alexanderplatz zu erhalten. (1056)

Köln, den 27. Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Am 1. August 1923 werden: a) der Nachtrag XVIII zum Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2, b) der Nachtrag XVIII zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien und c) der Nachtrag XX zum Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal-Untersachsenberg=Georgenthal eingeführt. In den Nachträgen sind die am 1. August 1923 eintretenden Tariferhöhungen von 150 v. H. durchgeführt. Die Durchführung der Tariferhöhungen mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Nachträge können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden=Neustadt bezogen werden.

Dresden, am 25. Juli 1923. (1003)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Nordische Güter-, Kohlen- und Tierverkehre.

Am 1. August d. J. werden die deutschen Schnittfrachtsätze und Durchgangsfrachtsätze um weitere 150 v. H. erhöht. Die Erhöhung wird durchgeführt in den Gütertarifen durch eine gemeinsame Einrechnungstafel, im Kohlentarif durch Nachtrag XXV und in den deutsch-dänischen Tiertarif durch Verfügung im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 21. Juli 1923. (996)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz.

Die mit Bekanntmachung vom 24. Mai 1923 veröffentlichte Ergänzung zum zweiten Absatz des Vorworts auf Seite 4 des Tarifs erhält mit Geltung vom 1. August 1923 folgende Fassung:

Erhöhungen der Frachtsätze der außeritalienischen Strecken können in dringenden Fällen auch durch Bekanntgabe in den Stationen veröffentlicht werden; sie treten frühestens am achten Tage nach der Veröffentlichung in Kraft. (999)

Frankfurt (Main), den 19. Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis, Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit Wirkung vom 1. August 1923 werden die in den Schnitten 1 der Abteilungen A (Brenner) und B (Tarvis) enthaltenen deutschen Schnittsätze um 2150 v. H. erhöht. Die Frachtsätze dieser Schnitte sind somit mit 22,5 zu vervielfachen. Die Bekanntmachung vom 23. Juni 1923, wonach die Frachtsätze der Schnitte 1 mit 9 zu vervielfachen waren, tritt mit dem 1. August 1923 außer Kraft.

München, den 23. Juli 1923. (997)
Tarifamt beim RVM, Z B.

Thüringische Nebenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 ab wird die für die Buttstädt-Rastenberger, Esperstedt-Oldislebener, Greußen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer und Wenigentaft-Oechsener Eisenbahn bestehende Zuschlagsfracht für eingehende entseuchungspflichtige Wagen erhöht. Nähere Auskunft durch die Abfertigungsstellen.

Berlin, den 25. Juli 1923. (1006)
Centralverwaltung für Secundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Tfv. 401. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II (Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.), gültig vom 1. Februar 1922.

Am 1. August 1923 tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag 15 in Kraft; er enthält neue, um etwa 150 v. H. erhöhte Frachtsätze der Frachtsatzzeiger 1 u. 2, Erweiterung der Anwendungsbedingungen für Wasserumschlagsgut bei Verarbeitung der Kohlen auf Koks und Beseitigung des Inlandsvermerks für das Gebiet von Danzig und das Memelgebiet. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Essen, den 21. Juli 1923. (992)
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Geltung treten für die in den vorgenannten Verkehr einbezogenen Stationen der Braunschweig-Schöninger und der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn anderweite Entfernungen in Kraft. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen. (1020)

Erfurt, den 26. Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Entfernungsänderungen ein:

Station	Schnittpunkte			
	Vossowska	Borsigwerk	Gleiwitz	Nensa
	km	km	km	km
Bad Wörishofen	989	1034	1030	1023
Baierbrunn	949	994	990	983
Beuerberg	986	1031	1027	1020
Donaustauf	795	840	836	829
Fischen	1077	1022	1118	1111
Füssen	1060	1105	1101	1094
Höllriegelkreuth-Grünwald	942	987	983	976
München=Thalkirchen	931	976	972	965
Oberstdorf	1092	1137	1133	1126
Stadtamhof	789	834	830	823
Stadtamhof=Reinhausen	789	834	830	823
Wolfratshausen	970	1015	1011	1004
Zirndorf	792	838	834	826

Oppeln, den 20. Juli 1923. (993)
Reichsbahndirektion.
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Polnisch-oberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). D. Dienstkohlenausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 werden in Deutschland sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge sowie die Neben- und örtlichen Gebühren um 150 % erhöht. Die gleiche Tariferhöhung tritt vom 1. August 1923 in den oben unter A bis D genannten Tarifen in Kraft. Die Genehmigung des Oberkomitees zur Erhöhung ist erteilt.

Oppeln, den 24. Juli 1923. (1025)
Reichsbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil I und Teil II, Heft 1 u. 2.

Infolge Erhöhung der deutschen Eisenbahngütertarife werden zum 1. August 1923 die Frachten für die deutschen Strecken des Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarifs um 150 % erhöht.

Im Verbandsgütertarif Teil I erhöhen sich vom 1. August 1923 ab die Gebühren auf

Seite 29 (Nachtrag 5, Seite 2) in § 8 (4) von 3000 ℳ auf 7500 ℳ,
Seite 30 (Nachtrag 5, Seite 2) in § 11 (1) von 6000 ℳ auf 15 000 ℳ,
Seite 30 (Nachtrag 5, Seite 2) in § 11 (2) von 3000 ℳ auf 7500 ℳ,
Seite 31 (Nachtrag 5, Seite 2) in § 14, 1 von 9000 ℳ auf 22 500 ℳ,
Seite 31 (Nachtrag 5, Seite 2) in § 14, 2 von 6000 ℳ auf 15 000 ℳ,
Seite 36 (Nachtrag 5, Seite 2) in § 26 (1) von 2600 ℳ auf 6500 ℳ,
Seite 41 (Nachtrag 5, Seite 2) in § 39 (13) von 20 100 ℳ auf 50 000 ℳ,
Seite 41 (Nachtrag 5, Seite 2) in § 41 (2) von 3000 ℳ auf 7500 ℳ.

Im Verbandsgütertarif Teil II, Heft 1 gelten vom 1. August 1923 ab für die Ausnahmetarife 1 a, 5, 5 a, 7, 9, 10, 10 b, 11, 14 und 16 auf der deutschen Strecke die Bestimmungen und Frachtsätze der gleichnamigen deutschen Ausnahmetarife. Die Ausgabe des Nachtrags 7 erfolgt zum 1. August 1923.

Köln, den 25. Juli 1923. (1039)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 216. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 werden die in der Entfernungstafel II vorgesehenen Teilentfernungen zwischen Affolterbach, Birkenau, Fürth (Odenw.), Kreidach, Mörlenbach, Reisen (Hess.), Rimbach, Unter Waldmichelbach, Wahlen, Waldmichelbach, Weinheim Tal und Zatzenbach einerseits und Sandbach (Odenwald) anderseits um je 4 km erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (R.G.Bl. 1914, S. 455).

München, den 18. Juli 1923. (1040)
Tarifamt b. RVM., Z B.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 1. August 1923 treten zu dem Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag XXI und zu dem ab 19. Juni 1922 eingeführten Gütertarif für den Wechselverkehr zwischen den Schmalspurbahnstationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice und denjenigen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln usw. der Nachtrag VII in Kraft.

Die Nachträge enthalten Erhöhungen der Frachtsätze sowie der Sätze des Nebengebührentarifs. Über die Höhe der Frachtsätze usw. gibt bis zum Erscheinen der Nachträge im Druck das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Oppeln Auskunft. Abdrücke der Nachträge sind demnächst bei der Stationskasse Beuthen (Oberschles.) (Schmalspurbahn) und Tarnowitz (Schmalspurbahn) zu haben. Die Einführung der Nachträge mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörden.

Oppeln, den 26. Juli 1923. (1043)
Reichsbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife Tfv. 5).

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1923 wird unter den Versandstationen des Ausnahmetarifs 8 für frische usw. Seefische Schleswig-Friedrichsberg nachgetragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1013)

Berlin, den 17. Juli 1923.

Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 20. Juli 1923 veröffentlichte Tariferhöhung von 150 % zum 1. August 1923 wird für Heft C I a (Frachtsatzzeiger) und C II (Ausnahmetarife) durch eine Neuausgabe der Hefte, deren Frachtsätze gleichzeitig nach Einheiten neu berechnet sind, durchgeführt. Für Heft A (Besondere Bestimmungen) werden die neuen Frachtsätze im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht.

Im Heft C II werden die bisherigen Ausnahmetarife 2 d und 11 b zu einem neuen gemeinschaftlichen Ausnahmetarif unter Einschränkung auf Entfernungen bis 250 km vereinigt. Außerdem ist ein neuer Ausnahmetarif 22 für die Einfuhr von Ölsaaten und Ölfrüchten von Bremen usw. nach Heilbronn Hbf. eingeführt.

Gleichzeitig wird der Anhang zum Heft C I a (Frachtsatzzeiger) durch einen neuen Anhang ersetzt, der außer den Frachtsätzen für Kohlenladungen ausgerechnete Kürzungen für Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 (Düngemittel) enthält.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Juli 1923. (1051)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif — Hefte C I a und C I b — Tfv. 4 a und b —.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 werden die Hefte neu herausgegeben. Außer den im Verfügungswege durchgeführten Tarifmaßnahmen enthalten sie die aus Anlaß der Erhöhung der Gütertarife um 150 % erhöhten Gebührensätze. Ferner treten in Heft C I b bei einzelnen Unterabschnitten des Abschnittes „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" weitere, nicht in den Rahmen der 150prozentigen Erhöhung fallende Tariferhöhungen ein.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C. 2, Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Juli 1923. (1033)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 28. Juli 1923 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Raps, Mohnsaat usw. im Versande von Seehafenstationen nach Heilbronn Hbf. in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Juli 1923. (1032)

Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. August 1923 werden die Frachtsätze um 150 v. H. erhöht.

Finsterwalde, den 27. Juli 1923. (1042)

Die Direktion der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A.

Vom 1. August 1923 an wird auf Grund von § 80 (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde bis auf weiteres im Bereiche der Reichsbahndirektion Dresden mit Ausnahme der im tschechoslowakischen Staatsgebiete gelegenen Stationen das im Nebengebührentarife festgesetzte Wagenstandgeld für den Wagen und je — auch nur angefangene — 24 Stunden wie folgt festgesetzt: für die ersten 24 Stunden 90 000 ℳ, für die zweiten 24 Stunden 135 000 ℳ, für jede weiteren 24 Stunden 180 000 ℳ.

Dresden, am 30. Juli 1923. (1048)

Reichsbahndirektion.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Am 1. August 1923 werden die Güter- und Tiertarife im Binnen- und Wechselverkehre — gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahnen — um 150 % erhöht.

Unsere Zuschlagsfrachten werden nicht geändert. (1011)

Braunschweig, den 26. Juli 1923.

Die Direktion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Am 1. August 1923 treten im Güterverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn.

Köln, den 25. Juli 1923. (1010)

Die Direktion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit ist die Station Sande zu streichen und dafür Wilhelmshaven Industriehafen mit den Entfernungen für Sande nachzutragen.

Hannover, den 27. Juli 1923. (1044)

Reichsbahndirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. August 1923 tritt der Nachtrag III in Kraft, der neue, um rund 150 % erhöhte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 5 und 5 c enthält. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der EVO. (1014)

Dresden, am 27. Juli 1923.

Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 werden die für die deutsche Strecke geltenden Mindestfrachten und Sondergebühren sowie die Fracht für leere Privatgüterwagen in gleichem Umfange wie im deutschen Binnenverkehr erhöht. (1017)

Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 26. Juli 1923.

Reichsbahndirektion.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel-Hafen.

Die jetzt geltenden Sätze des Gebührentarifs (Nachtrag 7, dazu am 27. Dezember v. J. 60 v. H., am 1. Februar d. J. 200 v. H., am 26. Februar d. J. 85 v. H., am 12. Juni d. J. 50 v. H., am 1. Juli d. J. 100 v. H. und am 12. Juli d. J. 60 v. H.) werden vom 1. August d. J. ab um weitere 100 v. H. unter Aufrundung auf volle Mark erhöht.

Die vorzeitige Inkraftsetzung gründet sich auf die vorübergehende Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Oppeln, den 24. Juli 1923. (1036)

Reichsbahndirektion (Oberschlesische Eisenbahnen).

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbandsgütertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird ein Nachtrag II herausgegeben; er bringt Ermäßigungen der nordischen Schnittfrachtsätze.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 27. Juli 1923. (1047)

Reichsbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 wird die Fracht für Leichen wie im deutschen Binnenverkehr erhöht.

Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 27. Juli 1923. (1046)

Reichsbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft. Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Gütertarif, Teil II; Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw.; Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Mit 1. August 1923 treten an Stelle einzelner der bisherigen die folgenden Verhältniszahlen zur Umrechnung der Tarifziffern in Frachtsätze in Geltung:

für Mark 50

für ungarische Kronen:

im Verkehr ungarischer Stationen untereinander 4,5

Vom gleichen Zeitpunkt ab wird die Umbehandlungsgebühr (Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer V) folgend festgesetzt:

7000 Mark, 7000 österreichische Kronen, 1500 ungarische Kronen, 3 tschechoslowakische Kronen, 10 Dinar, 20 Lei, 10 Lewa, sämtlich für 100 kg.

München, im Juli 1923. (1052)

5. Personen- und Güterverkehr.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Gleich dem Vorgehen der Reichsbahn werden die Beförderungspreise bei der Greifswald-Grimmener Eisenbahn im Personenverkehr für die 2. Klasse um 300 v. H., für die 3. Klasse um 250 v. H., im Güter- und Tierverkehr um 150 v. H. erhöht.

Grimmen, den 25. Juli 1923. (1009)

Die Direktion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Gleich dem Vorgehen der Reichsbahn werden die Beförderungspreise bei der Stralsund-Tribseer Eisenbahn im Personenverkehr für die 2. Klasse um 300 v. H., für die 3. Klasse um 250 v. H., und im Güter- und Tierverkehr um 150 v. H. erhöht.

Berlin, den 25. Juli 1923. (1008)

Der Vorstand.

Ruppiner Eisenbahn.

Die Tarifsätze unseres Binnen-Personen- und Binnen-Gütertarifs werden zum 1. August d. J. in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde erteilt. (1012)

Neuruppin, den 25. Juli 1923.

Die Direktion.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr im gleichen Ausmaß wie bei der Reichsbahn erhöht.

Neustadt (Oberschl.), den 25. Juli 1923.

Die Direktion. (1018)

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Zu den Binnentarifen erscheinen am 1. August d. J. Nachtrag XII für die Badischen und Thüringischen, und Nachtrag XIV für die Hessischen Linien, enthaltend einige durch die allgemeine Tariferhöhung bedingte Änderungen. Außerdem enthält Nachtrag XII für die Badischen Linien eine unwesentliche Textänderung der Bestimmung über den Übergangsverkehr der Zell-Todtnauer Eisenbahn. (1001)

Darmstadt, am 23. Juli 1923.
Die Direktion.

Dahme-Ukroer Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden am 1. August d. J. die Beförderungspreise und sonstigen Gebührensätze im Personenverkehr, die Gepäckfrachtsätze sowie die Güter- und Tier-Tarife in dem gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Dahme (Mark), den 24. Juli 1923.
Die Direktion. (1002)

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Am 1. August 1923 treten, wie bei der Reichsbahn, Erhöhungen für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Güterverkehr ein. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. Gleichzeitig erscheint zum Binnen-, Personen- und Gepäcktarif der Nachtrag XIII nebst einem Berichtigungsblatt.

Berlin, den 25. Juli 1923. (1005)
Centralverwaltung für Secundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Binnen- und direkter Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr.

Vom 1. August 1923 ab tritt die gleiche Tariferhöhung ein wie bei der Reichsbahn. (995)

Blankenburg/Harz, den 25. Juli 1923.
Die Direktion.

Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Ab 1. August 1923 werden die Tarife im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Die Erhöhungen sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt. (1028)

Tegernsee, den 26. Juli 1923.
Die Direktion.

Am 1. August 1923 treten die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn. (1030)

Gera-R., den 28. Juli 1923.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr im gleichen Ausmaß wie bei der Reichsbahn erhöht.

Liegnitz, den 25. Juli 1923. (1019)
Die Direktion.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr im gleichen Ausmaße wie bei der Reichsbahn erhöht.

Berlin, den 25. Juli 1923. (1007)
Der Vorstand.

Freien Grunder Eisenbahn.

Ab 1. August 1923 wird der Personen- und Gütertarif im gleichen Umfang wie bei der Reichsbahn erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1022)

Frankfurt a. M., den 26. Juli 1923.
Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Am 1. August d. J. werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr, wie bei der Reichsbahn, um 150 % erhöht. (1053)

Mannheim-Waldhof, den 27. Juli 1923.
Bahngesellschaft Waldhof.

Mit Wirkung vom 1. August d. J. werden die Personen-, Güter- und Tiertarife im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. (1035)

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 werden in der Anlage I S. 47 bei Berlin die Gebühren in Spalte 4 unter 2 a und b von 3120 ℳ auf 12 480 ℳ und von 1560 ℳ auf 6240 ℳ, in Spalte 6 von 12 000 ℳ auf 48 000 ℳ erhöht.

In der Anlage II Seite 69 wird mit Gültigkeit vom 1. August 1923 bei Borken (Westf.) in Spalte 4 die Gebühr von 300 Mark auf 1000 ℳ erhöht. Wegen der verkürzten Veröffentlichungsfrist vergleiche die Bekanntmachung vom 20. Juli 1923.

Berlin, den 31. Juli 1923. (1055)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, Anlage I.

Überführungsgebühren in Oderberg.

Ab 1. August 1923 betragen die Überführungsgebühren für Oderberg:

Für eine Lokomotive	136 000 ℳ
Für jede Personenwagenachse	48 000 ℳ
Für jede Achse eines anderen Wagens	24 000 ℳ
Mindestgebühr für einen Sonderzug	2 212 000 ℳ

Für Beförderung von Personen-, Kranken- und Gepäckwagen, ohne Unterschied, ob diese Wagen mit Personen- oder Schnellzügen befördert werden:

Für einen 2- oder 3achsigen Personenwagen	156 000 ℳ
Für einen 4- oder mehrachsigen Personenwagen	236 000 ℳ
Für einen Krankenwagen	80 000 ℳ
Für eine Krankenabteilung	24 000 ℳ
Für jede Gepäckwagenachse	44 000 ℳ

Oppeln, den 29. Juli 1923. (1054)
Reichsbahndirektion.
Oberschlesische Eisenbahnen.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Binnentarif.

Ab 1. August 1923 werden die Personentarife denen der III. Wagenklasse der Reichsbahn gleichgestellt. Die Erhöhung beträgt das Zehnfache der nach dem Einheitssatze der Reichsbahn vom 1. Juni 1923 (50 ℳ für 1 km) und einer Mindestentfernung von 5 km berechneten und wie bei der Reichsbahn aufgerundeten Beträge. Die Tarifsätze des Güterverkehrs werden um 150 v. H. erhöht.

Siegen, den 26. Juli 1923. (1037)
Die Direktion.

In dem Nachtrage V zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Verkehr mit Ostpreußen und Zoppot über Swinemünde Seeweg erhöhen sich vom 1. August 1923 a b die Fahrpreise auf der Seestrecke Swinemünde-Pillau oder Zoppot für die zweite bis vierte Klasse auf 263 000 ℳ und für Militärpersonen auf der Strecke Swinemünde-Pillau auf 43 800 ℳ. Vom gleichen Tage ab beträgt der Frachtsatz für Gepäck 53 760 ℳ für je 10 kg.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Fahrkartenausgaben und Gepäckabfertigungen sowie unser Verkehrsbüro, Lindenstraße 19/20. (1023)

Stettin, im Juli 1923.
Reichsbahndirektion.

Vorläufiger Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle. Gültig vom 1. Juni 1923.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 wird das 4. Ergänzungsblatt zum Tarif ausgegeben. Es enthält die infolge Erhöhung der deutschen Einrechnungssätze bedingten Änderungen der Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für die Strecken nördlich Kufstein und nördlich Salzburg. Die Gepäckfracht für die deutschen Strecken wird wie seither auf volle 100 ℳ aufgerundet. Die Mindestfracht für die deutschen Strecken beträgt 9000 ℳ. Die Gebühr für die Überführung von Reisegepäck in Berlin ist auf 4200 ℳ erhöht worden. (1015)

Verkehrsamt
beim Reichsverkehrsministerium
Zweigstelle Bayern.

Vorläufiger Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle. Gültig vom 1. Juni 1923.

Es wird besonders darauf aufmerksam gemacht, daß in dem am 1. August 1923 in Kraft tretenden IV. Ergänzungsblatt zum Tarif die Fahrpreise für die Strecken der Deutschen Reichsbahn (nördlich Kufstein und nördlich Salzburg) in vollen Tausendmarkbeträgen angegeben sind. Bei der Erhebung der Fahrpreise sind also stets die fehlenden drei Nullen zu ergänzen; z. B. Erhebungsbetrag 2. Kl. München-Kufstein 224 000 ℳ. (1016)

Verkehrsamt
beim Reichsverkehrsministerium
Zweigstelle Bayern.

Crefelder Eisenbahn.

Ab 1. August 1923 gelangt der Nachtrag 19 zum diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäcktarif zur Ausgabe. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Crefeld, den 28. Juli 1923. (1050)
Die Direktion.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. August 1923 tritt der Nachtrag 11 in Kraft, welcher Erhöhung der Beförderungspreise enthält.

Finsterwalde, den 27. Juli 1923. (1041)
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 werden die Personenfahrpreise und die Beförderungspreise für Gepäck pp. nach den für die Reichsbahnen geltenden Grundsätzen erhöht.

Lippstadt, den 23. Juli 1923. (1049)
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 werden die Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife erhöht. Die Erhöhung beträgt bei den Fahrpreisen 1. und 2. Klasse 300 v. H., bei den Fahrpreisen 3. und 4. Klasse rund 250 v. H. Die übrigen in den Ausführungsbestimmungen der vorgenannten Tarife enthaltenen Gebührensätze des Personenverkehrs werden ungefähr im gleichen Maße erhöht. Im Gepäckverkehr beträgt die Erhöhung 300 v. H., die Mindestfracht 9000 *M*. Die Expreßgutfrachtsätze werden um 150 v. H. erhöht. Die Mindestfracht für Expreßgut beträgt künftig ebenfalls 9000 *M*.

Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 20. Juli 1923. (1000)

Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gültigkeit der Fahrscheinhefte des Mitteleuropäischen Reisebüros.

Aus Anlaß der am 1. August 1923 eintretenden Fahrpreiserhöhung wird die Geltungsdauer aller im Juni und Juli gelösten Fahrscheinhefte des Mitteleuropäischen Reisebüros gemäß den auf den Heftumschlägen aufgedruckten Bestimmungen derart beschränkt, daß sie am 3. August 12 Uhr mitternachts erlischt. Gegen Nachzahlung des Fahrpreisunterschiedes werden jedoch diese Fahrscheinhefte auch noch nach dem 3. August innerhalb der 60tägigen Geltungsdauer zur Benutzung zugelassen.

Der Fahrpreisunterschied ist grundsätzlich vor Antritt der Reise oder Weiterreise bei einer Ausgabestelle des Mitteleuropäischen Reisebüros oder einer größeren Fahrkartenausgabe nachzuzahlen. In besonderen Fällen wird die Nachzahlung des Fahrpreisunterschiedes ausnahmsweise auch in den Zügen zugelassen.

Über die Nachzahlung wird ein Ergänzungsfahrschein oder eine Ergänzungsfahrkarte ausgefertigt. (1024)

Berlin, im Juli 1923.

Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Die am 29., 30. und 31. Juli 1923 gelösten nicht benutzten Fahrkarten werden von den Fahrkartenausgaben und Reisebüros nach dem 31. Juli innerhalb der Geltungsdauer nur zurückgenommen, wenn ein Rechtsanspruch nach § 20 (1) und § 26 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Nichterfüllung des Beförderungsanspruchs, Verspätung oder Ausfall von Zügen) besteht. In allen übrigen Fällen wird das Fahrgeld nur durch die zuständigen Eisenbahnverkehrsämter auf schriftlichen Antrag bei Angabe der Gründe über die Nichtbenutzung unter Abzug von 10 v. H. Verwaltungskosten erstattet. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Berlin, im Juli 1923. (1031)

Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 ab werden die Tarifentfernungen für den Binnen- und direkten Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr der Buttstädt-Rastenberger, Greussen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Neubrandenburg-Friedländer, Osterwieck-Wasserlebener, Ruhlaer, Südharz, Weimar-Berka-Blankenhainer, Weimar-Rastenberger und Wenigentaft-Oechsener Eisenbahn erhöht.

Berlin, den 23. Juli 1923. (998)

Centralverwaltung für Secundärbahnen
Herrmann Bachstein.
Die Direktion der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Vom 1. August d. J. ab treten im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr Erhöhungen der Fahrpreise bzw. Frachtsätze für den Binnen- und direkten Verkehr in gleicher Höhe wie bei der Reichsbahn ein. (991)

Mühlhausen/Thür., den 23. Juli 1923.

Eisenbahn-Gesellschaft
Mühlhausen-Ebeleben.

---

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 674).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln und den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirks.

b) Verbandspersonenverkehr

zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 675).

Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. werden die zurzeit gültigen Fahrpreise des allgemeinen Verkehrs in der 1. und 2. Klasse um 300 %, in der 3. und 4. Klasse um 200 % und die Gepäckfrachtsätze um 300 % erhöht. (1026)

Oppeln, den 25. Juni 1923.

Reichsbahndirektion.
Oberschlesische Eisenbahnen.

---

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 674).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln und den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirks.

b) Verbandspersonenverkehr

zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 675).

Mit Wirkung vom 1. August d. J. werden die zurzeit gültigen Fahrpreise des allgemeinen Verkehrs in der 1. u. 2. Kl. um 300 %, in der 3. und 4 Kl. um 250 % und die Gepäckfrachtsätze um 300 % erhöht. (1027)

Oppeln, den 25. Juli 1923.

Reichsbahndirektion.
Oberschlesische Eisenbahnen.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 werden die Fahrpreise im vorgenannten Verkehr um rund 150 bis 250 % erhöht. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B zu § 32 EVO.) beträgt künftig 8000 *M*, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO.) 6000 *M*. Die in der bes. Ausf.-Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf Friedhof betragen künftig:

unter 1 a 1: 19 200 *M*, 38 400 *M*, 62 400 *M*
„ 1 a 2: 540 000 *M*
„ 1 b 1: 24 000 *M*, 48 000 *M*, 76 800 *M*
„ 1 b 2: 696 000 *M*

Die in der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 47 EVO. angegebene Desinfektionsgebühr beträgt 54 000 *M*.

Im Anhang „Abfertigung von Reisegepäck von und nach Berliner Vorortstationen im Fernverkehr" werden die im ersten Satz auf S. 15 des Tarifs angegebenen Überführungs- und Zuführungsgebühren wie folgt geändert:

Zu A: Zuführungsgebühr	zu B: Zuführungs- + Überführungsgebühr
für je angefangene 10 kg	
1350 *M*,	1350 *M*, + 4200 *M*.

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1029)

Berlin, den 27. Juli 1923.

Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Personen- und Gepäckverkehr, Tarifheft 2.

Vom 1. August 1923 an werden die in Mark angegebenen Fahrpreise wie folgt erhöht: In der 1. und 2. Klasse auf das Sechzehnfache, in der 3. und 4. Klasse auf das Zehnfache, die Gepäckfrachtsätze auf das Sechzehnfache der vom 15.—30. Juni 1923 geltenden Sätze. Als Mindestgepäckfracht werden 9000 *M* erhoben. Die in Kč angegebenen Preise bleiben unverändert. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden-Altst., Strehlener Straße 1.

Dresden, den 25. Juli 1923. (1004)

Reichsbahndirektion.

---

7. Verdingungen.

Die Lieferung und Verlegung der hölzernen Dacheindeckung (Sparren und Schalung) für die Bahnhofshallen des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin sollen öffentlich verdungen werden. Umfang rund 2550 qm Fläche. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen im Geschäftszimmer der Bauabteilung aus und können von dort zum Preise von 4000 *M* für das Angebotheft gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung des Betrages und Rückporto bezogen werden. Eröffnung der Angebote am 9. August 1923, 12 Uhr, in der Bauabteilung, der die Angebote versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen einzureichen sind. Zuschlagsfrist bis zum 23. August 1923. (1038)

Reichsbahnbauabteilung 2,
Berlin, Prinz-Louis-Ferdinand-Straße 12.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 32. Berlin, den 9. August 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die subjektiven und objektiven Selbstkosten sowie die praktischen Kalkulationsgrundlagen in der Reichsbahntarifpolitik.

Eine begriffstheoretische Studie und Erwiderung.

Von Oberregierungsrat **Dr. W. Spieß,** Frankfurt (Main).

(Schluß.)

Offen bleibt noch die tarifpolitische Frage, d. h. in diesem Zusammenhange die Untersuchung, ob etwa besondere Umstände es angezeigt erscheinen lassen, abweichend von dem soeben gefundenen grundsätzlichen Standpunkt eine andersartige, insbesondere höhere Berechnung und Bewertung des Anlagekapitals in der tarifpolitischen Selbstkostenrechnung eintreten zu lassen. Liegt im besonderen etwa der in der obigen grundsätzlichen Zusammenfassung vorbehaltene Sonderfall vor, daß eine aus den gegenwärtigen Verhältnissen geborene Notwendigkeit, sich vor Vermögensverlusten zu sichern, die Reichsbahn zwänge, statt der subjektiven Selbstkosten einen anderen (objektiven) Kalkulationsmaßstab bei der Tarifnormierung zu wählen?

In der bisherigen Praxis der Reichsbahn bildete den Anstoß zur Erhöhung und Abänderung der Regeltarifsätze (Normaltransportgebühren) bislang stets — der andere mögliche (und bei der Schaffung von Ausnahmetarifen in der Tat häufig praktische) Anlaß zu Tarifänderungen: die Erkenntnis der Unzuträglichkeit der geltenden Tarifsätze für die Volkswirtschaft scheidet in diesem Zusammenhang für die Betrachtungen aus — die Erkenntnis von der Unzulänglichkeit der jeweilig geltenden Tarife für die Finanzen gerade der Reichsbahn, und zwar für die Finanzen in toto: Es wird ausgegangen einerseits von dem gesamten tatsächlichen Ausgabebetrag — von den Betriebsausgaben sowohl wie von den effektiv gemachten Leistungen für Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden — m. a. W. von den gesamten subjektiven Selbstkosten. Und diesen subjektiven Selbstkosten gegenüber wird andererseits festgestellt, daß zu ihrer sicheren Balancierung (und gegebenenfalls noch zur Erzielung eines Überschusses) die und die Einnahmen und dementsprechend (im einzelnen ganz verschiedenartig anzusetzende) Tarife von der und der Höhe erforderlich sind. Das Verfahren ist einfach, logisch und schlüssig. Derartige Ausmessung der Tarife wird, wenn nur der finanzielle Status der Reichsbahn jeweils genau und richtig beobachtet wird und rechtzeitig die entsprechenden Tarifheraufsetzungen (oder Ermäßigungen) durchgeführt und sie auch nicht durch Abwanderungen oder Verkehrseinschränkungen in ihrer Wirkung beeinträchtigt werden, zu einer Verwaltungsführung mit befriedigendem wirtschaftlichem Ergebnisse führen müssen. Wie dies der Reichsbahn während des Etatsjahres 1922 bis zum Ruhreinbruch ja auch gelungen war.

Die so grundsätzlich richtig zur Basis der Tarifkalkulation gemachten effektiven Gesamtausgaben der Reichsbahn zum Zwecke der Tarifbemessung zu korrigieren oder zu ergänzen nach unten oder nach oben durch buchmäßige Ab- und Zusetzungen (so wie sie in privaten Unternehmungen durch Abschreibungen, Werkerhaltungskonten, Erneuerungsfonds und dergl. vermindert oder vermehrt werden), liegt bei der Reichsbahn aus mannigfachen Gründen kein Anlaß vor.

Daß mit Abschreibungen vorgegangen werde, wird — nachdem oben mit Wentzel festgestellt werden konnte, daß das Anlagekapital der Reichsbahn bis auf 40 Papiermilliarden, d. h. nach heutigen Verhältnissen sozusagen auf Null abgeschrieben ist — niemand empfehlen wollen. Im entgegengesetzten Sinne aber gibt Wentzel zu erwägen anheim, ob gegenüber der „Abschreibung" auf 40 Milliarden Papiermark nicht eine zahlenmäßige Aufhöhung des Anlagekapitals, speziell auch vom Standpunkte des Strebens nach

höheren Tarifen, als wünschenswert erscheinen möchte. Die Erhöhung der Tarife ist indessen von der größeren oder geringeren Höhe der subjektiven Selbstkosten gar nicht abhängig. Wenn man aus irgendwelchen besonderen Gesichtspunkten höhere Reichsbahneinnahmen für politisch angezeigt erachtet — Wentzel erwähnt die an sich gewiß sehr wünschenswerte Erweiterung der Unterstützungsaktion für die Kleinrentner durch die Länder —, so steht dem auch bei den heutigen Selbstkostenansätzen nichts entgegen: Man hat nur einen höheren Gewinnzuschlag (Überschußzuschlag) auf den ermittelten Selbstkostenansatz (Ausgabenbetrag) aufzuschlagen und erhält alsdann höhere Tarife und (falls Abwanderung und Verkehrseinschränkung keinen Strich durch die Rechnung machen) höhere Reichsbahneinnahmen. Zur innerwirtschaftlichen Motivierung solchen Tarifnormierens erst die subjektiven Selbstkosten zu erhöhen — etwa durch eine von Wentzel erwähnte Aufhöhung der Nominalverschuldung an die Länder —, würde einen Zweck und Ursache verwechselnden Schritt bedeuten.

Tarifpolitische und kalkulationstechnische Gesichtspunkte dürften bei der Reichsbahn nicht für die Erhöhung der subjektiven Selbstkosten sprechen. Wentzel allerdings glaubt dem Schaffen eines Werkerhaltungskontos bei der Reichsbahn das Wort reden zu sollen; denn unter dem Drucke der heutigen Not würden die Betriebsmittel und sämtliche Bahnanlagen in allen Teilen nicht so unterhalten und nicht so entsprechend dem heutigen Stande der Technik erneuert, daß eine Minderung der Sachwerte nicht einträte; für die über das unbedingt nötige Maß hinaus zurückgestellten keineswegs ersparten, sondern nur aufgehobenen Arbeiten müsse, wie bei jedem Privatunternehmen, eine Rücklage auf Werkerhaltungskonto stattfinden in Höhe des Neuherstellungswertes der Anlagen, die zu bemessen zwar außerordentlich schwer, die aber mit dem reinen Goldmarkherstellungswert der Reichsbahnanlagen, d. h. nach Wentzel mit 20 Milliarden Gold, wohl nicht zu weitgehend berechnet sei. Die Deduktion Wentzels berücksichtigt nicht, daß die Reichsbahn kein industrielles Unternehmen ist und auch durchaus nicht ohne weiteres einem solchen analog behandelt werden darf. Im Gegensatz zur Industrie und in Parallele zur Landwirtschaft stehen bei der Reichsbahn dem durch den (angeblich!) nicht voll ausgeglichenen Verschleiß der letzten Jahre vielleicht entstandenen Minderungen eines Teiles der im Anlagekapital enthaltenen Sachwerte unverhältnismäßige Wertsteigerungen anderer Anlagekapitalsteile, insbesondere des Grundbesitzes, gegenüber.

Infolge der durch den Valutaniedergang eingetretenen allgemeinen Umwertung der Werte hat das Grundeigentum als „Sachwert“ reinsten Wassers eine unverhältnismäßige Wertsteigerung sowohl in der Stadt wie besonders auch auf dem Lande erfahren, und der Grundbesitz der Reichsbahn in Stadt und Land ist flächenmäßig enorm. Nach der Anlagekapitalsstatistik der preußisch-hessischen Staatsbahnen der letzten Vorkriegsjahre berechnete die preußische Staatsbahn damals ihr Anlagekapital mit etwa 12 Milliarden und den Grundbesitz hierin nur mit einein-[illegible]tel Milliarden (1100 Millionen)! Bei 40 000 km nackter Streckenlänge und etwa über 5 m Planumbreite bedeutete das, daß das preußische Staatsbahnplanum allein, wenn aller andere Grund und Boden, sämtliche Bahnhofs-, Werkstätten-, Lager- und sonstige Territorien schlechterdings mit Null bewertet worden wären, mit nur 5 Goldmark pro km zu Buche gestanden hätte! Ein derartiger im Hinblick auf die Streckendichte in Berlin, Essen und anderen Industriebezirken schon an sich kaum übernormaler Durchschnittspreis ist historisch nur zu verstehen, wenn man sich ins Gedächtnis zurückruft, daß in der Vergangenheit beim Neubau von Strecken die unentgeltliche Stellung des Geländes vielfach zur Sache kommunalen oder sonstigen Interessenten-Beitrags gemacht und infolgedessen außerhalb der Anlagekapital-Buchführung gehalten worden ist. In Rücksicht auf die riesigen, außerhalb des Streckenplanums (Restflächen, Brandschutzstreifen, Stationen, Werkstätten, Siedlungen, Verwaltungsstätten usw.) der Reichsbahn zu eigen gehörenden Grundbesitztümer, die die Gesamtgrundbesitzfläche der Reichsbahn auf mindestens das anderthalbfache der Planumfläche veranschlagen lassen, wird hier eine gerade mit Sinken der Valuta immer wachsende Unterbewertung konstatiert werden müssen, die allein schon die Abstandnahme von der Schaffung eines Unterhaltungs- oder Werkerneuerungskontos vollauf rechtfertigen würde, wenn eine Minderung der Unterhaltung unter dem heutigen Stand der Technik bei anderen Teilen des Anlagekapitals ernstlich festzustellen wäre!

Bei der kritischen Prüfung der einzelnen anderen Anlagekapitalsposten der Reichsbahn ist nun aber auch, abgesehen von dem Reichsbahn-Immobiliareigentum, durchaus nicht für alle Teile des Anlagekapitals eine technisch mindere Unterhaltung in den letzten Geschäftsjahren der Reichsbahn und damit ein Anlaß zur Reservestellung auf Werkerhaltungskonto im Wentzelschen Sinne festzustellen.

Im besonderen dürfte dies von den Betriebsmitteln, den „Fahrzeugen und Zubehör“ gelten, die im preußischen Vorkriegshaushalt über 2½ Milliarden ausmachten. Was qualitativ in der Wiederinstandsetzung gerade der Betriebsmittel seit dem Kriege geleistet worden ist, geht zweifellos gewaltig über das (privatwirtschaftlich als Norm angesehene) Maß der Erneuerung in zehnjährigem Turnus hinaus. Für die Lokomotiven erweist sich dies ohne weiteres durch den Hinweis auf den Wiedereinbau der kupfernen Feuerbuchsen; für die Güterwagen ergibt eine ähnliche Illustration die weit vorgeschrittene Ausrüstung mit der Kunze-Knorr-Bremse; für die Personenwagen belegt das Gesagte der tägliche Augenschein und Vergleich der Zustände und Ausstattung der Züge der letzten Kriegszeit mit derjenigen der heutigen Zeit. Quantitativ sind die Kriegs- und Waffenstillstandsvertragsverluste an Betriebsmitteln eingeholt in weniger als 4 Jahren. Bekanntlich haben gerade die Riesenanschaffungen an Lokomotiven und Wagen, die teils zur Ausgleichung der Verluste, teils darüber hinaus 1919 zur Beschäftigung der Industrien gegeben wurden, die Reichsbahn in ihren ersten Entstehensjahren mit an erster Stelle in den damals so lebhaft angefochtenen Defizitbetrieb verstrickt. In normal- und privatwirtschaftlich nur zu kurzer Frist ist der Wiederaufbau, die Reparatur erzwungen worden. Nicht zu wenig, sondern sogar zu viel vom Standpunkt wirtschaftlich gleichmäßig verteilter Wiederaufbauarbeit ist da mit einem Male repariert worden. Im übrigen ist gerade bei Wagenanschaffungen Vorsicht geboten. Die Wagenanschaffungen haben schon bei den preußischen Staatsbahnen wiederholt die ökonomisch-technisch gezogene Maximalgrenze hart gestreift, jenseits der man bei verhältnismäßig geringer Verkehrsflaute einfach nicht mehr genügend Gleismaterial zur Aufstellung der unbenutzten Wagen besitzt. Bei den Betriebsmitteln wird hiernach eine technisch mindere Unterhaltung in den bisherigen Reichsbahnbetriebsjahren nicht angenommen werden können.

Zweifelhafter erscheint die Frage vielleicht für die drei Anlagekapitalsposten: Bahnkörper nebst Zubehör, Oberbau und Stationen und Sicherheitsanlagen. Indessen dürfte der Bahnkörper nebst Zubehör (Einfriedigungen, Wegübergänge, Durchlässe, Brücken und Tunnel) — 2¾ Milliarden des preußischen Anlagekapitals —, soweit die Betriebssicherheit in Frage kommt, bisher in minderem Maße nicht unterhalten sein. An der äußeren Ausstattung ist gespart worden, konnte aber auch zweifellos ohne wirtschaftlichen Schaden und ohne Gefährdung der Substanz des Anlagekapitals manches gespart werden.

Hinsichtlich des Oberbaues — über 2½ Milliarden — wird gesagt werden müssen, daß er heute vielleicht noch nicht überall wieder auf der vollen vorkriegsmäßigen Höhe ist. Verglichen mit Kriegsende aber hat sich seine bautechnische Beschaffenheit zweifellos ungemein gehoben, ein Beweis, daß auch hier die Unterhaltung nicht unter-, sondern oberhalb des Standes nur normaler heutiger technischer Anforderung gehalten und eine weitere Angleichung an die Vorkriegszeit im Laufe der Jahre allein schon bei Festhalten am bisherigen Reparaturprogramm zu erwarten ist. Im übrigen ist auch auf heutigem Niveau der Oberbau in Deutschland noch unübertroffen in Europa.

Dieser letzte Gedanke muß ganz besonders auch betont werden bei dem nächsten Posten des Anlagekapitals der Reichsbahn, bei den Stationen und den Stellwerksanlagen. Er machte vor dem Kriege knapp 2 Milliarden des preußischen Anlagekapitals aus; allerdings war gerade hier besonders viel über Betriebsrechnung investiert worden. In den Kreisen der Betriebssachverständigen der Reichsbahn wird lebhafte Klage über die ungenügende Zahl und Leistungsfähigkeit unserer Betriebsbahnhöfe geführt, und die Einengung der deutschen Grenzen hat eine völlige Veränderung des betrieblichen Bildes in Deutschlands ganzem Eisenbahnsystem zur Folge gehabt. Für das Gebiet der Stationen wird aus diesem Grunde ein besonders starkes Ausbau- bzw. Erneuerungsbedürfnis anzuerkennen sein.

Das gleiche gilt in verstärktem Maße wohl auch für die Werkstätten, die in der Vorkriegszeit bei der preußischen Staatsbahn mit einer Viertelmilliarde zu Buch standen. Hier hat schon als Teil der Neuorganisation der Ausbesserungswerke eine erheblich reichere maschinelle Ausstattung in den letzten Jahren seit dem Kriege stattgehabt. Eine technisch minderwertige Unterhaltung wird also an sich auch hier nicht festgestellt werden können. Auf der einmal betretenen Bahn intensivierten Fortschritts und Ausbaues wird aber weitergegangen werden müssen.

Der im vorigen unternommene Versuch eines in ganz großen Zügen gehaltenen kurzen Rundblicks über das Anlagekapital der Reichsbahn in seinen hauptsächlichsten Bestandteilen — der, von allem einzelnen abgesehen, schon unter dem Mangel litt, lediglich die Verhältnisse der Preußisch-Hessischen Strecken der Reichsbahn zu berücksichtigen — sollte nur dartun einmal, daß den das Anlagekapital mit substantieller Minderung bedrohenden Kräften des Verschleißes auch andere Kräfte gegenüberstehen, die durch Aufwertung der Sachwerte den inneren Wert des Anlagekapitals zu stärken geeignet sind —, zum zweiten aber auch, daß die nach Wentzel das Anlagekapital bedrohende Verschleißgefahr selbst nicht überschätzt werden darf. Nicht, wie Wentzel meint, eine geringe, sondern eine äußerst intensive Unterhaltung und Erneuerung fand bei der Reichsbahn während der letzten Jahre und findet auch heute noch bezüglich aller überhaupt für Unterhaltung und Erneuerung in Betracht kommender Bestandteile des Anlagekapitals statt; in Höhe ihres Gegenwertes ist eine Werkerhaltungsreserve schon begrifflich nicht erforderlich. Das von Wentzel geforderte Werkerhaltungskonto könnte nur berufen sein, die allenfallsige Spitze auszugleichen, hinsichtlich deren ein Übermaß an Verschleiß gegenüber einem Untermaß an Erneuerung bestände. Für gewisse Anlagekapitalsbestände, wie z. B. Grundstücke und dergl., wäre hiernach von vornherein gar kein, für andere Kapitalbestände ein Werkerhaltungskonto nur in einem dem Differenzbetrage entsprechenden Ausmaß zu schaffen, wie es dem Zurückbleiben der tatsächlichen laufenden Unterhaltung gegenüber der Unterhaltung nach dem heutigen Stande der Technik entspräche, wenn sogar hier nicht noch eine Kompensation mit den im Grundbesitz erwachsenden Mehrwerten in Frage käme.

Ob und wie hoch hiernach zahlenmäßig ein Werkerhaltungskonto mit wirtschaftlicher Berechnung überhaupt normiert werden *könnte*, mag dem Einzelurteil überlassen bleiben. Wentzels 20 Goldmilliarden dürften jedenfalls nicht in Frage kommen. Im übrigen würde ein Eingehen auf Einzelheiten nur zu endlosen Kontroversen führen, die sich um deswillen erübrigen dürften, weil *mit Schaffung eines Werkerhaltungskontos nicht der Zweck der Sicherung erreicht werden kann*, auf den Wentzel abzukommen versuchen möchte. Denn: So wenig heute im Goldmarksinne gespart werden kann, so wenig kann heute von Jahr zu Jahr ein Werkerhaltungskonto mit ernstlich praktischer Bedeutung für die Bilanz aufgefüllt werden. Mit Rückstellungen von Papiermark ist, so lange diese keinen festen Begriff bedeuten, eine Sicherung nicht zu erreichen. Die Goldmarkbilanz ist nicht spruchreif. Mehrbeträge, die heute erwirtschaftet werden, müssen, wenn sie ebenwertig dem Unternehmen gesichert werden sollen, alsbald wieder in Sachwerte umgesetzt werden. Und die Vollwertigerhaltung unseres Bahnunternehmens erfolgt daher, wenn sie durch den jetzigen Unterhaltungs- und Erneuerungsdienst zurzeit wirklich nicht voll gewährleistet sein sollte, *am besten und natürlichsten durch Aufbiegen dieser Unterhaltungs- und Erneuerungstätigkeit wieder auf die alte vorkriegsmäßige Höhe*, nicht aber auf dem Umweg über ein Werkerhaltungskonto, das heute allen den Risiken ausgesetzt ist, denen alle unsere Valutabegriffe unterstehen. Diesen Weg innerer baulicher und technischer Konsolidierung hat auch die deutsche Privatindustrie beschritten, indem sie, statt wie früher sich an Mitteln ersten Ranges (Kasse, Wechsel, Bankguthaben) möglichst liquid zu erhalten, heute zur Anspannung aller Mittel und allen Kredits schreitet, um sich technisch in ihren Anlagen leistungsfähig zu erhalten und baulich weiter auszugestalten. Aus privatindustriellem Kreise stammt das Wort: Nur die Werke, die zu rechter Zeit kräftig in Bankschulden gegangen sind, sind vorangekommen.

Wentzels Stellung kommt demgegenüber auf das Gegenteil heraus. Er findet sich mit der von ihm als derzeit vorliegend angenommenen minderen technischen Werkerhaltung ab zugunsten der Schaffung des Werkerhaltungskontos, d. h. einer unter Umständen chimärischen bilanztechnischen Erhaltungsmaßnahme. Auf diesen Weg sollte nicht getreten werden; es sollten vielmehr alle Bilanzaufwendungen, die im Rahmen unserer aufs äußerste angespannten Wirtschaft überhaupt gemacht werden können, *als tatsächliche Ausgaben direkt gemacht und alsbald durch entsprechend normierte Tarife wieder hereingebracht werden!*

Schließlich sei auch noch einem aus der staatsrechtlichen Natur der Reichsbahn erfließenden Bedenken gegen Wentzels Gedanken eines Werkerhaltungskontos Raum gegeben. Die von Wentzel in Bezug genommenen Werkerneuerungs- oder Erhaltungskonten der Privatindustrieunternehmungen sind nur zum wenigsten als eigentliche Kosten zur *Sacherhaltung* gedacht (in dieser Beziehung wird, wie ausgeführt, durch stärksten tatsächlichen technischen Ausbau usw. Vorsorge getroffen); im wesentlichen sind sie vielmehr allgemeine Reservekonten wie alle anderen Reserve-Bilanzposten, nur in neuerlich erweitertem Maße zur Abschwächung der Wirkung der Valutaentwertung: Indem das Werkerneuerungskonto gleich dem Geschäftskapital unter den Passiven in die Bilanz eingesetzt wird, bindet es Aktivwerte, schmälert es die Gewinnrechnung, bedeutet es ähnlich wie die Kapitalserhöhungen ein Korrektiv und einen Ausgleich weniger für schwindende Geschäfts*anlagen* als für das schwindende Geschäfts*kapital*.

Für die Reichsbahn aber, wenigstens so wie sie noch heute sich charakterisiert, kommt eine Vorsorge für ihr Geschäftskapital nicht in Frage. Die Reichsbahn kann durch Buchungsmaßnahmen ihr Anlagekapital wohl, ihr Geschäftskapital aber nicht um einen Pfennig erhöhen oder vermindern. Denn *dieses Geschäftskapital, aus dem jeweils alle für das Bahnunternehmen erforderlichen Aufwendungen zu bestreiten sind, ist die gesamte Steuerkraft, die gesamte gegenwärtige wie zukünftige Leistungsfähigkeit des Reiches in ihrem jeweiligen gesamten Geldbetrage.* Dieser im Hinblick auf die Eisenbahnbuchführung zuerst von Offenberg im Bank-Archiv XI Seite 6 ausgesprochene, an Hand praktischer Privatbilanzen im Archiv für Eisenbahnwesen, 1913, Seite 1481, von mir bilanzwissenschaftlich belegte Gedanke und die aus ihm erfließende Erkenntnis, daß das ganze Reich und das ganze Volk für seine Reichsbahn aufzukommen hat — gleichgültig, ob Reservestellungen in Bilanzen und Voranschlägen gemacht sind oder nicht —, ergibt die letzte tiefste sachliche Begründung, wenn von Reservestellungen im Wentzelschen Sinne wenigstens für die Gegenwart hier abgeraten wird: *Materiell kann bei Staatsbetrieben durch Reservestellungen nichts gewonnen werden.* Etatstechnisch aber bedeutet jede Reservestellung innerhalb des Haushalts eines Ressorts bei der Vielheit der Zwecke, für die die Gesamtleistungsfähigkeit des Reiches sich

dienstbar halten muß, einen über den zur Bearbeitung stehenden zeitlichen Kameralabschnitt hinaus geschaffenen Vorsprung des einen vor den andern Reichsverwaltungsressorts. In guten Zeiten ist solches Handicap ohne Gefahr. In Zeiten schwerster Not aber würde es einem Reichsbetriebe schlecht anstehen, über das Maß des heute Notwendigen hinaus und damit auf gegenwärtige Kosten anderer z. Zt. unterernährter Reichsbetriebe bzw. Volksteile die engeren eigenen Zwecke besonders fördern und nur für deren besondere Zukunft sparen zu wollen. Die Belastungen des Reiches in der Gegenwart sind wahrlich hoch genug. Wir dürfen sie in keinem Punkte überhöhen! Wenn unsere heutigen Tarifeinnahmen unsere heutigen subjektiven Selbstkosten ohne Passivsaldo reinlich ausgleichen, wir unsere Zukunft also nicht belasten, so erscheint alles heute billig Mögliche erreicht.

Als Abschluß der zweiten speziellen Frage hinsichtlich der Tarifpolitik der Reichsbahn ergibt sich also, daß die Tarifkalkulation der Reichsbahn nach dem heutigen Maßstabe der subjektiven Selbstkosten nicht nur grundsätzlich richtig erfolgt, sondern auch die Reichsbahn vor Schmälerungen ihres Vermögenswertes sichert, sofern nur die Tarifnormierung rechtzeitig den Verhältnissen folgt und die auf die Reparaturen entfallenden Selbstkosten auf einer die Anlagesubstanz der Reichsbahn sichernden Höhe gehalten werden. Bilanzmaßnahmen im Sinne der Schaffung besonderer Erneuerungsreserven oder dergleichen empfehlen sich weder praktisch noch politisch. Es ist daher nicht nur grundsätzlich, sondern überhaupt richtig, daß wir trotz des sehr viel größeren Sachwertes der Anlagen bei Bemessung der Tarife mit einem nominalen Anlagekapital von nur rund 40 Milliarden Papiermark und einem dementsprechend geringen Zinsendienst rechnen.

Die Dezentralisierung der Tarif-Angelegenheiten in Rußland.

Rußland hat, zum Teil wohl gezwungen durch die räumlichen Verhältnisse des Landes, die Dezentralisierung der Verwaltung der Eisenbahnen im allgemeinen auch ausgedehnt auf die Festsetzung der Tarife innerhalb gewisser Grenzen.

Zunächst mögen hier jedoch die Bestimmungen Platz finden, unter denen den örtlichen Organen die Befugnis erteilt ist, in Tarifsachen selbständig zu verfügen. In dieser Beziehung ist bestimmt, daß die örtlichen Organe, d. h. die Direktionen und die Betriebsdirektionen, die keiner besonderen Direktion zugeteilt sind, die Personen-, Gepäck- und Gütertarife festzusetzen bzw. auch abzuändern berechtigt sein sollen. Diese Zuständigkeit wird jedoch dadurch begrenzt, daß die Gültigkeit dieser Tarife den betr. Verwaltungsbezirk und 500 Werst (= 533 km) in der Regel nicht überschreiten soll. Es kann einzelnen Organen aber vom Volkskommissariat auch ein größerer Bezirk zugestanden werden. Diese Tarife werden in Kopeken der Vorkriegszeit festgesetzt und müssen dann umgerechnet werden mit dem Koeffizienten, der zu der Zeit auch für die allgemeinen Tarife gilt. Diese örtlichen Tarife sollen in keinem Falle die Tarife des direkten Verkehrs unterbieten und namentlich die Güter von anderen Richtungen (Eisenbahnen, Wasser- und gemischten Wegen) nicht ablenken, auch sind Refaktien in jeder Form ausgeschlossen. An dem Zustandekommen eines solchen Tarifes haben mit beratender Stimme mitzuwirken Vertreter der interessierten Reichsinstitutionen, der Unternehmungen, der Organisationen und einzelne in Tarifsachen erfahrene Personen. Die Hinzuziehung eines Vertreters des Gebietes Ekosso (eine Abkürzung, deren Verdeutschung mir leider nicht möglich ist) ist obligatorisch. In Kraft können Ermäßigungen nach sieben Tagen, Erhöhungen erst nach einem Monat vom Tage der Veröffentlichung treten. Beschwerden gehen an das Volks-Kommissariat der Verkehrsanstalten, wie denn auch dieses die Überprüfung der getroffenen Tarifmaßnahmen vornimmt. Ohne auf noch weitere Einzelheiten an dieser Stelle einzugehen, gewinnt man einen nicht uninteressanten Einblick in die eigenartige Entwicklung der Geschichte der Erstellung der Tarife. Es ist noch bekannt, daß zu Anfang der Entstehung der Eisenbahnen in Rußland, seit das System der Privatbahn-Unternehmungen herrschte, den Gesellschaften die vollste Freiheit in bezug auf die Tarifbildung gewährleistet war. Die einzige Beschränkung, die durch die Satzungen den Unternehmungen auferlegt war, nämlich eine Begrenzung nach oben, war keine Beschränkung, denn die Entwicklung des Verkehrs führte ganz naturgemäß stetig zu einer Ermäßigung der geltenden Tarifsätze. Der Wettbewerb der Bahnen untereinander führte dazu. Als die Ausschreitungen der Privatunternehmungen — anders läßt sich das Gebaren auf diesem Gebiete nicht bezeichnen — ihren Höhepunkt erreicht hatten, griff schon im Jahre 1892 die Staatsregierung ein, brach alle Verträge und riß die Tarifhoheit an sich, um auf diesem Gebiete Ordnung und Regelmäßigkeit an Stelle der offenbaren Willkürherrschaft der Privatbahn-Gesellschaften treten zu lassen. Es gelang der damaligen Regierung vollkommen. Es dauerte gar nicht lange, so wurde auch das Vorgehen der Regierung als eine Wohltat anerkannt, denn Handel und Verkehr entwickelten sich bald auf der entstandenen neuen Grundlage, die eine zuverlässige und ruhige Vorausberechnung der Kosten und alles dessen, was damit im Zusammenhange stand, gestattete. Aber die Regierungsmaßnahme, so gewalttätig sie auch gegenüber den verbrieften Rechten der Gesellschaften war, hatte auch auf anderem Gebiete doch einen ganz außerordentlichen Einfluß ausgeübt, denn die ganz unnatürliche Um- und Ablenkung, die in der Güterbewegung Platz gegriffen und die die einzelnen Produktionsgebiete von ihren natürlichen Absatzgebieten abgelenkt hatte, fiel wieder fort und Handel und Verkehr erkannten diese Tatsache allgemein als eine Wohltat an. Als dann 1893 die Verstaatlichung einen schnellen Fortgang nahm, war die einheitliche Regelung auf allen staatlichen Bahnen, die 66 % ausmachten, selbstverständlich, so daß in jenem Zeitabschnitt die Frage nicht selten erörtert wurde, ob es doch nicht richtiger gewesen wäre, zur Vermeidung der offenbaren Gewalt, die wenigen Jahre bis zur Verstaatlichung abzuwarten. Nun, es war geschehen und erwies sich in seinen Folgen als richtig. Dieser Zustand der Gleichmäßigkeit und ruhigen Entwicklung der Tarifangelegenheiten dauerte an als unbestritten vorteilhaft für Handel und Verkehr.

Nun erfahren wir aber — siehe Boten der Verkehrs-Anstalten Nr. 21 vom Jahre 1922 —, daß die Zentralisierung aller Eisenbahn-Tariffragen im Finanzministerium eine gewisse Abschwächung der Initiative auf diesem wirtschaftlich so außerordentlich wichtigen Gebiete zur Folge gehabt hat.

„Es kann das einerseits als eine natürliche Folge der bürokratischen Behandlung der Tariffragen angesehen werden, andererseits als eine Folge der fortschreitenden Ausdehnung des staatlichen Eisenbahnnetzes, dessen Interesse an der Tariffrage immer ein geringeres gewesen ist, weil es sich auf das staatliche Budget stützte.

Gleichlaufend mit dieser Abschwächung der örtlichen Initiative trat auch ein Zurückbleiben der Eisenbahntarife sowohl hinter den Bedürfnissen der Eisenbahnen, als auch hinter den Bedürfnissen der einzelnen Rayons und der Gebiete der Volkswirtschaft ein.

Nach dem Urteil des Finanzministeriums, enthalten in der Denkschrift an die Reichsduma im Jahre 1909, hat sich in der Tätigkeit des Departements gezeigt, daß viele differentielle Tarifschemas weder nach dem Umfange der Tarifsätze, ... noch auch nach ihrem zum Teil lange nicht mehr angebrachten Aufbau den Zeitverhältnissen nicht mehr entsprechen."

Zugegeben, daß die vorstehende Begründung sich mit den Tatsachen deckt, was sich von hier aus nicht nachprüfen läßt, so fragt es sich doch, ob das gewählte Mittel zur Abstellung dieser festgestellten Mißstände das richtige ist, das notwendig zu dem Ausgangspunkte zurückführt, an dem der gegenwärtige Zustand seine Entstehung hatte. Wird die beabsichtigte Dezentralisierung durchgeführt und kann jede Teilstrecke innerhalb 500 W. selbständig die Tarifsätze bestimmen, so ist in ganz kurzer Zeit die notwendige Folge die, daß eine Buntscheckigkeit in den Tarifsätzen eintreten wird, die weit größer sein wird als die war, die 1892 verlassen wurde, weil sie Handel und Verkehr auf das Empfindlichste in ihrer Entwicklung störte. Es wird auch die Begrenzung des Betätigungsgebietes der einzelnen Lokalverwaltungen auf 500 W., damit **soll** nur der Lokaltarif getroffen werden, kaum mit Sicherheit ans Ziel führen, weil sehr bald die Nachbarbezirke, die in sehr vielen Fällen gemeinsame Interessen zu vertreten haben, sich zusammentun werden, um, unter Vermeidung der Mitwirkung der Zentralstelle, schnell ans Ziel zu kommen. Bei den Erfahrungen, die Rußland mit diesem System gemacht hat, ist es doch immerhin erstaunlich, daß wiederum derselbe Weg beschritten wird. Für Sibirien und Transkaspien, die weit abgelegen sind und für die eine Entscheidung in Tarifsachen durch die Zentralinstanz immer einen Zeitverlust von Monaten bedeutet, kann

durch die geplante Dezentralisierung kaum etwas Wirksames erreicht werden, weil da die in Aussicht genommene Begrenzung viel zu eng ist. Man sollte daher meinen, daß der Gedanke der Dezentralisierung des Tarifwesens dazu führen müßte, für die drei großen Wirtschaftseinheiten: europäisches Rußland, Transkaspien mit dem Kaukasus und Sibirien je eine Zentralstelle zu schaffen, die selbständig, wenn auch nach gemeinschaftlichen Grundlinien, die tarifarischen Bedürfnisse prüfen und die Tarife danach festsetzen. Auf einem derartigen Wege würde dann auch den recht verschieden gearteten wirtschaftlichen Bedürfnissen des riesenhaften Reiches am leichtesten geholfen werden können, ohne daß man befürchten müßte, daß damit eine wirtschaftliche Absonderung eintreten könnte, denn die Grundlinien für den Aufbau der Tarife würden von der Zentralstelle ausgehen und deren Innehaltung auch von hier aus überwacht werden. Teilweise kam schon vor dem Kriege eine derartige Tarifpolitik dadurch in gewissem Sinne zum Ausdruck, daß die Tarifsätze und ihre Staffelung an der europäischen Grenze gegen Sibirien bei Tscheljäbinsk unterbrochen wurde, ohne daß dadurch die wirtschaftlichen Beziehungen der beiden Reichsteile eine Beeinträchtigung erlitten hätten oder gar eine Absonderung Sibiriens die Folge gewesen wäre. Augenblicklich kann zusammenfassend gesagt werden, daß das Tarifsystem auf den Eisenbahnen sich wie folgt darstellt*):

1. Die ausführliche Nomenklatur aller auf den Eisenbahnen bewegten Güter, wobei alle diese Güter in 12 allgemeine Tarifklassen, entsprechend der Leistungsfähigkeit der einzelnen Güter eingeordnet sind, ist in ihrem vollen Umfange, wie sie vor Ausbruch des Weltkrieges bestand, wiederhergestellt;

2. Eingeführt sind 10 Ergänzungsspezialtarife für Güter von besonderer Bedeutung (Getreide, Heizstoff, Holz);

3. Wiederhergestellt sind die Ausnahmetarife für einzelne Güter (Eisen, Baumwolle, Salz usw.), die während der Vorkriegszeit und auch gegenwärtig für unentbehrlich erkannt worden sind;

4. Aufgestellt sind eine ganze Reihe Ausnahmetarife (für Holz von Selbstbearbeitern, Wohlfahrtssendungen usw.) und

5. den örtlichen Verwaltungsstellen des Volks-Kommissariats der Verkehrsanstalten ist das Recht zuerteilt worden, Tarife selbständig für kurze Strecken festzusetzen, um sie den örtlichen Bedürfnissen anzupassen.

Auf diesen letzten Punkt ist vorstehend schon näher eingegangen worden, wie denn überhaupt nach Beseitigung der ursprünglich nach der Revolution eingetretenen offenbaren Verwirrung in der Freigabe der Benutzung der Dienste der Eisenbahnen usw. ohne all und jede Entschädigung wieder gesunde wirtschaftliche Gesichtspunkte früherer Jahre zur Geltung gebracht worden sind, die aufgebaut sind auf den folgenden Grundsätzen:

1. Bezahlung der Dienste der Transportunternehmungen;
2. Deckung der Transportausgaben einschl. der Kosten für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals durch die Tarifzahlungen und die Nebeneinnahmen;
3. Aufbau der Tarife derart, daß die Tarifsätze angepaßt werden dem Werte der einzelnen Güter und der Art der Reisenden.

Wie schon betont, hätten jene weit abgelegenen Gebiete, wie Sibirien, der Kaukasus nebst Transkaspien den Anspruch gehabt, bei dieser Neuregelung der Tarifangelegenheiten besonders gewürdigt zu werden. Bis eine häufig genug wichtige Tarifsache, die beispielsweise der Hafenplatz Wladiwostok angeregt hat, um dringend aufgetretene Bedürfnisse des Handels zu befriedigen, wodurch gleichzeitig wirtschaftliche Interessen des Reiches berührt werden, in Moskau (etwa 12 000 km entfernt) entschieden wird, vergehen Monate, viele Monate. Ob nach Eingang der Entscheidung die Verhältnisse noch die gleichen sind, wer kann das im voraus bestimmen!

An dieser Stelle wäre für das unendlich große Reich eine Dezentralisierung der Leitung des Tarifwesens angebracht und eine Notwendigkeit gewesen, wobei — wie schon vorher angedeutet worden — die grundsätzliche Einheitlichkeit in der Tarifgestaltung keineswegs hätte gestört zu werden brauchen.

Dr. Mertens.

*) Siehe Westnik putei ssoobschtschenija (Bote der Verkehrsanstalten) Nr. 10, Jahrg. 1923.

Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen".

Der in Nr. 22, S. 359 d. Ztg. abgedruckte Zusatzentwurf über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen" wurde in folgender Fassung zum Beschluß erhoben:

Bundesgesetz vom 19. Juli 1923, B. G. Bl. Nr. 407, über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen" (Bundesbahngesetz).

§ 1. Zur Führung des Betriebes der Bundesbahnen wird unter der Firma „Österreichische Bundesbahnen" ein eigener Wirtschaftskörper gebildet. Diese Unternehmung hat ihren Sitz in Wien. Sie ist juristische Person und als Kaufmann beim Handelsgericht in Wien zu protokollieren.

§ 2. (1.) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" hat das gesamte Vermögen der Bundesbahnen mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten treuhändig zu verwalten. (2.) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" setzt die Betriebsführung und alle damit verbundenen Rechtsverhältnisse der bisherigen Bundesbahnverwaltung fort. Sie übernimmt daher auch die Führung des Betriebes der vom Bunde für eigene und fremde Rechnung betriebenen Eisenbahnen, einschließlich der österreichischen Trajektanstalt und Dampfschiffahrt auf dem Bodensee sowie sonstiger Nebenbetriebe. (3.) Die Gebarung der „Österreichischen Bundesbahnen" ist bei Wahrung und Sicherung der allgemeinen Interessen nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Alle von den Bundesbahnen im Interesse der Bundesverwaltung und im Interesse von Bundesbetrieben gewährten Begünstigungen und übernommenen Leistungen sind besonders in Rechnung zu stellen. (4.) Insolange und insoweit die Ausgaben in den Einnahmen ihre Deckung nicht finden, wird der Abgang vom Bunde gedeckt. Der unter dieser Voraussetzung den Bundesbahnen zu leistende Bundeszuschuß ist im jeweiligen Bundesfinanzgesetz verfassungsgemäß sicherzustellen und der Unternehmung nach einem von ihr aufzustellenden und dem Bundesministerium für Finanzen vorzulegenden Jahresprogramm in monatlichen Teilbeträgen zu überweisen.

§ 3. Die „Österreichischen Bundesbahnen" erhalten vom Bund ein Grundkapital in der Höhe von 200 (zweihundert) Milliarden Kronen.

§ 4. (1.) Die Bundesbahnangestellten der bisherigen österreichischen Bundesbahnen sind unter Weitergeltung der den Abbau regelnden Vorschriften (Bundesgesetz vom 24. Juli 1922, B. G. Bl. Nr. 499, Verordnung vom 14. Februar 1923, B. G. Bl. Nr. 91) in den Dienst der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" zu übernehmen. Die Bundesregierung wird ermächtigt, den auf die österreichischen Bundesbahnen entfallenden Teil der in der Verordnung vom 14. Februar 1923, B. G. Bl. Nr. 91, festgesetzten Gesamtzahl der abzubauenden Angestellten nach Anhörung des Vorstandes der Unternehmung zu bestimmen. (2.) Die derzeit bestehenden Vorschriften über das Dienstverhältnis der Bundesbahnangestellten einschließlich der Bestimmungen über die Personalvertretung und über die Pensionen bleiben solange in Geltung, bis sie durch Vereinbarung zwischen der Unternehmung und dem Zentralausschuß des Personals der „Österreichischen Bundesbahnen" abgeändert werden. Eine den Bedürfnissen der kaufmännischen Betriebsführung anzupassende Neuregelung dieser Vorschriften ist bis spätestens 31. Dezember 1924 zu vereinbaren. (3.) Das Dienstverhältnis der im Eisenbahn-, Schiffahrts- und Luftfahrdienste des Bundesministeriums für Handel und Verkehr derzeit beschäftigten Bundesangestellten, die in diesem Ministerium weiterverwendet werden, bleibt unverändert. Dagegen sind die Bundesangestellten, die von den „Österreichischen Bundesbahnen" übernommen werden, in das Dienstverhältnis der Bundesbahnangestellten überzuführen. Bundesangestellte, die einer solchen Überführung nicht zustimmen, sind nach den Vorschriften über den Angestelltenabbau zu behandeln. (4.) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" übernimmt die Ruhe- und Hinterbliebenenversorgung aller in ihren Dienst übernommenen aktiven Bundesbahnbediensteten. Sie leistet ferner einen angemessenen, durch Vereinbarung zwischen dem Bund und der Unternehmung festzusetzenden Beitrag zu den Lasten der Ruhe- und Hinterbliebenenversorgung für die von der Unternehmung nicht übernommenen Bundesbahnbediensteten und für die im Zeitpunkte der Übernahme der Betriebsführung durch die Unternehmung bereits im Ruhestande befindlichen Staatsbahn- und Bundesbahnbediensteten.

§ 5. Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" hat nachstehende Organe: 1. der Vorstand (§§ 6 bis 9); 2. die Verwaltungskommission (§§ 10 bis 13).

§ 6. (1.) Die „Österreichischen Bundesbahnen" werden durch einen Vorstand geleitet. Dieser vertritt die Unternehmung gerichtlich wie außergerichtlich. Die Bestimmungen der Ar-

tikel 228 bis 231 des Handelsgesetzbuches finden auf den Vorstand sinngemäß Anwendung. (2.) Die Mitglieder des Vorstandes haften der Unternehmung für jeden Schaden, der aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes entsteht. Die Ansprüche der Unternehmung aus dieser Haftung sind durch die Verwaltungskommission geltend zu machen.

§ 7. (1.) In bürgerlichen Rechtssachen und vor den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechtes können sich die „Österreichischen Bundesbahnen" auch durch die Finanzprokuratur vertreten lassen; die Bestimmungen der für die Finanzprokuratur geltenden Dienstesinstruktionen finden sinngemäße Anwendung. Insoweit die Finanzprokuratur hiernach Verwaltungsbehörden mit ihrer Vertretung zu betrauen hat, gilt dies auch hinsichtlich der „Österreichischen Bundesbahnen" mit der Maßgabe, daß sie hierüber mit der Unternehmung das Einvernehmen zu pflegen hat. (2.) Der allgemeine Gerichtsstand der „Österreichischen Bundesbahnen" bestimmt sich ohne Rücksicht auf die Vertretung nach ihrem Sitze (§ 75, Absatz 1, Jurisdiktionsnorm). (3.) Als Niederlassung im Sinne des § 87, Absatz 2, Jurisdiktionsnorm, sind nur die Direktionen anzusehen.

§ 8. (1.) Der Vorsitzende und die übrigen Mitglieder des Vorstandes, die österreichische Bundesbürger sein müssen, werden vom Präsidenten der Verwaltungskommission namens der Unternehmung durch Dienstvertrag bestellt. Diese Dienstverträge bedürfen der Bestätigung der Bundesregierung. (2.) Die Mitglieder des Vorstandes müssen die Funktion eines Vorstandsmitgliedes als Beruf ausüben. Jede gleichzeitige andere Erwerbstätigkeit bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Handel und Verkehr. (3.) Mitglieder des Nationalrates, des Bundesrates oder eines Landtages, der Bundesregierung oder einer Landesregierung können nicht gleichzeitig Mitglieder des Vorstandes sein.

§ 9. Die Mitglieder des Vorstandes können vom Präsidenten der Verwaltungskommission mit Zustimmung der Bundesregierung abberufen werden. Die Abberufung muß erfolgen, wenn es die Bundesregierung verlangt. Durch die Abberufung werden die Entschädigungsansprüche aus bestehenden Verträgen nicht berührt.

§ 10. (1.) Die Überwachung der Geschäftsführung der „Österreichischen Bundesbahnen" bei gleichzeitiger Wahrung allgemeiner Interessen liegt einer Verwaltungskommission ob. Ihre Mitglieder, die österreichische Bundesbürger sein müssen, werden von der Bundesregierung jeweils für eine dreijährige Amtsdauer bestellt. Von ihnen scheidet jährlich ein Drittel aus. In den ersten zwei Jahren werden die Ausscheidenden durch das Los bestimmt. Ihre Wiederberufung ist zulässig. Scheidet ein Mitglied vorzeitig aus, so ist für den Rest der Funktionsdauer ein neues Mitglied zu ernennen. (2.) Die Verwaltungskommission besteht aus vierzehn Mitgliedern. Elf Stellen sind mit Fachleuten des Verkehrswesens, der Volkswirtschaft und selbständigen oder in leitender Stellung befindlichen Persönlichkeiten des praktischen Wirtschaftslebens zu besetzen. Drei Mitglieder werden auf Grund eines Vorschlages des Zentralausschusses des Personals der „Österreichischen Bundesbahnen" berufen. Der Zentralausschuß hat bei der Erstattung seines Vorschlages so vorzugehen, daß wenigstens eine Stelle jener Organisation zufällt, die bei den Personalvertretungswahlen die zweitgrößte Anzahl von Mandaten erhalten hat. Eine Ablehnung eines vom Zentralausschuß Vorgeschlagenen ist nur dann zulässig, wenn der Betreffende nach der Personalvertretungsvorschrift die Wählbarkeit in die Personalvertretung nicht besitzt. Mitglieder des Nationalrates, des Bundesrates oder eines Landtages, der Bundesregierung oder einer Landesregierung können nicht gleichzeitig Mitglieder der Verwaltungskommission sein. (3.) Die Mitglieder der Verwaltungskommission erhalten keine ständigen Bezüge, haben jedoch Anspruch auf Ersatz ihrer Reiseauslagen.

§ 11. (1.) Die Bundesregierung beruft eines der Mitglieder der Verwaltungskommission zum Amte des Präsidenten. (2.) Zwei Vizepräsidenten werden von der Verwaltungskommission aus ihrer Mitte gewählt. (3.) Die Geschäftsordnung wird von der Verwaltungskommission beschlossen.

§ 12. (1.) Der Beschlußfassung der Verwaltungskommission unterliegen: a) die Prüfung und Genehmigung des Rechnungsabschlusses und die Erteilung der Entlastung des Vorstandes; b) die Geltendmachung der Ersatzansprüche, die der Unternehmung gegen die Mitglieder des Vorstandes erwachsen (§ 6, Absatz 2); c) die Prüfung von Kreditverträgen, [illegible]t sie der Zustimmung des Bundesministers für Finan[illegible] bedürfen; d) Änderungen der Tarifbestimmungen, soweit sie an die Genehmigung der Bundesregierung gebunden sind. (2.) Die Verwaltungskommission hat das Recht, vom Vorstand Auskünfte zu verlangen. (3.) Sie kann den Bundesministern für Handel und Verkehr und für Finanzen über ihre Wahrnehmungen Bericht erstatten. (4.) Die Verwaltungskommission kann beschließen, ihrem Präsidenten den Widerruf der Bestellung eines Vorstandsmitgliedes zu empfehlen.

§ 13. Die Bundesminister für Handel und Verkehr, für Finanzen und für Land- und Forstwirtschaft können zu den Verhandlungen der Verwaltungskommission fallweise oder ständig Vertreter mit beratender Stimme entsenden. Diese Vertreter haben das Recht, von der Verwaltungskommission die Behandlung bestimmter Gegenstände zu begehren. Sie können vom Vorstand jederzeit Auskünfte verlangen.

§ 14. (1.) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" hat die im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehenden besonderen und allgemeinen Tarife für die österreichischen Bundesbahnen und der vom Bunde für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen zu übernehmen. (2.) Grundlegende Änderungen der allgemeinen Tarifbestimmungen, Änderungen der Tarifgrundlagen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut, Änderungen der Tarifgrundlagen für die allgemeinen Gütertarifklassen und für jene Artikel, für die allgemeine Tarifklassen nicht vorgesehen sind, endlich Änderungen der volkswirtschaftlich bedeutsamen Ausnahmetarife sind an die vorherige Genehmigung der Bundesregierung gebunden. (3.) In diesen Fällen hat der Vorstand einen begründeten Antrag an den Bundesminister für Handel und Verkehr zu stellen und dieser holt eine gutachtliche Äußerung der Verwaltungskommission zu dem Antrage ein. (4.) Die Entscheidung über den Antrag ist dem Vorstand vom Bundesminister für Handel und Verkehr innerhalb 14 Tagen vom Tage der Einbringung des Antrages kundzutun. (5.) Findet der Bundesminister für Handel und Verkehr den Antrag des Vorstandes nur in einzelnen Belangen für abänderungsbedürftig, so hat er vor der Entscheidung die Stellungnahme des Vorstandes hierzu einzuholen. (6.) Hält die Bundesregierung eine Abänderung der für die österreichischen Bundesbahnen bestehenden Tarife für erforderlich, so hat der Bundesminister für Handel und Verkehr den Vorstand aufzufordern, innerhalb einer zu bestimmenden angemessenen Frist einen Antrag im Sinne des Absatzes 2 zu stellen. (7.) Der Vorstand ist verpflichtet, Änderungen der für die österreichischen Bundesbahnen bestehenden Tarife, die sich infolge zwischenstaatlicher Verträge (Übereinkommen) als notwendig erweisen, zeitgerecht in Vollzug zu setzen. (8.) Auf die Tarifmaßnahmen der vom Bunde für Rechnung der Eigentümer betriebenen Privatbahnen finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung; um die Genehmigung dieser Tarifmaßnahmen hat der Vorstand — und zwar, soweit dies in den Betriebsverträgen vorgesehen ist, im Einvernehmen mit den betreffenden Privatbahnverwaltungen — bei der Aufsichtsbehörde einzuschreiten.

§ 15. (1.) Zur Aufnahme von Krediten mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr bedürfen die „Österreichischen Bundesbahnen" der Zustimmung der Bundesminister für Handel und Verkehr und für Finanzen. Zur Aufnahme von inländischen Anleihen im Werte von über 1 Million Goldkronen und von ausländischen Anleihen im Werte von über 500 000 Goldkronen ist die Zustimmung der Bundesregierung erforderlich. (2.) Im Rahmen des jährlichen Bundesfinanzgesetzes wird bestimmt, inwieweit der Bundesminister für Finanzen ermächtigt ist, auf Antrag der „Österreichischen Bundesbahnen" die bücherliche Sicherstellung von Krediten, die dieser Unternehmung gewährt werden, auf das im Eisenbahnbuche verzeichnete unbewegliche Eigentum des Bundes einzuräumen.

§ 16. (1.) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" unterliegt dem staatlichen Hoheits- und Aufsichtsrecht über die Eisenbahnen. Insbesondere obliegt dem Bundesministerium für Handel und Verkehr auch weiterhin die Überwachung der Einhaltung der gesetzlich und aufsichtsbehördlich angeordneten Maßnahmen zum Schutze der Bediensteten und zur Wahrung der Sicherheit des Verkehrs. Hinsichtlich des Bauzustandes und Betriebes der österreichischen Bundesbahnen hat zwar eine ständige Kontrolle durch die Hoheitsverwaltung nicht stattzufinden; der Bundesminister für Handel und Verkehr kann sich jedoch von der Einhaltung der bezüglichen Vorschriften fallweise durch seine Organe vergewissern, bei Wahrnehmung von Vorschriftswidrigkeiten die zu deren Abstellung erforderlichen Maßnahmen verfügen und insbesondere auch die Abberufung der schuldtragenden Mitglieder des Vorstandes im Sinne des § 9 verlangen. (2.) Die Vorschriften, durch die eine besondere Bewilligung der Bundesverwaltung für bauliche Herstellungen und Entwürfe welcher Art immer sowie für Betriebsmittel vorgesehen ist, gelten auch für die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen". In allen diesen Beziehungen hat jedoch durch das Bundesministerium für Handel und Verkehr eine fachtechnische Überprüfung der bezüglichen Entwürfe sowie eine fachtechnische Prüfung vor der Erteilung der Benutzungsbewilligung nicht zu erfolgen, wenn die Entwürfe von durch den Bundesminister für Handel und Verkehr hierzu autorisierten Fachorganen der Unternehmung

unter Berufung auf diese Autorisation gutgeheißen sind und wenn vor der Erteilung der Benutzungsbewilligung die den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und sonstigen Vorschriften entsprechende Ausführung der Entwürfe von solchen Organen bestätigt wird. (3.) Die näheren Vorschriften über die Autorisation der technischen Fachorgane werden durch Verordnung erlassen. (4.) Die nach den Absätzen 2 und 3 autorisierten Fachorgane sind überdies auch berufen, bezüglich der nicht im Betriebe der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" stehenden Eisenbahnen auf Verlangen der Eisenbahnbehörden technische Begutachtungen mit der im Absatz 2 bezeichneten Wirkung vorzunehmen.

§ 17. Eine Einflußnahme der Bundesverwaltung auf die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" und deren Betrieb findet nur nach Maßgabe der geltenden gesetzlichen Bestimmungen statt.

§ 18. (1.) Der Vorstand ist verpflichtet, den Bundesministern für Handel und Verkehr und für Finanzen allmonatlich einen Gebarungsausweis vorzulegen. In diesen Gebarungsausweisen ist auch der Stand an schwebenden Schulden, getrennt nach Waren- und Geldschulden, aufzunehmen. Weiter hat er in der ersten Hälfte des Kalenderjahres eine Bilanz und eine Ertragsrechnung für das abgelaufene Geschäftsjahr aufzustellen, die er sowohl der Verwaltungskommission wie den genannten Bundesministern vorzulegen hat. (2.) Die Verwaltungskommission hat die Bilanz und die Ertragsrechnung sogleich in Verhandlung zu ziehen. Der hierüber gefaßte Beschluß ist den Bundesministern für Handel und Verkehr und für Finanzen zu übermitteln. (3.) Ein angemessener Teil des allfälligen Reingewinnes ist zur Bildung einer Rücklage zu verwenden. Diese Rücklage dient zur Deckung außerordentlicher Ausgaben sowie von Fehlbeträgen der Ertragsrechnung. Der Rest des Reingewinnes fällt dem Bundesschatze zu.

§ 19. Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" genießt hinsichtlich der direkten Steuern, Gebühren und sonstigen Abgaben dieselben Begünstigungen, die dem bisherigen Bundesbahnbetriebe derzeit eingeräumt sind.

§ 20. (1.) Die näheren Bestimmungen über die Einrichtung der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" werden in einem Statute festgesetzt, das durch die Bundesregierung mit Verordnung erlassen oder abgeändert wird. Dieses Statut ist amtlich zu verlautbaren und beim Handelsgerichte in Wien einzureichen. (2.) Wegen der Übergabe der Betriebsführung der Bundesbahnen an die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" wird im Verordnungswege Näheres bestimmt.

§ 21. Durch die Bestimmungen dieses Gesetzes bleiben die Verpflichtungen, die sich aus den Genfer Protokollen (B. G. Bl. Nr. 842 aus 1922) ergeben, insbesondere auch alle Rechte des Völkerbundrates, des Generalkommissars und des Kontrollkomitees unberührt.

§ 22. (1.) Die Anordnung über eine Liquidation der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" trifft die Bundesregierung. (2.) Im Falle der Liquidation gehen die Aktiven und Passiven der „Österreichischen Bundesbahnen" auf den Bund über.

§ 23. Mit der Durchführung dieses Gesetzes ist die Bundesregierung betraut.

Fahrpreisermäßigungen.

Nach Art. 92 der Reichsverfassung sind die Reichsbahnen als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten, das seine Ausgaben selbst zu bestreiten hat. Daraus geht hervor, daß bei der Verwaltung der Reichsbahn die Grundsätze privater Wirtschaftsführung angewandt werden sollen, soweit es der Staatsbetrieb zuläßt*). Auch zivilrechtlich ist der Reichsbahnfiskus in bezug auf den Betrieb der Eisenbahnen Kaufmann und der Eisenbahnbetrieb ein Handelsgewerbe (§ 1 Ziff. 5 HGB.).

Wenn es auch verfehlt wäre, die Verwaltungstätigkeit der Reichsbahn auf das Vorbild eines wenn auch gut geleiteten beliebigen kaufmännischen Unternehmens einzustellen — denn für die Reichsbahnverwaltung als Repräsentantin des Reiches und als das größte Wirtschaftsunternehmen der Welt kann bei ihrer Finanzgebarung nicht immer und überall der rein fiskalische Gesichtspunkt maßgebend sein —, so darf doch billigerweise e i n kaufmännischer Hauptgrundsatz, nämlich daß jede Gegenleistung wenigstens die Selbstkosten der Leistung decken muß, auch von der Reichsbahn für ihre Arbeit in Anspruch genommen werden.

Mit diesem Grundsatz läßt es sich nicht in Einklang bringen, wenn die Reichsbahn Leistungen ohne jede oder gegen ungenügende Gegenleistung ausführt. Hierzu gehört beispielsweise die kostenlose Beförderung von umfangreichem Handgepäck oder von Traglasten**). Und hierzu gehört in erster Linie der größte Teil der Fahrpreisermäßigungen.

Zwei Arten von solchen kann man unter dem Gesichtspunkt ihrer wirtschaftlichen Auswirkung unterscheiden. Die eine Art läßt sich auch vom fiskalischen Standpunkt aus rechtfertigen, weil sie einen Reiseverkehr anregt, der sonst unterbliebe, und die gleichzeitig die Selbstkosten der Reichsbahn deckt und sogar einen bescheidenen Gewinn bezweckt. Dies ist die Fahrpreisermäßigung für Gesellschaftssonderzüge, Feriensonderzüge und dergleichen. Die andere Art von Fahrpreisermäßigung aber ist letzten Endes nichts anderes als e i n e s o z i a l e, k u l t u r e l l e, c h a r i t a t i v e o d e r g e s u n d h e i t s f ö r d e r n d e M a ß n a h m e. Hierzu gehört z. B. die Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege, der öffentlichen Krankenpflege, der Magdalenenstifte, für mittellose Kranke und andere hilfsbedürftige Personen, für Kriegsteilnehmer und Kriegsbeschädigte, Kleingärtner, Arbeiter.

Vom t a r i f t e c h n i s c h e n Standpunkt aus sind alle Fahrpreisermäßigungen mehr oder minder unerwünscht, weil sie die Einheitlichkeit der Tarife durchbrechen und die Tarifbestimmungen für das mit dem Vollzug betraute Personal verwickelt und unübersichtlich machen, besonders wenn die Ermäßigung nicht einheitlich ist, sondern sich in verschiedenen Bruchteilen des vollen Fahrpreises einerseits der dritten, andererseits der vierten Klasse ausdrückt. Allein darum handelt es sich hier nicht, auch nicht darum, daß die Fahrpreisermäßigungen bei den steigenden Personentarifen immer mehr Anreiz zu Mißbräuchen geben. Hier ist lediglich die finanzielle Seite zu erörtern.

Die Reichsbahn erfüllt mit der Gewährung von Fahrpreisermäßigungen, die den Charakter sozialer, kultureller oder sonstiger Maßnahmen tragen, A u f g a b e n d e r a l l g e m e i n e n S t a a t s v e r w a l t u n g, die mit der eigentlichen Aufgabe der Reichsbahn, der Personen- und Güterbeförderung, nur in einem ä u ß e r e n Zusammenhang stehen. Sie verzichtet damit auf Einnahmen, auf die sie als handelsgewerbliches Unternehmen eigentlich Anspruch hat und auf die andere Transportunternehmer (z. B. die Post, soweit sie sich mit Personenbeförderung befaßt) regelmäßig nicht verzichten. Die Reichsbahn befindet sich in der Lage eines Kaufmanns, der nicht mehr ein noch aus weiß, wie er seine Einnahmen mit den Ausgaben in Einklang bringen soll, der sich aber trotzdem nicht entschließen kann, seiner bisherigen Gewohnheit, uneigennützig Bedürftige zu unterstützen, zu entsagen. Man wird einen solchen Mann einen schlechten Kaufmann schelten und ihn auf den alten Satz „Das Hemd ist näher als der Rock" hinweisen.

Selbstverständlich ist gegen die Fahrpreisermäßigungen als solche vom allgemein menschlichen Standpunkte und von dem des Staatsbürgers aus nichts einzuwenden; über deren Berechtigung in sozialer Hinsicht usw. ist kein Wort zu verlieren. Allein sie dürfen nicht oder wenigstens nicht ausschließlich auf Kosten der Reichsbahn gehen. Es muß in irgendeiner Form im Haushalt der Reichsbahn zum Ausdruck kommen, daß die allgemeinen Staatsaufgaben, die die Reichsbahn durch ihre Gewährung erfüllt, von ihr i m N a m e n u n d f ü r R e c h n u n g d e s R e i c h e s o d e r d e r L ä n d e r erfüllt werden; daher muß der Reichsbahn ein angemessener Betrag, dessen Feststellung praktisch nicht allzu schwierig ist, aus allgemeinen Reichsmitteln gutgeschrieben werden. Nur so läßt sich ein einwandfreies Bild über die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gewinnen.

Solange die Reichsbahn vom Reich zur Deckung ihrer Ausfälle Zuschüsse erhält, ist diese Frage praktisch weniger von Bedeutung, weil ja die Zuschüsse aus allgemeinen Reichsmitteln und aus den Taschen der Steuerzahler stammen. Je mehr sich jedoch die Eisenbahnfinanzgebarung ihrem auch von der Reichsverfassung angestrebten Endziel, der wirtschaftlichen Autonomie, nähert, desto mehr muß ihr Bestreben darauf gerichtet sein, die Reichsbahn von unwirtschaftlichen Leistungen freizumachen oder für solche Leistungen eine entsprechende Vergütung aus allgemeinen Reichsmitteln oder von anderen Interessenten zu erzielen.

Dr. F i s c h l.

*) Vgl. auch Sarter, Die Reichseisenbahnen, S. 137.
**) Vgl. hierüber Nr. 16, S. 262 ff. dieser Zeitung.

George Stephenson zu seinem 75. Todestage.

Wir stehen im Zeichen des Verkehrs. Dieser in neuerer Zeit so oft, und zwar mit Recht, gebrauchte Ausdruck wäre wohl nicht möglich gewesen, wenn es nicht zu einer Zeit Leute gegeben hätte, deren Scharfsinn, Erfindungsgabe und Ausdauer wir diejenigen Mittel verdanken, der wir uns heute zur Bewältigung des enormen Weltverkehrs bedienen. Als eine dieser Personen ist unstreitig George Stephenson zu bezeichnen, der das Problem: mechanische Hilfsmittel zur Fortbewegung von Lasten auf dem Schienenwege in nutzbringender Weise zu verwenden, einer genialen Lösung entgegenführte.

George Stephenson wurde am 9. Juni 1781 in dem Steinkohlengräberdorfe Wylam am Tyne als Sohn des Maschinenheizers Robert Stephenson und dessen Gattin Bella, geborene Carr, einer blutarmen aber achtungswerten und grundehrlichen Arbeiterfamilie geboren. Da der alte Stephenson in seiner Stellung nur gerade so viel verdiente, um die allernötigsten Lebensbedürfnisse einer aus acht Köpfen bestehenden Familie befriedigen zu können, so war es vollständig ausgeschlossen, daß den Kindern eine regelrechte Schulbildung geboten werden konnte, diese waren vielmehr gezwungen, frühzeitig eine Beschäftigung irgendwelcher Art zu treiben, um die Einnahmen der Familie zu erhöhen. So kam es, daß unser George bereits mit 8 Jahren das Geschäft des Kühehütens verrichten mußte, wofür er täglich zwei Pence erhielt. Da er hierbei Muße hatte, so beschäftigte er sich mit dem Anfertigen von Pfeifen und baute aus Lehm und Schierlingröhren Maschinen, für welche er bereits zu dieser Zeit ein lebhaftes Interesse zeigte. Nachdem er noch als Kohlensortierer und Pferdetreiber fungiert hatte, wurde er als Kesselheizer eingestellt, eine Stellung, nach der er schon längst getrachtet und die ihm gleichzeitig eine Verbesserung seines Verdienstes gewährleistete. Inzwischen war er ein gesunder und kräftiger Bursche mit vorzüglicher geistiger Veranlagung geworden; es machte sich aber immerhin der Mangel einer elementaren Schulbildung bei dem achtzehnjährigen Jüngling sehr fühlbar, und er beschloß, diesem Übelstande alsbald abzuhelfen. Zu diesem Zwecke besuchte er zunächst die Abendschule von Robin Cowens in Walbottle und später diejenige von Andreas Robertson in Newburn. Nachdem er lesen und schreiben gelernt hatte, pflegte er mit besonderem Eifer die Arithmetik, worin er so bedeutende Fortschritte machte, daß er seine Mitschüler bald überflügelte und von seinem Lehrer nichts mehr zu lernen hatte. Die Stellung eines Bremsers, die Stephenson nunmehr bekleidete, gewährte ihm während des Nachtdienstes so viel freie Zeit, daß er seine Schulbildung noch weiter vervollkommnen und auch verschiedene andere Nebenarbeiten liefern konnte, die ihm eine wesentliche Mehreinnahme brachten. Sein Hauptaugenmerk richtete er jedoch auf die damals in Gebrauch befindlichen Pumpmaschinen, deren Mechanismus er in allen seinen Teilen zu ergründen suchte. Die ihm anvertraute Maschine nahm er des Sonntags zum Zwecke der Reinigung auseinander, wobei er sich allemal zu vergegenwärtigen suchte, in welcher Weise die einzelnen Teile ineinandergriffen, um die bewegende Kraft hervorzubringen. Hatte er sich auf diese Weise mit den Einrichtungen der bestehenden Maschinen vertraut gemacht, so sann er fortwährend darüber nach, wie sich Verbesserungen an ihnen vornehmen lassen würden, auch beschäftigte er sich mit Modellen zu neuen Dampf- und Pumpmaschinen, oder er versuchte das Perpetuum mobile zu finden, welch letzteres ihm jedoch, wie so vielen vor ihm, nicht glückte. Durch diese Bemühungen wurde Stephenson bald ein geschickter Mechaniker. Nachdem es ihm gelungen war, an einigen Pumpmaschinen Verbesserungen einzuführen, durch welche Zeit, Mühe und Geld gespart wurden, lenkte er die Aufmerksamkeit nicht nur seines Arbeitgebers, sondern auch der Kohlenwerksbesitzer der Umgegend auf sich. Überall wo es jetzt eine Maschine gab, die einer Reparatur bedürftig oder in ihren Funktionen nicht befriedigend war, wurde er zu Rate gezogen. Die diesem Manne innewohnenden Fähigkeiten lernte man bald genug kennen und bewertete seine Arbeitsleistungen dementsprechend.

Das Problem, Lastwagen vermittels Dampf in Bewegung zu setzen, harrte noch immer seiner Lösung, obwohl sich die tüchtigsten Ingenieure und Erfinder, wie Edgewoarth, Swery, Robinson, Watt, Evans, Symington damit abmühten. Stephenson, der hiervon Kunde erhielt, steigerte und verschärfte seine bereits seit Jahren auf diesen Gegenstand gerichtete Aufmerksamkeit, um im geeigneten Moment mit seinen Ansichten und Plänen hervortreten und etwas Positives bieten zu können. — William Murdoch baute im Jahre 1784 in England das erste Modell eines wirklichen Dampfwagens, 1802 folgte ihm einer seiner Schüler, Richard Trevethick, der im Verein mit seinem Vetter Vivian in London einen ziemlich gelungenen Dampfwagen zeigte. War das Bestreben bisher immer nur darauf gerichtet gewesen, Dampfwagen zu bauen, die sich der gewöhnlichen Wege bedienten, so kam jetzt Trevethick auf den Gedanken, Dampfwagen auf den in den Kohlenbergwerksdistrikten seit vielen Jahren in Benutzung befindlichen Schienenwegen laufen zu lassen, weshalb er 1804 eine anderweite Maschine baute und auf der Merthyr-Tydviler Eisenbahn erprobte, wobei sie mehrere Wagen mit 10 t Traglast zog und eine Geschwindigkeit von 5 englischen Meilen (8 km) in der Stunde zurücklegte. Alle diese Versuche gewannen aber keine praktische Bedeutung, da teils wegen zu hoher Betriebskosten und zahlreicher Mängel der Lokomotiven, teils wegen mangelnder Ausdauer der Erfinder die Pläne nicht weiter verfolgt wurden. So ruhte die Sache bis zum Jahre 1812, wo Blenkinsop auf einer nach Leeds führenden Kohlenbahn Lokomotiven in Betrieb setzte, deren Triebräder in eine gezähnte Eisenschiene eingriffen und sich entlang dieser fortbewegten. Letzteres Mittel glaubte man deshalb anwenden zu müssen, weil man unbegreiflicherweise fürchtete, daß die Räder auf glatten Schienen gleiten anstatt rollen würden. Die Blenkinsopschen Lokomotiven beförderten mit einer Geschwindigkeit von 3¼ Meilen in der Stunde 30 schwere Kohlenwagen; sie wurden lange Jahre zum regelmäßigen Kohlentransport verwendet und bildeten einen Hauptanziehungspunkt für Maschineningenieure sowohl wie für Fremde aus allen Gegenden. Eine Lokomotive nach Trevethickschem System hatte auch ein gewisser Blackett, Kohlenwerksbesitzer in der Nähe von Wylam, in Gebrauch. Stephenson beobachtete hier fast täglich die Einrichtung und den Gang dieser Maschine, auch hatte er inzwischen Gelegenheit gehabt, die Blenkinsopsche Dampfmaschine kennenzulernen. Da Stephenson infolge seiner genauen Kenntnis der mechanischen Einrichtungen der Maschinen bald herausfand, an welchen Fehlern diese krankten, erbot er sich, eine Dampfmaschine zu bauen, die alles bisher dagewesene übertreffen würde. Sein Arbeitgeber, Lord Ravensworth, stellte die erforderlichen Mittel zur Verfügung und ermächtigte ihn, den Bau einer Lokomotive sofort in Angriff zu nehmen. Die Stephensonsche Lokomotive war bis zum 25. Juli 1814 fertiggestellt; sie wurde an diesem Tage in Killingworth auf die Schienen gesetzt und zog in einer Steigung von 1 : 450 bei einer Geschwindigkeit von 4 Meilen in der Stunde acht Kohlenwagen im Gesamtgewicht von 30 t; gegenüber der Blenkinsopschen wies sie wesentliche Verbesserungen auf, namentlich war die Zahnstange, die sich nach angestellten Versuchen als überflüssig erwiesen hatte, vollständig beiseite gelassen worden. Sie arbeitete zwar vorläufig nicht billiger als Pferdekraft, wurde aber bedeutend wohlfeiler, als Stephenson sie noch dadurch vervollkommnete, daß er den bisher nutzlos in die offene Atmosphäre entwichenen Dampf mittels des Blasrohrs zur Beschleunigung des Verbrennungsprozesses im Feuerkasten verwendete. Stephenson baute 1815 seine zweite Lokomotive in ähnlicher Weise wie die erste, und bis zum Jahre 1825 noch weitere 53 Maschinen, wovon die meisten auf den Kohlenbahnen der Umgegend, einige aber auch schon im Auslande verwendet wurden.

Der immer riesenhafter anwachsende Güterverkehr zwischen Liverpool und Manchester, der durch die Schiffahrt nicht mehr Zug um Zug erledigt werden konnte — es lagen die Baumwollenballen oft viele Wochen in Liverpool, während man in den Fabrikorten vergeblich darauf wartete —, legte den Gedanken einer Verbindung dieser beiden Orte mittels der Eisenbahn zum Zwecke des erleichterten Güteraustausches sehr nahe. Es bildete sich alsbald ein Komitee, das die erforderlichen Vorarbeiten energisch betrieb, und nach längeren und eingehenden Unterhandlungen zum Bau dieser Eisenbahn unter Stephensons persönlicher Leitung schritt. Obgleich der Bau der Bahn seiner baldigen Vollendung entgegenging, war man noch nicht darüber einig, welcher Art von Zugkraft der Vorzug zu geben sei. Schließlich kam man auf den verständigen Gedanken, einen Preis von 500 Pfund für die beste Lokomotive auszusetzen, die an einem bestimmten Tage gewisse Bedingungen in zufriedenstellender Weise erfüllen würde. An diesem Wettkampfe beteiligte sich auch Stephenson, und der bisher unbedeutende Ingenieur errang am 6. Oktober 1829 vor Rainhill mit seiner Reisemaschine „Rockett“ einen glänzenden Sieg. Diese Maschine legte anstatt der verlangten 10 englischen Meilen in der Stunde 29 Meilen zurück, demnach fast dreimal mehr als von den Preisrichtern überhaupt für möglich gehalten wurde. Durch diesen Sieg war es Stephenson endlich gelungen, die Schwierigkeiten, die der Entwicklung seiner Erfindung von allen Schichten der Bevölkerung bereitet wurden, mit einem Male zu beseitigen, so daß selbst die störrischsten Gegner des Stephensonschen Lokomotionssystems, von dem großartigen Erfolge überwältigt, des Lobes voll waren. Man war sich auf einmal klar geworden, welche eminent wichtige Bedeutung die Eisenbahnen in sozialer, kommerzieller und strategischer Hinsicht haben konnten. Es entstand ein reines Eisenbahnfieber, ein Projekt jagte das andere und in kaum zwanzig Jahren war die ganze zivilisierte Welt im Besitze einer wohl einzig dastehenden Errungenschaft.

Und dies alles verdanken wir einem Manne, der durch seine nie erschlaffende Ausdauer und schöpferische Erfindungsgabe es verstanden hat, der Welt ein System zu bieten, das, in allen seinen Teilen ein in sich abgeschlossenes Ganze bildend, nur der Anwendung bedurfte, um nutzbringend zu wirken.

Stephenson wurde im weiteren Verlaufe seines Lebens die bekannteste Persönlichkeit in England und der gesuchteste Ingenieur Europas. Alle auf dem Erdenrunde, die die weittragende kulturelle Bedeutung der Eisenbahnen erkannten, nannten mit Ehrfurcht seinen Namen. Fast alle Eisenbahnen Englands standen mehr oder minder mit dem Namen Stephenson in Berührung, wie denn auch die Zahl der von ihm selbst gebauten Eisenbahnen sehr groß ist. Trotzdem er dadurch sehr in Anspruch genommen war, entfaltete er seine Haupttätigkeit in der von ihm ins Leben gerufenen, weltberühmten Lokomotivfabrik New-Castle. Im Jahre 1840 zog sich Stephenson fast gänzlich von seinen bisherigen Geschäften als Eisenbahningenieur zurück, um die letzten Jahre seines Lebens auf seinem Landgute in Tapton House der Landwirtschaft zu widmen.

Stephenson starb am 12. August 1848 an den Folgen eines plötzlichen Lungenblutsturzes. Der Leichnam wurde in der Dreifaltigkeitskirche von Chesterfield beigesetzt.

Das Andenken aber dieses leuchtenden Vertreters des technischen Standes, der, im wahren und echten Sinne ein Selfmademan, schöpferischen Genius mit unentwegter Tatkraft verband und so aus einem einfachen Arbeiter zum Wohltäter der Menschheit wurde, wird fortleben, solange eine menschliche Kultur besteht.

Otto Richter-Geithain.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Reichseisenbahnrat.** Der Reichsverkehrsminister hat den Reichseisenbahnrat auf Freitag, den 10. August 1923, zu einer Sitzung nach Berlin im großen Sitzungssaal des vorläufigen Reichswirtschaftsrats berufen. Auf der Tagesordnung stehen folgende Punkte: 1. Angleichung der Personen- und Gütertarife an die Geldentwertung; 2. Vorlage der Reichsbahn über die Schaffung wertbeständiger Personen- und Gütertarife; 3. Vorlage der Reichsbahn über Änderung des Frachtstundungsverfahrens.

Zur Vorbereitung der Tagesordnung findet am vorhergehenden Tage, Donnerstag, den 9. August 1923, im kleinen Sitzungssaal des vorläufigen Reichswirtschaftsrats in Berlin eine Sitzung des Ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats statt.

— **Neue Laufbahn der Rangierbeamten.** Die Reichsbesoldungsordnung sieht für Rangierbeamte die Planstellen der Rangierer (Gruppe III), Rangieraufseher (Gruppe IV) und Rangiermeister (Gruppe V) vor. Für die Gestaltung der Laufbahn dieser Beamten gelten künftig bei der Deutschen Reichsbahn neufestgesetzte Bestimmungen, die indessen ohne Einschränkung nur auf Personen anzuwenden sind, die neu zu der Laufbahn zugelassen werden. Die durch besondere Bestimmungen geregelte Erlangung von Verzahnungsstellen als Eisenbahnsekretär (Besoldungsgruppe VI) ist hier außer Betracht gelassen.

Die Bewerberliste für Rangierer wird für versorgungsberechtigte Personen geöffnet werden; Arbeiter werden bei Bedarf in die für sie zu führende Vormerkliste aufgenommen. Die Ernennung von außerplanmäßigen Rangierern ist erst zulässig, wenn die für die Ernennung außerplanmäßiger Beamten zurzeit noch bestehende allgemeine Sperre aufgehoben ist.

Bei Besetzung der Planstellen für Rangierer ist nunmehr nach den neuen Grundsätzen zu verfahren; etwa abweichende Festsetzungen der bisherigen Stellenverzeichnisse (Anlage zu den früheren Anstellungsgrundsätzen) treten außer Kraft. Mangels eines Bedürfnisses zur Aufnahme neuer Arbeitskräfte dürfen bis auf weiteres die den versorgungsberechtigten Personen zustehenden Planstellen der Rangierer aber nur insoweit wiederbesetzt werden, als aus dem vorhandenen Personal versorgungsberechtigte Bewerber gewonnen werden können. Im übrigen würden die für versorgungsberechtigte Personen bestimmten Rangiererstellen vorläufig offenzuhalten sein.

Näheres über die Organisation der Laufbahn, die Verwendung dieser Beamten und die Prüfungsordnung ist aus Nr. 39 des Reichs-Verkehrs-Blatts zu ersehen.

— **Die wertbeständigen Tarife bei der Reichsbahn.** In den letzten Tagen ist der Reichseisenbahnrat einberufen worden (siehe oben), um über die Neugestaltung der Eisenbahntarife zu beraten; spätestens bis zum 1. September sollen die sogenannten „wertbeständigen Tarife“ eingeführt werden. Die Frachtsätze werden auf feste Grundzahlen (Grundtarif) zurückgeführt, die in Verbindung mit beweglichen Schlüsselzahlen die zu zahlenden Frachten ergeben. Jeden Monat, im Notfalle auch alle Halbmonate, wird die „Schlüsselzahl“ der Reichsbahn bekanntgegeben, mit denen dann die Grundpreise zu multiplizieren sind; diese neue Art der Berechnung erspart viel Druckwerk und die Tarife können rascher und reibungsloser der Geldentwertung angepaßt werden.

— **Erhöhung der Bettkartenpreise.** Die Bettkartenpreise einschließlich Fahrpreiszuschlag betragen vom 15. August d. J. ab in der 1., 2. und 3. Klasse 1 200 000 *M*, 600 000 *M* und 240 000 *M*. Hinzu tritt eine Vormerkgebühr von 10 %.

Vielfach besteht die Ansicht, Kinder unter 10 Jahren, die auf der Reichsbahn nur halbe Fahrpreise zahlen, könnten in Schlafwagen ohne Bettplatzgebühr mitgenommen werden, wenn für sie kein besonderes Bett beansprucht wird; dieser irrigen Auffassung gegenüber wird darauf hingewiesen, daß für Kinder über vier Jahre auch dann eine Bettkarte gelöst werden muß, wenn ihnen ein Bett zur alleinigen Benutzung nicht zur Verfügung gestellt werden kann.

— **Zum Eisenbahnunglück in Kreiensen.** Über die Art, wie sich das furchtbare Eisenbahnunglück, das bisher 46 Tote und eine größere Anzahl Verletzte forderte, zugetragen hat, erfährt WTB. an der Unglücksstätte, daß der Vorzug des D-Zugs 88 Hamburg-München unterwegs einen Maschinendefekt hatte und auf dem Bahnhof Kreiensen, der fahrplanmäßig ohne Aufenthalt durchfahren wurde, eine neue Vorspannlokomotive nehmen wollte. Der Hauptzug 88, der durch den Bahnhof Kreiensen fahren wollte, hat dann das Haltesignal durchfahren und ist mit ziemlicher Geschwindigkeit auf den Vorzug aufgefahren. Der Anprall war so gewaltig, daß bei dem Vorzug sich der letzte Wagen unter den vorletzten Wagen schob und die Abteile direkt wegrasierte. Die beiden nächsten Wagen wurden ebenfalls ineinandergeschoben. Eigentümlicherweise sind einzelne Abteile, mitunter ein wüstes Chaos bildender zerstörter Wagen, unbeschädigt geblieben. Beim Haupt-D-Zug hat sich der Postwagen, in dem sich acht Beamte befanden, in den Packwagen hineingeschoben, doch sind die Beamten unverletzt geblieben. Außerdem ist ein Personenwagen des auffahrenden D-Zuges beschädigt worden. Die zertrümmerten Wagen bieten ein furchtbares Bild der Zerstörung und des Grauens. Nach 2 Uhr nachmittags wurden die letzten Toten unter den Trümmern hervorgezogen. Die Bergungsarbeiten gestalteten sich sehr schwierig, da die Wagen so ineinandergefahren waren, daß sie zum Teil auseinandergeschweißt werden mußten. Die zahlreichen Eisenbahnbeamten und Angestellten sowie Sanitätsmannschaften halfen in den ersten Stunden die Schwerverletzten bergen. Im Laufe des weiteren Vormittags trafen Reichswehr aus Göttingen, Sanitätspersonal und zahlreiche Ärzte ein, die den Verletzten die erste Hilfe angedeihen ließen. Zahlreiche Eisenbahnbedienstete unter der Leitung des Präsidenten der Reichsbahndirektion Cassel waren an der Beseitigung der zerstörten Wagen tätig.

Aus Anlaß des Unglücks hat der Reichspräsident dem Reichsverkehrsminister folgendes Telegramm übersandt: „Die Nachricht von dem schweren Eisenbahnunglück in Kreiensen hat im ganzen deutschen Volke schmerzlichste Teilnahme erweckt. Ich bitte Sie, den Hinterbliebenen der Opfer und den Verletzten dieser furchtbaren Katastrophe den Ausdruck meines herzlichsten Mitgefühls zu übermitteln.“

Der Reichsverkehrsminister hat an den Präsidenten der Reichsbahndirektion Cassel aus gleichem Anlaß gedrahtet: „In tiefer Trauer beklage ich das Unglück von Kreiensen, das zu den furchtbarsten Ereignissen in der Geschichte der deutschen Bahnen gehört. Ich bitte Sie, alles aufzubieten, was zur Linderung von Not und Leid dienen kann, und ersuche Sie weiter, den Angehörigen der Toten und den Verletzten mein wärmstes Mitgefühl und meine aufrichtige Teilnahme auszusprechen. Meinen Dank bitte ich allen denen zu übermitteln, die berufen oder freiwillig in aufopferndster Weise den Verunglückten beigestanden sind.“

— **Bayern und die Reichsbahn.** Der bayerische Landtag stimmte am 1. August über den in Nr. 31, S. 508 d. Ztg. mitgeteilten Antrag betr. die ehemals bayerischen Staatsbahnen ab. Der Antrag der Demokraten wurde in seinem ersten Punkt, der eine amtliche Nachprüfung und Untersuchung der Angaben der Denkschrift des volksparteilichen Abg. Rothmaier über die Bilanz der Verreichlichung der bayerischen Verkehrsanstalten fordert, angenommen. Ferner wurde ein Antrag Held (Bayr. Volkspartei) mit den Stimmen der Koalition angenommen. In dem Antrag wird erklärt, daß die Reichsregierung sich durch die Umwandlung der Reichsbahn in

ein vom sonstigen Reichsvermögen losgelöstes Sondervermögen durch die Verpfändung der Reichsbahn ohne Zustimmung der bayerischen Staatsregierung außerhalb des Staatsvertrages gestellt habe. Die bayerische Staatsregierung wird ersucht, mit der Reichsregierung in Verhandlungen einzutreten, um die Neugestaltung des Rechtsverhältnisses der bayerischen Bahnen zu vereinbaren, die den außerpolitischen Notwendigkeiten des Reiches Rechnung trägt, aber die zur Wahrung der Lebensinteressen Bayerns unerläßliche Selbständigkeit der bayrischen Bahnen gewährleistet.

— **Neue Nachtschnellzüge Karlsruhe-Basel.** Zur Verbesserung des Verkehrs zwischen Nord- und Südbaden über die Umleitungsstrecken verkehrt seit Anfang August ein neues Nachtschnellzugpaar D 286/285 zwischen Karlsruhe und Basel über Pforzheim - Freudenstadt-Hausach-Triberg-Villingen - Donaueschingen-Freiburg: ab Karlsruhe 8.12 nm., Triberg 12.59 vm., Donaueschingen 2.11 vm., Freiburg 4.25 vm., an Basel 5.46 vm.; ab Basel 11.45 nm., Freiburg 12.55 vm., Donaueschingen 3.28 vm., Triberg 4.41 vm., an Karlsruhe 8.52 vm.

Durch dieses D-Zug-Paar werden in Karlsruhe sehr günstige Anschlüsse nach dem Schwarzwald, nach Freiburg und Basel vom Rheinland und Westfalen und von Norddeutschland geschaffen: von Berlin ab Anh. Bhf. 7.35 vm. mit D 42 (in Hanau-Ost umsteigen! ab Hanau 5.02 nm. mit D 86), an Karlsruhe 7.57 nm., ab 8.12 nm.; mit D 286 von Leipzig 9.40 vm., von Hamburg 7.42 vm., von Bremen 8.03 vm., von Hannover 10.36 vm.; von Köln 5.25 vm., über Hagen-Cassel-Gießen mit D 58, an Frankfurt (a. Main) 2.08 nm., ab 4.20 nm., ebenfalls über Karlsruhe und dann mit D 286 nach Basel. In der Gegenrichtung von Basel erreichen die Anschlußzüge Berlin um 10.50 nm. (an Karlsruhe 8.52 vm., ab 9.25 vm.; an Hanau-Ost 12.49 nm., ab 1.45 nm. mit D 43); Leipzig (in Corbetha umsteigen!) um 8.45 nm.; Hamburg um 11.28 nm. (an Frankfurt [a. Main] 1.00 nm., ab 1.30 nm. mit D 85), Bremen 11.14 nm., Hannover um 8.13 nm. auf dem gleichen Wege; Köln um 9.34 nm. (ab Frankfurt 1.48 nm. mit D 175).

In Basel besteht Anschluß nach und von allen Richtungen der inneren Schweiz, außerdem vermittelt ein Zugpaar den Verkehr zwischen Basel Bad. Bhf. und Basel S.B.B.: ab Bad. Bhf. 6.37 vm., an Bundesbhf. 6.45 vm.; in der Gegenrichtung ab Bundesbhf. 11.10 nm., an Bad. Bhf. 11.18 nm.

— **Neue Liegewagen Berlin-Stuttgart und Oberschlesien.** Es ist jetzt eine Reihe neuer Liegewagen 3. Klasse geliefert worden, die zunächst auf den Strecken Berlin-Stuttgart und Berlin-Beuthen eingestellt werden. Seit dem 4. d. M. verkehrt der Stuttgarter Liegewagen im Schlafwagenzug D 237/238: ab Berlin, Anh. Bhf. 6.50 nm., an Stuttgart 7.10 vm., ab Stuttgart 9.00 nm., an Berlin 9.18 vm. Der Wagen nach Beuthen läuft in den Zügen D 39/62/42, ab Berlin Friedrichstr. 8.46 nm., an Breslau 3.04 vm., an Beuthen 6.37 vm.; ab Beuthen 9.20 nm., Breslau 12.29 vm., an Berlin 7.24 vm. Die neuen, für die Strecke Berlin-Königsberg vorgesehenen Liegewagen sind noch nicht fertiggestellt, sollen jedoch ebenfalls demnächst verkehren. — Der Vorverkauf für Plätze in diesen Liegewagen (Preis 120 000 *M* und 10 % Vormerkgebühr) hat in allen Vertretungen des Mitteleuropäischen Reisebüros bereits begonnen.

— **Die „Schwedenzüge“.** Während der Hauptreisezeit (bis zum 19. September) verkehrt von Berlin nach den Rügenbädern außer den fahrplanmäßigen Schnellzügen D 13/18, die den Verkehr nach Trälleborg-Stockholm vermitteln, ein anderes Schnellzugpaar D 9/10 (ab Berlin Stett. Bhf. 8.35 vorm. über Neubrandenburg-Stralsund, an Saßnitz 3.21 nachm., ab 10.31 vorm., an Berlin 5.19 nachm.); eine möglichst gleichmäßige Belastung dieser beiden D-Zugpaare läßt sich nur erreichen, wenn der Rügenverkehr vom Schwedenverkehr getrennt wird; deshalb ist der Schnellzug D 13, der sogenannte „Schwedenzug“, für Reisende nach Stralsund und nach Rügen gesperrt, und sie müssen D 9 (der eine Stunde früher abfährt!) benutzen. Auf der Rückreise hält D 18 in Saßnitz, Bergen und Stralsund nur zum Aussteigen, damit die Rügen-Reisenden den andern Schnellzug D 10 benutzen, der besonders für diese Reisenden eingelegt wurde. In der Zeit des schwächeren Reiseverkehrs haben die sogenannten „Schwedenzüge“ D 13/18 den Rügenverkehr mit zu bedienen. Diese Maßnahme bezweckt nicht eine „unzulässige Bevorzugung der Ausländer“, sondern nur eine möglichst reibungslose und geordnete Bewältigung des Massenverkehrs, da für Reisen, die auf Rügen enden und für Reisen über Saßnitz hinaus je ein besonderer Zug eingerichtet ist.

— **Fahrplanänderungen im Bezirk Hannover.** Seit dem 29. Juli verkehren die Personenzüge 469 Salzwedel ab 5.47 vorm., an Stendal 7.12 vorm. und 468 ab Stendal 1.12 nachm., an Salzwedel 2.34 nachm. auch Sonntags. — Seit dem 30. Juli verkehren die Personenzüge 221/222 Hamm-Gütersloh und zurück bis und von Löhne (statt Herford): ab Gütersloh 11.30 nachm., an Löhne 12.31 vorm., ab 3.18 vorm., an Gütersloh 4.24 vorm.

— **Ein neuer Personenzug Berlin-Hannover.** Seit Anfang August verkehrt zwischen Berlin und Hannover ein neues Personenzugpaar 235/215: ab Berlin, Schles. Bhf. 2.55 vm., an Hannover 8.28 vm.; ab Hannover 10.40 nm., an Berlin 3.34 vm.

— **Fahrpreisermäßigung zur vorübergehenden Unterbringung hilfsbedürftiger österreichischer Stadtkinder auf dem Lande.** Mit sofortiger Gültigkeit wird für den Bereich der Reichsbahn den aufs Land oder ins Ausland entsandten hilfsbedürftigen Stadtkindern mittelloser österreichischer Staatsangehöriger die Fahrpreisermäßigung (4. Teil des Fahrpreises 4. Klasse) im gleichen Umfange wie den deutschen Kindern gewährt. Die bisherige Beschränkung der Vergünstigung auf die Kinderbeförderung nach bestimmten Erholungsorten fällt weg. Für die Gewährung der Fahrpreisermäßigung ist insbesondere Voraussetzung, daß die von Behörden oder Wohlfahrtsvereinen mittels des vorgeschriebenen roten Vordruckes zu stellenden Anträge vom Verein Landaufenthalt für Stadtkinder in Berlin W 9, Potsdamer Straße 134a, befürwortet sind.

— **Zahlenmäßige Übersicht über die Gewalttaten** der Besatzungsbehörden gegen Eisenbahnbedienstete nach dem Stande vom 14. Juli 1923.

	Im neubesetzten Gebiet	Im altbesetzten Gebiet	Seit dem Einbruch ins Ruhrgebiet	Vor dem Einbruch ins Ruhrgebiet
Aus den Wohnungen vertriebene				
a) Bedienstete	2 373	10 972	10 972	—
b) Familienangehör.*)	6 244	30 751	30 751	—
Aus dem besetzten Gebiet ausgewiesene				
a) Bedienstete	1 962	10 221	10 221	—
b) Familienangehör.*)	5 151	26 687	26 687	—
Verhaftungen	1 063	542	539	3
Verurteilungen	74	145	140	5
Höhe der insgesamt verhängten				
a) Gefängnisstrafen .	58 J. 5 Mo.	215 J. 7 Mo.	215 J. 6 Mo.	1 Mo.
b) Zuchthausstrafen .	—	20 J.†)	20 J.†)	—
c) Geldbuße in Taus. *M*	166 600	97 799	97 796	3
Frank	250	—	—	—
Mißhandlungen (leichte und schwere)	110	122	120	2
Tötungen	3	6	6	—

*) Diese Zahlen sind geschätzt. †) Zwangsarbeit.

— **Schadensersatzpflicht der Eisenbahn.** In dieser Angelegenheit richtete der D. I. u. H. an den Reichsverkehrsminister folgende Eingabe:

Von mehreren Seiten wird darüber geklagt, daß die Eisenbahn in Schadensersatzfällen Beträge erstattet, die bei der fortschreitenden Geldentwertung dem Wert der verloren gegangenen Güter nicht mehr entsprechen. Das Reichsverkehrsministerium hat sich in dieser Frage bis jetzt auf den Standpunkt gestellt, daß der „für die Entschädigungspflicht der Eisenbahn allein maßgebende Wert des Gutes im Zeitpunkt der Annahme zur Beförderung in der gesetzlichen deutschen Währung zu entrichten ist“ (§ 88 der EVO., § 457 des HGB. und Artikel 34 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr). Daß diese Währung und damit die Kaufkraft unseres Geldes in der Jetztzeit gerade besonderen Schwankungen ausgesetzt ist, begründe keine Änderung des in Mark ausgedrückten Betrages.

Nachdem die Gerichte nunmehr ganz allgemein den Standpunkt einnehmen, daß ein Schuldner verpflichtet ist, den Gläubigern den durch die Geldentwertung entstandenen und bis zur tatsächlichen Zahlung entstehenden Schaden aus dem Gesichtspunkte des Zahlungsverzuges zu ersetzen, hat das Gleiche auch für und gegen den Reichseisenbahnfiskus zu gelten. Der Reichsjustizminister hat noch kürzlich auf eine Anfrage wegen gesetzlicher Regelung der Geldentwertungsschäden auf die Bestimmungen des § 286 Absatz 2 BGB. hingewiesen und eine gesetzliche Regelung mit Bezug darauf nicht für erforderlich erachtet. Wir glauben daher annehmen zu können, daß das Reichsverkehrsministerium in dieser Frage denselben Standpunkt einnehmen wird.

Die Fiktion Mark gleich Mark wird vom Reichsgericht und anderen oberen Instanzen mindestens für den Verzugsfall nicht mehr anerkannt. Es würde eine Prämie für den Reichseisen-

bahnfiskus als säumigen Schuldner bedeuten, wenn er durch Anteilung von Untersuchungen Schadensersatzangelegenheiten hinausschieben dürfte, ohne die vollen Folgen der Geldentwertung auf sich zu nehmen. Das Reichsgericht hat daher auch in einer Entscheidung vom 10. April 1923 ausgesprochen, daß regelmäßig jedermann seinen Rechtsstreit auf eigene Gefahr führt und daß er es zu verantworten habe, wenn er diese Forderung bestreitet, die sich schließlich doch als begründet erweist. Dies gilt ohne weiteres auch gegen die Reichseisenbahn.

Wir bitten daher den Herrn Minister, in Schadensersatzfällen den Gläubigern den vollen seit Eintritt des Zahlungsverzuges bis zur tatsächlichen Zahlung entstehenden Geldentwertungsschaden zu ersetzen.

— **Anschlußgebühren für Privatgleisanschlüsse.** Infolge der hohen Gebühren für das Anrücken von Wagen auf eigenem Anschlußgleis war die Handelskammer Schweidnitz ersucht worden, für eine Herabsetzung der Gebühren oder für eine Staffelung nach Entfernung und Gewicht einzutreten. Im Anschluß an die Ausführungen der Handelskammer Oppeln in einem gleichen Antrage hat die Handelskammer Schweidnitz die Reichsbahndirektion Breslau um eine Neuordnung der Gebühren gebeten. Daraufhin ist über das Verkehrsamt Neisse folgende Antwort eingegangen:

„Wir müssen es ablehnen, beim Reichsverkehrsministerium wegen anderweitiger Festsetzung der Sätze des Anschlußgebührentarifs unter Berücksichtigung des Ladegewichts der Wagen vorstellig zu werden. Denn bei Gestaltung des Anschlußgebührensystems anläßlich der Vereinheitlichung der allgemeinen Privatanschlußbedingungen am 1. Juli 1922 ist von dem Grundsatze ausgegangen worden, im Interesse einer möglichst einfachen Geschäftsführung die Anschlußgebühr so zu bemessen, daß ihr Gesamtaufkommen die Selbstkosten der Reichsbahn für die Bedienung sämtlicher Anschlüsse ihres Bezirks deckt. Aus diesem Grunde ist nach umfangreichen Selbstkostenermittlungen ein Durchschnittssatz gewählt worden, der ohne Rücksicht auf die Selbstkosten im Einzelfalle und auf die Höhe des Ladegewichts der Wagen berechnet worden ist.

Der Umstand, daß die Reichsbahn ausdrücklich darauf verzichtet hat, die Anschlußbeförderung als Einnahmequelle zu behandeln, sowie der Grundsatz, daß die Kosten der Anschlußbeförderung eines ganzen Gebiets auf alle Anschließer gleichmäßig verteilt werden, wirkt sozial und lastenausgleichend und dadurch ist der Reichstagsentschließung, wonach bei der Anschlußgebührenfestsetzung der Leistungsfähigkeit der schwächeren Anschließer Rechnung zu tragen ist, nachgekommen worden. Ein Antrag, dieses System schon jetzt zu durchbrechen, erscheint vollkommen aussichtslos.

Im übrigen dürften die geringen Nachteile durch Zuweisung einer größeren Zahl 10-t-Wagen bzw. der Zahl der Schadwagen durch die Vorteile voll ausgeglichen werden, die die Rübenverlader und dadurch auch die Zuckerfabriken insofern genießen, als sie durch den Pendelverkehr bei der Wagengestellung gegenüber anderen Interessenten vorzugsweise berücksichtigt werden."

— **Berlins Reiseverkehr zu Beginn der Sommerferien.** In den Tagen vom 29. Juni bis 5. Juli wurden im ganzen 656 251 Fahrkarten für den Fernverkehr verkauft. Den weitaus stärksten Verkehr erlebte wieder der Stettiner Bahnhof mit über 150 000 Reisenden; dann folgt der Schlesische Bahnhof mit 114 457, das Mitteleuropäische Reisebureau und seine Vertretungen mit 63 901, der Anhalter Bahnhof mit 58 400, der Lehrter Bahnhof mit 47 567, Charlottenburg mit 45 382, der Potsdamer Bahnhof mit 32 105 und der Görlitzer Bahnhof mit 27 617 Reisenden. Die Berliner Fernbahnhöfe haben (mit Ausnahme des Anhalter Bahnhofs, der 11 080 Reisende gegen das Vorjahr einbüßte) eine starke Zunahme aufzuweisen, wie der Stettiner Bahnhof, der 46 580 Fahrkarten mehr verkaufte als in den gleichen Tagen des Vorjahres. Die Gesamtzunahme des Reiseverkehrs in den ersten Ferientagen beträgt gegen 1922 rund 150 000 oder 20 %.

Rechnet man noch die Feriensonderzüge hinzu, die in diesen Tagen verkehrten — es waren fünfundzwanzig — und rund 20 000 Menschen beförderten, bedenkt man weiter, daß die vorliegende Statistik nur sieben Tage umfaßt, während der Ansturm bereits am 25. Juni begann und bis tief in den Juli hinein dauerte, dann ergibt sich ein eindrucksvolles Bild von Berlins Reisefieber, von seinem tiefen Erholungsbedürfnis und — von den Leistungen der Eisenbahn.

— **Änderung der Dienststunden des Mitteleuropäischen Reisebüros.** Die Dienststunden der Berliner Geschäftsstellen des Mitteleuropäischen Reisebüros im Potsdamer Bahnhof (MER 10) und im Bahnhof Friedrichstraße (MER 20) sind verkürzt worden, und zwar von 8.00 vm. bis 5.00 nm., an Sonn- und Festtagen von 10.00 vm. bis 12.00 m. Diese Änderung ist besonders wichtig für Reisende von außerhalb, die Fahr- oder Platzkarten telegraphisch oder durch Vermittlung eines MER-Büros bestellt haben. Sie finden diese Karten nach Schluß der MER-Geschäftsstunden am Schalter des Abgangsbahnhofs (für die Stadtbahn: Bhf. Friedrichstraße) auf ihren Namen hinterlegt.

— **Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.** Wie die Gesellschaft in ihrem Geschäftsbericht für 1922 ausführt, stieg der Durchschnittspreis für eine Fahrkarte im Laufe des Jahres von 1,50 auf 36,9 ℳ. Die Durchschnittskosten einer Arbeitsstunde im Betriebe der Bahn stellten sich 1913/14 auf 0,52 ℳ, Januar 1922 auf 10,68 ℳ, Dezember 1922 auf 291,7 ℳ und Juni 1923 auf 5290 ℳ. Gefahren wurden im Berichtsjahre 4 317 738 Zugkilometer mit insgesamt 121 186 650 Fahrgästen, die eine Einnahme von 893 242 087 ℳ brachten. Neu wurde die Strecke vom Reichskanzlerplatz bis zum Stadion in Betrieb genommen. Durch Vertrag mit der Berliner Nord-Südbahn A.-G. vom Dezember 1922 wurde der Gesellschaft der Betrieb der Nord-Südbahn übertragen. Der Reingewinn stellt sich auf 42,55 (4,66) Mill. ℳ, aus dem 40 % (5 %) Dividende auf die Stamm- und 5 % auf die Vorzugsaktien in Vorschlag kommen. In der Bilanz betragen u. a. in Millionen Mark: Debitoren 80 (3,5) und Kreditoren 384,3 (22,7).

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
Vom 8.7.–14.7.23 das	82 250 fache	15 000 fache	41 900 fache
„ 15.7.–21.7.23 „	110 800 „	20 000 „	55 940 „
„ 22.7. 28.7.23 „	138 750 „	30 000 „	73 500 „
„ 29.7.– 4.8.23 „	296 305 „	60 000 „	154 520 „

— **Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Regensburg.** Dem Geschäftsbericht der genannten Gesellschaft für das Geschäftsjahr 1922 entnehmen wir folgendes: Bei dem guten Wasserstand und der starken Nachfrage nach Schiffsraum war die Beschäftigung der Flotte befriedigend. In den ersten Monaten des Berichtsjahres setzte allerdings der Bergverkehr in Ermanglung von Getreide- und Mineralölladungen ziemlich aus. Dagegen wuchs der Talverkehr in Stückgütern ab Regensburg und Passau nach der mittleren und unteren Donau. Die Dampferbetriebsgemeinschaft mit der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde im November zu einer Hafenbetriebsgemeinschaft erweitert. Hiervon wird für das kommende Jahr eine wesentliche Erleichterung und Verbilligung im Umschlagsverkehr erhofft. Der Güterverkehr zu Tal ist noch immer rege. Im Bergverkehr nehmen größere Getreide- und Mineralöltransporte aus den unteren Donauländern zurzeit die Flotte voll in Anspruch. Neuerdings macht sich starke Nachfrage nach Schleppraum für Salz- und Kohlentransporte ab bayerischen Donauhäfen bemerkbar, so daß auch in den nächsten Monaten mit starker Beschäftigung zu rechnen ist. Am Ende des Geschäftsjahres verfügte die Gesellschaft über: 13 Dampfer, 2 Motortankschiffe, 1 Motorfrachtschiff, 4 Tankkähne, 81 Warenboote, 3 Schwimmkrane, 2 Anlegepontons. Im Bau befanden sich am Schlusse des Geschäftsjahres noch: 3 Dampfer, 6 Warenboote, 1 Anlegeponton. Der Abschluß ergibt für das abgelaufene Geschäftsjahr einschließlich Vortrag aus dem Vorjahre von 179 002 ℳ nach Abzug der Handlungs- und Betriebsunkosten und der satzungsmäßigen Vergütungen einen Rohgewinn von 122 875 073 ℳ, nach Abzug der Abschreibungen von 1 175 230 ℳ verbleibt ein Reingewinn von 121 699 843 ℳ, der in folgender Weise verwendet werden soll: 200 % Dividende auf das eingezahlte Aktienkapital 120 000 000 ℳ, Vortrag auf neue Rechnung 1 699 843 ℳ.

— **Die Dampferfahrpreise** haben im August eine Erhöhung erfahren. Sie kosten: Nordsee: Hamburg-Cuxhaven 60 000 ℳ (Sonntags, Hin- und Rückfahrt 100 000 ℳ); Cuxhaven-Helgoland 300 000 ℳ (350 000 ℳ); Hamburg-Helgoland 360 000 ℳ (450 000 ℳ); Hamburg-Helgoland-Norderney 620 000 ℳ; Cuxhaven-Helgoland-Bremerhaven 560 000 ℳ. — Ostsee: Stettin-Swinemünde 50 000 ℳ; Stettin-Rügen 200 000 ℳ; Swinemünde-Rügen 150 000 ℳ. — Ostpreußendienst: Swinemünde-Pillau 263 000 ℳ; Swinemünde-Zoppot (-Danzig) 263 000 ℳ; Zoppot-Pillau 175 000 ℳ.

— **Der Ausbau des Stettiner Hafens.** Der preußische Landtag hat den Gesetzentwurf über die Unterhaltung und den weiteren Ausbau des Stettiner Hafens angenommen. Das Staats-

ministerium ist ermächtigt worden, für Unterhaltung und Ausbau des Stettiner Hafens 200 Millionen als Beitrag zum Gesellschaftsvermögen der vom Staat und der Stadt zu bildenden „Stettiner Hafengemeinschaft“, 33 Milliarden zum Hafenausbau und 60 Millionen für das Stammkapital der „Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft“ zu leisten.

— **Außenhandelserleichterungen für die Leipziger Messe.** Durch eine Bekanntmachung des Reichskommissars für Aus- und Einfuhrbewilligung im Deutschen Reichsanzeiger werden die Zollstellen ermächtigt, die Ein- und Wiederausfuhr von Waren, die zur Ausstellung auf der vom 26. August bis 1. September 1923 in Leipzig stattfindenden Allgemeinen Herbstmustermesse und der gleichzeitig stattfindenden Bau- und Technischen Messe bestimmt und als solche in den Begleitpapieren bezeichnet sind, unter der Bedingung ohne Ein- bzw. Ausfuhrbewilligung zuzulassen, daß sie unter Zollaufsicht auf einem Leipziger Zollamt abgefertigt werden, während ihres Verbleibs in Deutschland im Vormerkverfahren unter Zollaufsicht bleiben und binnen zwei Monaten nach Schluß der Messe wieder ausgeführt werden. Die Wiederausfuhr muß der betreffenden Zollstelle gegenüber sichergestellt werden.

— **Paßermäßigung für ausländische Besucher der Leipziger Messe.** Die deutschen Auslandsvertretungen sind vom Auswärtigen Amt ermächtigt worden, Personen, die die ernste Absicht des Besuches der Leipziger Messe nachweisen, einen auf Leipzig und die notwendige Frist beschränkten Sichtvermerk mit Sperrvermerk unter Ermäßigung der Gebühr auf die Hälfte zu erteilen. Die bisherigen Beschränkungen auf den Sammelsichtvermerk kommen dadurch in Fortfall.

— **Dr.-Ing. e. h. Hentzen.** Der Abteilungsdirektor im Eisenbahn-Zentralamt, Oberbaurat Leonhard Hentzen, ist von der Technischen Hochschule Charlottenburg auf Grund seiner hervorragenden Arbeiten auf dem Gebiete des Eisenbahnsignal- und -sicherungswesens bei der Reichsbahn zum Dr.-Ing. e. h. ernannt worden.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsbauräte Emil Koch, bisher in Aschersleben, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Meiningen, Verbücheln, bisher in Essen, als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Oppeln, Dulitz, bisher in Berlin, zur Reichsbahndirektion nach Halle (Saale), Braumann, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Lennep, Robert Enßlin, bisher in Leutkirch, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Gießen, und Paul Friedrich Schulz, bisher in Wismar, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Malchin. — Überwiesen sind: die Regierungsbauräte von Lösecke, bisher im Reichsverkehrsministerium, der Reichsbahndirektion in Berlin, und Eugen Ernst, bisher bei der Reichsbahndirektion Berlin, dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin. — Übertragen ist dem Regierungsbaurat Eugen Keller in Karlsruhe die Stellung eines Mitgliedes bei der dortigen Reichsbahndirektion. — In den Ruhestand sind getreten: der Regierungsbaurat Ulrich, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Stettin, die Eisenbahnamtmänner, Rechnungsräte Kiock in Brockau, Ahme in Bremen und Seeger in Erfurt sowie die Eisenbahnamtmänner Unruh in Breslau, Adam in Altona und Pfennigwerth in Mügeln bei Oschatz. — Gestorben ist der Regierungsbaurat Tschich, Mitglied der Reichsbahndirektion in Münster (Westf.).

Ungarn.

— **Der Eisenbahnerstreik.** In Ungarn ist am 2. d. M. ein Eisenbahnerstreik zum Ausbruch gekommen. Er erweist sich aber nicht als allgemein. Es ist ein Streik der Lokomotivführer und Heizer, denen sich die übrigen Eisenbahner nicht angeschlossen haben.

Aus Budapest berichtet darüber das Ung. Korr.-Bureau: Die Lokomotivführer traten nach der am 1. August erfolgten 200prozentigen Gehaltsaufbesserung mit neuen Lohnforderungen an den Handelsminister heran. Sie machten aus ihrer Forderung eine Machtfrage und traten in den Streik. Die Regierung ist entschlossen, mit den energischsten Mitteln den Streik zu bekämpfen und Ordnung zu halten. Zu diesem Zweck wurde das Standrecht verkündet und eine Verordnung zu möglichster Inanspruchnahme der technischen Nothilfe erlassen. Der Verband der Lokomotivführer wurde aufgelöst und die Mitglieder des Exekutivausschusses der Streikenden wurden in Haft genommen. Es wurden alle zur Sicherung der Lebensmittelversorgung der Hauptstadt notwendigen Maßnahmen getroffen. Die Regierung wird in ihrem Kampfe gegen den Streik von den christlichen oppositionellen Fraktionen sowie von der Mehrheit der bürgerlichen Abgeordneten unterstützt. Der Streik ist nicht allgemein. Im Laufe des Abends sind aus der Provinz mehrere Züge in der Hauptstadt eingelaufen.

Übrige europäische Länder.

— **Direkte Eisenbahnverbindung London-Bagdad über Polen.** Wie der D. A. Z. aus Warschau unterm 4. d. M. berichtet wird, sieht der in Lausanne kürzlich abgeschlossene polnisch-türkische Vertrag die Schaffung einer direkten Eisenbahnverbindung London-Bagdad über Polen vor. Diese Eisenbahnverbindung soll von London über Amsterdam, Berlin, Posen, Kattowitz, Lemberg, Konstanza, Bukarest, Konstantinopel nach Bagdad führen, wobei das französische Gebiet ausgeschlossen wird. Mittels dieser Eisenbahnverbindung soll eine Zeitersparnis von einem halben Tag und eine bedeutende Verringerung der Fahrkosten im Vergleich zu der Linie über Paris und Budapest erzielt werden. In Pariser politischen Kreisen herrscht nun große Verstimmung, daß Polen, indem es seine eigenen Interessen in Lausanne selbständig wahrnahm, England vor Frankreich bevorzugte.

— **Überstunden bei den russischen Eisenbahnen.** Das „Korrespondenzblatt“ des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes schreibt in Nr. 30:

„Das russische Arbeitsgesetzbuch gestattet in den Artikeln 103/104 in besonderen Ausnahmefällen die Überschreitung der achtstündigen Arbeitszeit. Nun erläßt die Sowjetregierung unter dem 11. Juni ein Dekret, veröffentlicht in der Moskauer „Iswestija“ vom 14. Juni, welches vom Vorsitzenden des allrussischen Zentral-Exekutiv-Komitees, Kalinin, und dem Stellvertreter Lenins als Vorsitzendem des Rates der Volkskommissare, Kamenew, unterzeichnet ist, und welches die weitere Ausdehnung der Überstundenarbeit im russischen Eisenbahnwesen gestattet und festlegt.

Nach § 1 dieses Dekrets dürfen Überstunden im Eisenbahnwesen nicht nur in den im Artikel 104 des Arbeitsgesetzbuches vorgesehenen Fällen, sondern auch bei allen eiligen und unaufschiebbaren Gelegenheiten, die im Wesen des Eisenbahntransportes begründet sind, gefordert und geleistet werden. Nach § 2 des Dekrets ist die Zahl der Überstunden in einem Monat auf 50 beschränkt. Während eines Jahres dürfen von jedem einzelnen Eisenbahner höchstens 120 Überstunden geleistet werden. Für Maschinisten, deren Hilfsarbeiter, Heizer, Wagenprüfer, Schmierer, Zugführer usw., ferner Telegraphisten und Telephonisten ist die Zahl der Überstunden sogar auf 75 monatlich und 600 während eines Jahres festgesetzt worden. Diese Bestimmungen bedeuten tatsächlich in zahlreichen Fällen die Einführung der zehnstündigen Arbeitszeit.“

— **Eine neue Staatsbahndirektion in Prag.** Wie wir dem Allg. Tarif-Anz. (Wien) entnehmen, wird durch Verordnung der tschechoslowakischen Regierung vom 5. Juli d. J. in Durchführung des Gesetzes vom 8. Juni 1923, betreffend Erwerbung der Buschtěhrader Eisenbahn durch den tschechoslowakischen Staat, verfügt, daß anläßlich der Betriebsübernahme dieser Bahn durch den Staat eine neue Direktion der tschechoslowakischen Staatsbahnen in Prag mit den Befugnissen der bisherigen Staatsbahndirektionen und mit der Bezeichnung „Direktion der tschechoslowakischen Staatsbahnen Prag-Nord“ errichtet wird. Der Bereich der neuerrichteten Staatsbahndirektion Prag-Nord umfaßt einerseits die Strecken der Buschtěhrader Eisenbahn Prag-Bubna-Eger, anderseits die Strecke Wysočan (ausschl.) - Wschetat-Tetschen Staatsgrenze, mit Ausnahme der Strecken Rakonitz-Laun Vorstadt und Asch-Adorf, weiter die Kaadener Lokalbahnen, die Teilstrecken Smichow (ausschl.)-Dušnik und Smichow-Hostiwitz. Alle Strecken, welche bisher von der Buschtěhrader Eisenbahn betrieben wurden, gehen sofort, die übrigen Strecken mit jenem Tage und in jenem Umfange in die Verwaltung der neuen Direktion über, welche durch das Eisenbahnministerium für die einzelnen Strecken festgesetzt werden.

Durch Erlaß des tschechoslowakischen Eisenbahnministeriums vom 10. Juli d. J. wird verfügt, daß in Gemäßheit der vorstehend angeführten Regierungsverordnung vom 5. Juli 1923 die neuerrichtete tschechoslowakische Staatsbahndirektion Prag-Nord vom 15. Juli 1923 angefangen, die Verwaltung und den Betrieb der Strecken der verstaatlichten Buschtěhrader Eisenbahn übernimmt. Weiter hat die Bezeichnung der bisherigen tschechoslowakischen Staatsbahndirektion Prag von dem obengenannten Zeitpunkt ab zu lauten: „Direktion der tschechoslowakischen Staatsbahnen Prag-Süd“.

Der Bereich der Staatsbahndirektion Prag-Nord soll zu einem späteren Zeitpunkte eine bedeutende Erweiterung erfahren.

— **Der kommende Wettbewerb zwischen Basel und Straßburg.** Die Schweiz hat im Jahre 1922 etwa 70 000 Doppelzentner Schmieröle, 120 000 Doppelzentner amerikanisches gereinigtes

Petroleum, Rohöl und Brennöl sowie 180 000 Doppelzentner Petrolrückstände und 250 Doppelzentner Gasoline eingeführt, also Güter, die in Zisternenwagen oder in Tankschiffen zum Versand gelangen und in Tanks gelagert werden. Diese Güter gelangen in die Schweiz entweder auf dem Rheinwege bis Mannheim-Ludwigshafen, wo sie in Zisternenwagen umgeladen und mit der Bahn nach der Schweiz weiterbefördert werden, oder aber auf dem direkten Schienenwege von Antwerpen. Diesen gesamten Verkehr in flüssigen Gütern möchte man sich in Straßburg zunutze machen, und zu diesem Zwecke dienen die Pläne für die Erweiterungsbauten der Straßburger Petrolhäfen. Man möchte gerne in Straßburg die Versorgung der Schweiz mit den erwähnten flüssigen Gütern an sich reißen und die Straßburger Interessenten finden bei den französischen Behörden die beste Unterstützung, denn letzteren liegt es daran, die Versorgung des schweizerischen Marktes von Regensburg aus zu verhindern. Der Oberkommissar der französischen Republik in Elsaß-Lothringen hat schon am 17. Januar 1920 einen Plan gutgeheißen, der die Erstellung eines Petrolhafens nördlich vom heutigen Rheinhafen vorsieht. Nun soll auch noch die alte Petrolumschlagstelle am Verbindungskanal zu einem zweiten Petrolhafen ausgebaut werden. Die „Revue Pétrolifère" weist darauf hin, daß in Basel die „Lumina A.-G." als schweizerisches Organ der „Royal Dutsh-Shell" in der Klybeck-Hafenanlage sich ein Gelände gesichert habe und eine Tankanlage erstellen wolle, um in der Schweiz die Lagermöglichkeit zu erweitern und um sich den ausschließlichen Wassertransport des Petrols von Rotterdam nach Basel zu sichern. Basel werde so ein nicht zu unterschätzender Wettbewerber von Straßburg, aber trotzdem sei der Hafen von Straßburg berufen, in der Petrolversorgung von Ostfrankreich, Süddeutschland und der Schweiz eine bedeutende Rolle zu spielen, denn die Tankschiffe mit rumänischem Öl könnten nicht über Regensburg hinaus Donau bergwärts fahren, während auf dem Rheine die Tankschiffe bis nach Straßburg gelangen könnten. Allerdings verhindern, so sagt die erwähnte Fachschrift, strategische Rücksichten in Straßburg die Errichtung mächtiger Raffinerien, wie sie Regensburg besitzt, als daß Straßburg die ausschließliche Versorgung von ganz Mitteleuropa übernehmen könnte, aber, da der neue Petrolhafen die Öleinfuhr aus Polen gewaltig erleichtert, wird Straßburg doch zu einem der bedeutendsten Petrolplätze werden. Man sieht aus alledem, daß man in Straßburg ein großes Interesse hat, Basel nicht zum Petrolstapelplatz werden zu lassen, und in Basel wird man aus dieser Tatsache die notwendige Lehre ziehen und die Erstellung von Tankanlagen in jeder Weise fördern helfen.

— **Ein Hafen in Le Verdon (Frankreich).** Der Senat hat den von der Kammer beschlossenen Gesetzentwurf über den Bau eines Seehafens in Le Verdon angenommen. Der Hafen von Le Verdon ist dazu bestimmt, den Hafen von Bordeaux zu ergänzen. Seine Ausführung wurde durch das Zusammenwirken der Handelskammer von Le Verdon und durch die beteiligten Eisenbahnen (Orléans und Midi) ermöglicht. (Chronique des Transports.)

— **Der Tunnel unter dem Ärmelkanal.** Am 20. Juni fand in London die ordentliche Generalversammlung des Verwaltungsrates der Gesellschaft zum Bau des Kanaltunnels statt. Bei dieser Gelegenheit erstattete, wie wir der Chronique des Transports entnehmen, Baron Emile Erlanger, der den Vorsitz führte, Bericht über den Stand des Bauplanes. Danach hat die zur Ausführung des Planes gebaute Maschine die erwarteten Erfolge gehabt. Die Ausführung eines vorläufigen ersten Durchstichs würde auf englischer Seite 1 250 000 Pfund Sterling kosten, d. h. etwa 90 Millionen Franken. Die gleichen Kosten würden auf französischer Seite entstehen. Die darauf nötig werdenden endgültigen Bauarbeiten würden einen Aufwand von ungefähr 1500 Millionen Franken erfordern; die Gesamtherstellungskosten des Tunnels sind auf rund 1670 Millionen Franken anzunehmen. Der Sekretär des Bauausschusses, M. G. Bertin, hat in der Juninummer der Zeitschrift der Association France-Grande-Bretagne auseinandergesetzt, daß die Arbeiten in etwa 4½ bis 5 Jahren vollendet werden könnten, obwohl der Tunnel etwa 53 km lang werden müßte; die gesamte Länge des Eisenbahnweges würde 60 km betragen, worin 7 km Zufahrtswege einbegriffen sind. Von der Gesamttunnellänge würden 39 km unter dem Meere und 14 km unter der Erde liegen. Aus den Darlegungen über die technische Ausführung des Planes ist bemerkenswert, daß man zunächst die Herstellung eines Hilfsstollens von schwächerem Durchmesser in Aussicht nehmen will, der von der Tiefe eines an der Küste ausgehobenen Schachtes, etwa 125 m unter dem Meeresspiegel ausgehen soll. Dieser Hilfsstollen soll seinen höchsten Punkt in der Mitte des Kanals 50 m unter dem Wasser erhalten. Bis zu diesem Punkte soll von beiden Seiten später der Haupttunnel vorgetrieben werden, der an dieser Stelle zugleich seinen tiefsten Punkt erreichen würde. Der Hilfsstollen soll der Erforschung des Bodens auf seine Wasserdichtigkeit dienen und die Sicherheit geben, daß man in der richtigen Tiefe bleibt.

— **Straßen- und Kleinbahnen in England.** Nach einem Bericht des englischen Verkehrsministeriums gab es am Ende des Jahres, auf das sich der Bericht bezieht, nämlich am 31. Dezember 1921, für die privaten und am 31. März 1922 für die öffentlichen Unternehmungen in Großbritannien 4152 km Straßenbahnen, von denen 1325 km von privaten Gesellschaften, 2827 km von örtlichen Behörden betrieben wurden. Sie beförderten 4 256 868 692 Fahrgäste, das sind 413 647 712 oder 8,86 % weniger als im Vorjahre, und leisteten dabei 534 648 583 Wagenkilometer, das sind 21 048 689 Wagenkilometer oder 3,79 % weniger als im Vorjahre. Die Straßen- und Kleinbahnen werden überwiegend elektrisch betrieben: 98,24 % der Wagenkilometer entfielen auf diese Betriebsart. Die Roheinnahmen betrugen 32 523 339 £ gegen 32 692 209 £ im Vorjahre, die Ausgaben 26 835 292 £ gegen 28 339 706 £, so daß ein Überschuß von 5 688 047 £ oder 1 335 544 £ mehr als im Vorjahre verblieb.

— **Erhöhte Ausgaben der englischen Bahnen infolge des achtstündigen Arbeitstages.** Nach einer Mitteilung der „Railway Gazette" belaufen sich die Ausgaben für das Personal der englischen Eisenbahnen auf 111 Millionen Pfund Sterling im Jahr, gegen 47 Millionen im Jahre 1913, was einer Steigerung von 136 % entspricht. Nach der „Railway Gazette" ist diese außerordentliche Erhöhung der Ausgaben hauptsächlich auf die schematische Einführung des Achtstundentages zurückzuführen.

Fremde Erdteile.

— **Abbruch der Eisenbahn Voi-Taveta in Britisch-Ostafrika.** Erhebliches Befremden und Unwillen erregt, nach einer Mitteilung der African World vom 23. Juni d. J., im Tanganikagebiet der Abbruch der während des Weltkrieges aus militärischen Rücksichten hergestellten Bahnlinie Voi-Taveta, durch die mittels der anschließenden Verbindung Taveta-Kahe-Moschi die vormals deutsche Usambarabahn Anschluß an die britische Ugandabahn, u. a. die Hauptstadt Nairobi, Schienenverbindung mit dem Kilimandscharogebiet erhalten hatte. Der natürliche Auslaß für die Ausfuhr von Moschi und dem Hochlande von Aruscha werde dadurch wieder von dem Hafen Kilindini (bei Mombasa) abgeschnitten und dem Hafen Tanga (im früher deutschen Ostafrika) zugeleitet. Von gewisser Seite wird sogar empfohlen, die alte Grenze zwischen Britisch-Ostafrika und dem früher Deutschen Schutzgebiet hier weiter nach Süden zu verlegen, so daß die Hochlandflächen von Moschi und Aruscha der Kenya-Kolonie zufallen würden; die Pflanzer und Ansiedler am Kilimandscharo würden damit den natürlichen britischen Ausfuhrhafen wieder erhalten.

— **Eisenbahnbetriebsmittelnot in Amerika.** Der Ausbau des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten hat, wie der „Wirtschaftliche Nachrichtendienst" mitteilt, nicht Schritt gehalten mit der Vermehrung der Bevölkerung und den Fortschritten der verschiedenen Zweige des amerikanischen Wirtschaftslebens. Handelsminister Hoover hat festgestellt, daß, um den heutigen Verhältnissen Rechnung zu tragen, das Schienennetz der Vereinigten Staaten jährlich um die Länge des Bahnwegs New York-San Francisco erweitert, die Betriebsmittel um mindestens 25 000 Lokomotiven und 120 000 Güterwagen vermehrt werden müßten. In der Zeit von 1917 bis heute sei jedoch der Eisenbahnbau der Vereinigten Staaten um etwa 15 000 km Eisenbahnlänge zurückgeblieben, und es fehlen etwa 4000 Lokomotiven und 200 000 Güterwagen. Angeschafft hat die Regierung jedoch nur 1930 Lokomotiven und 100 000 Güterwagen. Dies ist um so schwerer wiegend, als bereits vor der vorübergehenden Verstaatlichung der amerikanischen Eisenbahnen vielfach Mangel an Eisenbahnmaterial bestand. 1922 waren insgesamt etwa 67 500 Lokomotiven in Amerika im Betrieb. Jedenfalls trägt die zahlenmäßige Unzulänglichkeit des Betriebsmaterials an der ernsten Krise, unter der die amerikanischen Eisenbahnen zurzeit zu leiden haben, wohl die Hauptschuld.

— **Die Eisenbahnen der Staaten von Mittelamerika.** Honduras hat eine Staatsbahn von nur rd. 100 km Länge, die von einer Privatgesellschaft betrieben wird. Wichtiger für den Verkehr des Landes scheint eine nahezu 400 km lange Kraftwagenstraße, die, von der Küste des Atlantischen Ozeans bei Potrevillos ausgehend, quer durch das Land bis zum Hafen Amapala an der Küste des Stillen Ozeans führt. Der Oberbau der Staatsbahn ist im vergangenen Jahre zu etwa drei Vierteln erneuert worden, nachdem die alten Schienen 50 Jahre Dienst getan hatten, ein Zeugnis für einen schwachen Verkehr oder einen schlechten Zustand der Strecke oder auch für beides. Der Bau einer rd. 45 km langen Zweigstrecke der Staatsbahn ist einer

der Bananen bauenden Gesellschaften des Landes übertragen worden, die bereits etwa die Hälfte fertiggestellt hat. Dem Bau dieser Frucht dienen ungeheure Flächen, und Hunderte von Kilometern Eisenbahnen sind eigens zu dem Zweck angelegt, die Bananen zur Ausfuhr an die Küste zu bringen. Die eben erwähnte Bananengesellschaft besitzt bereits 80 km Eisenbahnen und ist dabei die kleinste unter den gleichartigen Unternehmungen von Honduras. Eine Privateisenbahngesellschaft, die in enger Verbindung mit einer anderen Bananen bauenden Großunternehmung arbeitet, betreibt ein Eisenbahnnetz von 280 km Länge. Auf ihm sind im vergangenen Jahre 6067018 Büschel Bananen, 45080 Reisende und 6000 t Frachtgut befördert worden. Eine andere Eisenbahn von 145 km Länge, die mit derselben Bananengesellschaft verbündet ist, hatte einen Verkehr von 785477 Büscheln Bananen, 36500 Reisenden und 1095 t Frachtgut. Eine dritte Bananen-Eisenbahn umfaßt mit ihren Zweigstrecken ein Netz von 260 km Länge, auf dem 4478881 Büschel Bananen, 102535 Reisende und 4126 t Frachtgut befördert worden sind. Insgesamt sind im Jahre 1921/22 in Honduras 130 km Eisenbahnen gebaut worden.

In Nicaragua liegt das Verkehrswesen sehr im argen. Die Straßen sind schlecht, es gibt deren nur wenige, und bei ungünstigem Wetter sind sie kaum benutzbar. Der San Juan-Fluß wäre eine gute Binnenwasserstraße, wenn er nicht versandet wäre, was durch Baggern und Regulieren leicht hätte verhindert werden können. Das Eisenbahnnetz ist 255 km lang; es ist in Kapspur angelegt. Die Regierung beabsichtigt, eine etwa 160 km lange Eisenbahn von San Miguelito am Nicaragua-See nach der Küste des Atlantischen Ozeans zu bauen, wenn sie die dafür nötigen Mittel durch eine ausländische Anleihe aufzubringen vermag, was bis jetzt nicht gelungen ist.

In Salvador teilen sich drei Gesellschaften in das 412 km lange Eisenbahnnetz, das eine 915-mm-Spur aufweist. Die eine Gesellschaft hat allerdings nur 13 km, die beiden anderen aber 146 und 253 km. Die Eigentümerin des größten dieser Netze, auf dem von 14 Lokomotiven 8 mit Öl gefeuert werden, besitzt und betreibt auch die Eisenbahnen von Guatemala, die 910 km lang sind und ebenfalls eine Spurweite von 915 mm haben. Die Gesellschaften arbeiten mit englischem und amerikanischem Geld und werden teilweise von der Regierung unterstützt.

Allgemeines.

— **Die erste Heißdampflokomotive.** Gleichzeitig mit der Feier des 75jährigen Bestehens als Lokomotivfabrik konnte die Firma Henschel & Sohn am 29. Juli das 25jährige Jubiläum der Heißdampflokomotive begehen: Am 29. Juli 1898 wurde die erste Heißdampflokomotive mit einem Flammrohrüberhitzer nach den Entwürfen des Ingenieurs Wilhelm Schmidt bei der ehemals Preußischen Staatseisenbahnverwaltung in Dienst gestellt. Von der Bedeutung und Vollkommenheit dieser konstruktiven Neuerung, bei der der Dampf vor der Arbeitsleistung um die Flammrohre herumgeleitet und dadurch erhitzt wird, zeugt die Tatsache, daß die damals neu gebaute 2 B-Zwillings-Personenzug-Lokomotive P 4 noch bis vor wenigen Monaten ihren Dienst versah. Auch konnte das Schmidtsche System bis heute noch durch kein gleichwertiges verdrängt werden, wenn auch seine jetzige konstruktive Durchbildung gegen die erste Form wesentliche Unterschiede aufweist: In den weitaus meisten Fällen findet heute bei den Heißdampflokomotiven der Rauchröhrenüberhitzer Verwendung.

Rechtspflege.

— **Nachträgliche Erhöhung von Haftpflichtansprüchen infolge Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse.** Der Rentner B. wurde am 15. August 1903 auf der vom Eisenbahnfiskus betriebenen Bahnstrecke Berlin-Halle a. S. in der Nähe der Haltestelle Teltow bei einem Zugzusammenstoß verletzt. Es wurde ihm hierbei das linke Bein am Knie zerbrochen und das rechte Bein zerrissen. Die Parteien schlossen am 26./29. Okt. 1904 einen Vergleich, in welchem der Fiskus anerkannte, daß er für die Folgen des Unfalls hafte und sich zur Zahlung einer einmaligen Abfindung von 51000 ℳ zur Abgeltung aller Ansprüche des B. verpflichtete. B. und seine Ehefrau, welche dem Vergleich beitrat, verzichteten für sich und ihre Kinder auf die Geltendmachung jedes weiteren Anspruchs. Die 51000 ℳ hat der Fiskus gezahlt.

B. hat neuerdings Klage gegen den Fiskus erhoben und diese darauf gestützt, daß infolge der nach dem Kriege eingetretenen Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse die Abfindungssumme unzureichend geworden sei. Da er völlig arbeitsunfähig sei und die Zinsen der Abfindungssumme zum Lebensunterhalt nicht ausgereicht hätten, so hätte er das Kapital angreifen müssen und es bis auf etwa 5 bis 8000 ℳ verbraucht. Mit der Geldentwertung habe er bei Abschluß des Vergleichs nicht rechnen können. Das Kapital habe er sachgemäß verwendet. In einem Geschäft habe er es wegen seiner Gebrechlichkeit nicht anlegen können. Er verlangt vom Fiskus die Zahlung einer vierteljährlichen Unterhaltungsrente von 15000 ℳ und hilfsweise die Zahlung einer einmaligen Summe von 700000 ℳ. Das Landgericht II Berlin hat die Klage durch Urteil vom 2. November 1922 abgewiesen. Der 5. Zivilsenat des Kammergerichts in Berlin hat die vom Kläger gegen das abweisende Urteil eingelegte Berufung verworfen. Aus den Entscheidungsgründen des am 10. März 1923 ergangenen Kammergerichtsurteils ist folgendes hervorzuheben: Zunächst ist eine unmittelbare oder auch nur entsprechende Anwendung des § 323 ZPO. im vorliegenden Falle ausgeschlossen, weil es sich einmal um einen privatschriftlichen Vergleich, und nicht um einen unter § 794 Ziffer 1 ZPO. fallenden Schuldtitel handelt, und sodann, weil der Vergleich nicht die Verpflichtung zur Entrichtung künftig fällig werdender wiederkehrender Leistungen, sondern die Zahlung einer einmaligen Abfindungssumme zum Gegenstande hat.

Eine Abänderung des Vergleiches wegen der wesentlichen Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse wäre daher nur vom Standpunkt der Lehre von der ergänzenden Vertragsauslegung möglich. In der Tat wird in der von dem Kläger angeführten Entscheidung des OLG. Augsburg vom 27. Januar 1922 (Leipz. Ztschr. Sp. 132; Jur. Woch. 1922 S. 717) in einem gleichliegenden Falle der Anspruch des abgefundenen Verletzten auf Zahlung eines angemessenen Zuschlages zu der Abfindungssumme unter diesem Gesichtspunkte als gerechtfertigt anerkannt. Dieser Auffassung hat sich der erkennende Senat jedoch nicht anschließen können.

Wenn die Grundsätze von der ergänzenden Vertragsauslegung auch bei Unterhaltungsverträgen, die auf Zahlung einer fortlaufenden Rente gerichtet sind, anzuwenden sind (vgl. RG. vom 22. Mai 1922 in Jur. Woch. 1923 S. 45), so versagen die dafür maßgebenden Erwägungen doch bei einem Vergleiche auf Zahlung einer Kapitalabfindung, welcher durch Leistung der Abfindungssumme bereits seine tatsächliche Erledigung gefunden hat. Wie in der Bemerkung von Schmidt-Ernsthausen zu der oben erwähnten Entscheidung des OLG. Augsburg in Jur. Woch. 1922 S. 718 mit Recht angeführt wird, besteht zwischen dem Rentenvergleich und dem Kapitalabfindungsvergleich ein grundlegender Unterschied, da bei jenem die Gesamtleistung des Verpflichteten von der ungewissen Dauer der Erwerbsminderung oder des Lebens des Berechtigten abhängig bleibt, während der Kapitalabfindungsvergleich nicht die Grundlage für künftige Leistungen schaffen, sondern eine gänzliche sofortige Lösung aller aus dem Anspruchstatbestande entstehenden Rechtsbeziehungen der Parteien herbeiführen soll. Der Zweck des Kapitalabfindungsvergleiches — wenigstens der hier in Frage stehenden Art — ist darauf gerichtet, die Verpflichtungen des für den Unfall haftenden Unternehmers endgültig und in unanfechtbarer Weise zur Tilgung zu bringen, den dem Verletzten erwachsenen Unfallschaden durch eine einmalige Leistung auszugleichen.

Dieser Zweck ist aber auch durch Leistung der Abfindungssumme seitens des Beklagten tatsächlich erreicht und verwirklicht worden. Durch die Zahlung der 51000 ℳ — in vollgültiger Goldmark — hat der Kläger einen vollwertigen Ersatz für den ihm erwachsenen Unfallschaden erhalten. Die ihm durch den Unfall zugefügten Vermögensnachteile sind durch eine dem damaligen Geldwerte entsprechende Erhöhung seines Kapitalvermögens ausgeglichen worden. Es hat also die vom Gesetze bezweckte Wiedergutmachung des Unfallschadens in der durch § 7 Abs. 2 RHG., § 843 Abs. 3 BGB. vorgesehenen Weise stattgefunden. Das Schuldverhältnis muß daher in der Tat gemäß § 362 Abs. 1 BGB. als durch Erfüllung erloschen angesehen werden, und für irgendwelche Ansprüche des Klägers aus dem zugrunde liegenden Unfalltatbestande ist mithin kein Raum mehr. Es würde eine völlig ungerechtfertigte Doppelbelastung des Beklagten bedeuten, wenn er — obwohl er seine Schuldverpflichtung im Jahre 1904 durch Bewirkung einer vollwertigen Gegenleistung erfüllt hat — nunmehr nach Ablauf von bald 20 Jahren zu weiteren Leistungen verpflichtet sein sollte.

Es muß daher bei Kapitalabfindungsverträgen der hier gedachten Art, bei denen die Kapitalabfindung den Ausgleich eines entstandenen Schadens bezweckt, die Anwendbarkeit der Regeln von der ergänzenden Vertragsauslegung oder von der clausula rebus sic stantibus verneint werden; vielmehr können diese Regeln grundsätzlich nur da Platz greifen, wo es sich um einen von dem Leistungsverpflichteten noch nicht endgültig erfüllten Vertrag handelt.

Der Senat will es dabei dahingestellt sein lassen, ob nicht für Kapitalabfindungsverträge auf familienrechtlicher Grundlage, insbesondere für den Abfindungsvergleich eines unehelichen Kindes, andere Grundsätze zur Anwendung zu bringen sind, und ob nicht hinsichtlich dieser Vergleiche den Ausführungen von Czolbe in der Leipziger Zeitschrift von 1921 S. 368 sowie den in den zahlreichen hierzu ergangenen Entscheidungen und Aufsätzen dafür vorgebrachten Gründen vor den Ausführungen des 8. Zivilsenats des Kammergerichts (in Jur. Woch. 1921

S. 106, 1922 S. 37 und 1215) der Vorzug zu geben ist. Bei diesen Vergleichen handelt es sich im Gegensatze zu dem hier zu entscheidenden Falle um Existenzverträge, für die andere Erwägungen maßgebend sind als bei dem hier in Frage stehenden Abfindungsvergleich; denn hier bildet nicht die Gewährung der Fortexistenz des Unfallverletzten die Grundlage seines Anspruchs, sondern der durch den Unfall ihm zugefügte, in der Aufhebung oder Beschränkung seiner Erwerbsfähigkeit oder in der Vermehrung seiner Bedürfnisse bestehende Schaden. Dieser Schaden sollte aber nach dem Willen der Vertragschließenden durch die Gewährung der einmaligen Kapitalabfindung ein für allemal endgültig ausgeglichen sein. Für einen Anspruch auf Gewährung nachträglicher Zahlungen wegen des Umschwungs der wirtschaftlichen Verhältnisse ist daher im vorliegenden Falle kein Raum.

Die Klage ist deshalb vom Landgericht mit Recht abgewiesen worden.

Bücherschau.

— **Technischer Selbstunterricht für das deutsche Volk,** herausgegeben von Ing. Karl Barth unter Mitarbeit von Prof. Kleiber im Verlage von R. Oldenbourg, München, Glückstr. 8, Verkaufspreis = Grundpreis (1,20 ℳ für je 1 Heft) × Teuerungszahl des Buchhandels. Von diesem, zuletzt in Nr. 40/1922 dieser Zeitung besprochenen Werke liegt jetzt der zweite Fachband in 5 Briefen vor. Er enthält das Wissenswerteste aus der „Bautechnik“ mit 750 Abbildungen, 6 Bildnissen, 60 Aufgaben und 12 Tabellen. Wie die Vorstufe und der erste Fachband ist auch dieser Band in gemeinverständlicher Form abgefaßt und ermöglicht jedem praktisch tätigen Mann sich Kenntnisse in der Bautechnik anzueignen, die er sonst nur auf Fachschulen erlangen kann. Die Hefte beginnen mit der Entwicklung der Baukunst, erklären die Grundaufgaben der Vermessung, die Stückvermessung, Planzeichnung und Flächenberechnung, Höhenmessen, Meßtischaufnahmen, den Theodoliten, die Triangulierung, die Schnellmeßmethoden, Linien- und Höhenabsteckung und gehen dann zur Baukunde über. Zahlreiche Aufgaben erleichtern auch hier wie bei den übrigen Abschnitten das Verständnis. Der Wasserbau in allen seinen Teilen, der Hochbau, Straßen- und Wegebau, der Tunnelbau, der Brückenbau und Eisenbahnbau wird weitgehend behandelt, ebenso wie der Bau elektrischer Leitungen für Stark- und Schwachstromanlagen. In den Abschnitten über Baumechanik werden die erforderlichen mathematischen Kenntnisse übermittelt. Die Lehren der Statik und Hydraulik werden in praktischen Anwendungen erörtert und klar gemacht. Abschnitte über Beleuchtung, Heizung und Ventilation, über Bauzeichnen, Veranschlagung, Bauführung usw. vervollständigen die Hefte, die am Schluß noch allerlei Wissenswertes über Technik und Naturwissenschaft sowie einige Lebensbilder berühmter Techniker und Naturforscher enthalten. Diese Reichhaltigkeit allein zeigt schon die Bedeutung des zweiten Bandes des „Technischen Selbstunterrichts“. Er wird nicht nur den Neulernenden von großem Wert sein, sondern kann auch jungen Technikern als ein geeignetes Mittel empfohlen werden, die erworbenen Kenntnisse immer wieder aufzufrischen und zu erweitern.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektion Karlsruhe. Die an der Strecke Oberlauchringen-Immendingen zwischen den Stationen Weizen und Grimmelshofen gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Station Lausheim-Blumegg wird am 7. August d. J. auch für den gesamten Güter- und Tierverkehr eröffnet.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektion Halle (Saale). Die bereits angekündigte Eröffnung des Haltepunktes Grube Ludwig für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke zum 1. August d. J. muß bis auf weiteres verschoben werden. Am 1. August d. J. wird der genannte Haltepunkt lediglich für den allgemeinen Personenverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 39 vom 28. Juli 1923 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Antrag auf schiedsgerichtliche Entscheidung in einem Streitfall zwischen der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Direktion der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen wegen Regelung offener Wagenmieteforderungen der A. T. E. während der Zeit vom 1. VIII. 1914 bis 31. XII. 1921;

Nr. III 118 vom 31. Juli 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Erlöschen der Vereinsmitgliedschaft der Buschtěhrader Eisenbahn;

Nr. V 408 vom 1. August 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Die bereits angekündigte Eröffnung des Haltepunktes Grube Ludwig für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke zum 1. August d. J. muß bis auf weiteres verschoben werden. Am 1. August d. J. wird der genannte Haltepunkt lediglich für den allgemeinen Personenverkehr eröffnet werden. (1065)

Halle (Saale), im August 1923.
Reichsbahndirektion.

2. Betriebsübernahme.

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn. Die Linie Pamhagen-Staatsgrenze-Neusiedl a. See der Neusiedler Seebahn ist mit 1. August d. J. in den Betrieb obgenannter Bahnverwaltungen übergegangen. Alle diese Strecke betreffenden Angelegenheiten und Zuschriften sind an die österr. Betriebsleitung der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn in Eisenstadt zu richten. (1073)

Der Betriebsleiter.

3. Verkehrsstörung u. Wiederaufnahme.

Zu § 10 Ziff. 1 a VWÜ. Wegen Entgleisung des Personenzuges 116 mußte der Verkehr auf der Linie Graz-St. Gotthard am 26. Juli 1923 vom Zuge 116, 13 Uhr 10 Min. eingestellt werden.

Der Verkehr wurde am 26. Juli 1923 mit Zug Nr. 118 um 18 Uhr wieder aufgenommen.

Villach, am 31. Juli 1923. (1067)
Bundesbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1923 wird die Station Hannover Nordhafen als Sammellagerstation in den Ausnahmetarif 1 a einbezogen.

Berlin, den 31. Juli 1923. (1079)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 tritt die Filderbahn dem Ausnahmetarif 14 für frisches Stein- und Kernobst bei.

Berlin, 1. August 1923. (1080)
Reichsbahndirektion.

Badischer Binnen- und Nebenbahnverkehr, Verkehr Baden-Württemberg.

Am 7. August 1923 wird die Station Lausheim-Blumegg für den gesamten Güterverkehr eröffnet und auf diesen Zeitpunkt in die Tarife einbezogen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 4. August 1923. (1081)
Reichsbahndirektion.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

1. In der Entfernungstafel I ist bei den Stationsnamen Gmund a. Tegernsee, Moorain und Tegernsee der Hinweis „Zu“ nachzutragen.
2. In der Entfernungstafel II ist die Entfernung Ansbach-Löffingen von 224 km auf 324 km zu berichtigen.

München, 3. August 1923. (1078)
Tarifamt b. RVM., Z. B.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Ausnahmetarif 6.

Ab 8. August 1923 wird Finsterwalde (Niederlaus.) als Gewinnungsstätte in den Ausnahmetarif 6 einbezogen. (1082)

Halle (Saale), den 4. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Für den Verkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen — Tarif Nr. 88 (bisher 312) des Tarifverzeichnisses — treten am 10. August 1923 neue (erhöhte) Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 6. August 1923. (1084)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände, Teil I der direkten Gütertarife.

Mit Wirkung vom 6. August 1923 werden die nachstehenden besonderen Zusatzbestimmungen zu den Artikeln 12 und 13 des Verbandsgütertarifs Teil I, Abt. A (Reglementarischen Bestimmungen) aufgenommen:

a) zu Artikel 12:

7. Sämtliche Sendungen in der Richtung nach Deutschland und darüber hinaus unterliegen hinsichtlich der Fracht bis zur deutsch-schweizerischen Übergangsstation sowie hinsichtlich der auf der schweizerischen Versandstation aufkommenden Nebengebühren und baren Auslagen dem Frankaturzwang. Unterwegskosten gehen zu Lasten des Empfängers. Frachtzahlung für die Gesamtstrecke ist nicht zulässig.

b) zu Artikel 13:

9. In der Richtung nach Deutschland und darüber hinaus sind mit Nachnahmen oder Barvorschüssen belastete Sendungen zur Beförderung nicht zugelassen.

Die Bestimmungen hinsichtlich der Nachnahmen gelten auch für die auf Schweizer Gebiet gelegenen Stationen der Deutschen Reichsbahn.

Karlsruhe, den 1. August 1923. (1061)
Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.
Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1923 sind im Abschnitt IV die Entfernungen für Trieste punto franco Emanuele III und Trieste S. Andrea loco e punto franco Duca d'Aosta-Brenner und Tarvis und demgemäß auch die Frachtsätze geändert worden. Vom gleichen Zeitpunkt ab wurde die Station Mezolombardo in den Tarif Nr. 2 und 3 und die Station Nola in den Tarif Nr. 2 aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen und das Tarifamt.

München, 24. Juli 1923. (1075)
Tarifamt beim RVM., Z B.

Tfv. 1105. Wechselverkehr der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn und der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Am 7. August 1923 treten im vorstehenden Verkehr Entfernungserhöhungen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Dessau, den 1. August 1923. (1066)
Die Direktion
der Anhaltischen Landes-Eisenbahngemeinschaft zugleich namens der Direktion der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 6. August 1923 ab werden die im Verkehr mit der Südharz-Eisenbahn zur Erhebung kommenden Umlade- bzw. Rollbockgebühren erhöht. Die neuen Sätze können aus der am 6. d. Mts. erscheinenden Nummer des von der Reichsbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güterverkehr entnommen werden.

Berlin, den 2. August 1923. (1070)
Centralverwaltung für Secundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Tfv. 42. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Auf Seite 21 des Tarifs werden im Abschnitt II unter „C. Leichen" die Gebührensätze mit sofortiger Gültigkeit wie folgt erhöht:

a) im Absatz 1
in der 3. Zeile auf . . 7 680 M,
in der 4. Zeile auf . . 11 520 M,
in der 5. Zeile auf . . 116 000 M,
in der 9. Zeile auf . . 3 840 M,

b) im Absatz 3
in der 3. Zeile auf . . 45 000 M,

c) im Absatz 4
in der 4. Zeile auf . . 45 000 M,
in der 5. Zeile auf . . 67 500 M,
in der 6. Zeile auf . . 90 000 M.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (s. R. G. Bl. 1914, S. 455) genehmigt worden. (1076)

Charlottenburg, den 1. August 1923.
Reichsbahndirektion Osten,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 10. August d. J. werden die Stationen Bitterfeld, Corbetha und Kötzschen in den Verbandstarif einbezogen.

Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 31. Juli 1923. (1063)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Geltung vom 10. August 1923 ist im Ausnahmetarif 7b im Geltungsbereich unter b) „Empfangsstationen" und in der Fußnote „Oppeln" in „Oppeln-Hafen" zu ändern.

Elberfeld, den 30. Juli 1923. (1077)
Reichsbahndirektion Elberfeld.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Teil II, Teil III und Teil IV. Änderung der Verhältniszahl zur Umrechnung auf Mark.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung auf
Mark mit 50 festgesetzt.

Wien, am 27. Juli 1923. (1064)

Tschechoslowakischer Donauumschlagsverkehr über Bratislava und Komárno.

Gütertarif Teil II
vom 1. August 1923. Ergänzung.

Mit Gültigkeit vom 27. Juli 1923 wird auf Seite 26 des Haupttarifes im Ausnahmetarif 1 (Güter, welche als sperrige Güter oder nach Klasse I tarifieren) in alphabetischer Reihenfolge eingeschaltet:
Benesov nad Ploučnici 5525 : 4964
(Bensen)

Wien, am 27. Juli 1923. (1072)
Erste
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I,
Abteilung B, vom 1. April 1918.

Ab 1. August 1923 werden die im VII. Nachtrag zum vorbezeichneten Tarif für Deggendorf vorgesehenen Gleisgebühren im zwanzigfachen Betrag erhoben. Das den gleichen Gegenstand betreffende Ausschreiben vom 14. Juni 1923 tritt mit Ablauf des 31. Juli 1923 außer Geltung.

München, den 28. Juli 1923. (1069)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güter-, Getreide- und Holzverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Mark mit 50 und die Verhältniszahl für ungar. Kronen (im intern. ungarischen Verkehr) mit 4.5 festgelegt. In den sonstigen Verhältniszahlen tritt eine Änderung nicht ein.

Mit dem gleichen Zeitpunkte treten auch Änderungen in den Nebengebühren, wie Umbehandlungsgebühr usw. in Kraft, über deren Ausmaße die Direktion und Dienststellen Auskunft erteilen.

Regensburg, den 30. Juli 1923. (1060)

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 12 600 M für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Berlin, den 2. August 1923. (1074)
Reichsbahndirektion.

Brandenburgische Städtebahn Akt.-Ges.

Mit Wirkung vom 1. August d. J. werden die Beförderungspreise im Personenverkehr in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Berlin, im Juli 1923. (1062)
Die Direktion.

Tfv. 736. Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und dem Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen über Österreich. Tarif vom 15. April 1923.

Am 1. August 1923 ist das Berichtigungsblatt II erschienen. Es enthält neue, erhöhte Schnittsätze für die Strecken der Deutschen Reichsbahn.

München, den 31. Juli 1923. (1068)
Verkehrsamt beim RVM., Z B.

Tfv. 1005. Bentheimer Kreisbahn.

Ab 1. August d. J. werden die Tarifsätze unseres Binnen-Personentarifs im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Bentheim, den 30. Juli 1923. (1071)
Der Betriebsdirektor.

---

6. Offene Stellen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 33. Berlin, den 16. August 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Sicherungsanlagen im Eisenbahnbetriebe*).

Wie auf allen technischen Gebieten, hat sich auch im Eisenbahn-Sicherungswesen in den letzten Jahrzehnten eine erstaunliche Entwicklung vollzogen, die auch dieses Gebiet der Technik auf die Stufe einer hochausgebildeten Wissenschaft emporgehoben hat. Der Fortschritt ist dabei verschiedene Wege gegangen, doch haben sich die grundlegenden Forderungen, die für die Sicherheit gestellt werden müssen, im Hochstand der Entwicklung immer mehr genähert, wenn auch die Ausdrucksformen für diese Forderungen in den verschiedenen Ländern verschieden sind. Im wesentlichen sind es die Auffassungen über das Maß der Selbständigkeit, das bei den Einrichtungen anzustreben ist, die den Fortschritt nach zwei getrennten Richtungen beeinflußt haben, die uns berechtigen, von einer europäischen und amerikanischen Entwicklung zu sprechen. Sie finden in der maßgebenden Literatur der beiden räumlich voneinander vollkommen getrennten Verkehrsgebiete ihren Ausdruck; dies zeigt sich sofort, wenn das vorliegende Cauer'sche Werk beispielsweise mit dem bekannten Buch des Amerikaners E. E. King über das Eisenbahnsignalwesen (Railway Signaling) verglichen wird. Bezeichnet das letztere den hohen Stand des Signalwesens in dem modernsten englischsprachlichen Staatengebiete Amerikas, das den Grundsatz der Selbsttätigkeit mit zäher Beharrlichkeit weiterbildet, wie er auch in dem bekannten Signalwörterbuch in einer Fülle von Ausführungsbeispielen zur Darstellung gelangt, so führt das Cauer'sche Buch die vollendeten Ausführungen vor, die das Sicherungswesen namentlich in den Ländern deutscher Zunge erfahren hat, die an der Mitarbeit der menschlichen Tätigkeit festgehalten haben. Es ist nun der Zweck dieser Zeilen nicht, den Unterschieden in den Wegzielen zu folgen, die in der neuen und alten Welt verfolgt worden sind, so verlockend und fruchtbar dies auch wäre, sondern an einer Inhaltsanzeige von Cauers hervorragendem Werk zu zeigen, was insbesondere die Deutschen aus dem Eisenbahn-Sicherungswesen gemacht haben.

Cauers Buch soll vor allem ein Lehrbuch sein. Es ist für Leser geschrieben, die sich mit dem Wesen der Eisenbahnsicherungen erst vertraut machen oder erneut in den Stoff einarbeiten wollen. Es ist daher so geschrieben, daß der technische Leser ohne besondere Vorkenntnisse an das Studium herantreten kann, ohne befürchten zu müssen, den Darlegungen nicht folgen zu können. Das war kein geringes Vorhaben, denn das Eisenbahn-Sicherungswesen ist sicherlich eines derjenigen technischen Gebiete, deren schriftstellerische Verarbeitung ganz besondere Kopfschmerzen verursacht.

Um dieses Vorhaben zum Erfolge zu führen, hat Cauer den größten Wert darauf gelegt, die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Anordnungen aus den Forderungen des Betriebes zu entwickeln. Nur strenge Rechenschaftsablage über diese Forderungen kann die Folgerichtigkeit und den Fluß der Darstellung schaffen, ohne die das Studium auf diesem für den Un-

*) Sicherungsanlagen im Eisenbahnbetriebe, auf Grund gemeinsamer Vorarbeit mit Dr.-Ing. M. Oder †, weiland Professor an der Technischen Hochschule zu Danzig, verfaßt von Dr.-Ing. W. Cauer, Geh. Baurat, Professor an der Technischen Hochschule zu Berlin. Mit einem Anhang: Fernmeldeanlagen und Schranken von Dr.-Ing. F. Gerstenberg, Regierungsbaurat, Privatdozent an der Technischen Hochschule zu Berlin. Mit 484 Abbildungen im Text und auf 4 Tafeln. Verlag von Julius Springer, Berlin 1922.
Das Werk bildet den 7. Band des zweiten Teiles der Handbibliothek für Bauingenieure, herausgegeben von dem Geheimen Regierungsrat und Professor an der Technischen Hochschule zu Hannover, Robert Otzen.

eingeweihten so spröden Gebiet zur Qual wird. Die Durchführung verlangte freilich kein geringes Maß von Geduld und Mühe. Cauer hat — wie bei ihm üblich — beides nicht gescheut; sein Buch bedeutet in diesem Sinne gegenüber sonst hochverdienstlichen früheren Veröffentlichungen einen unverkennbaren Fortschritt, der zur Nachfolge anspornen und lehren sollte, daß auch in der Technik die Kunst der Darstellung im Weglassen, in der Abstraktion besteht; von der Tiefe führt erst der Weg in die Breite, und auf diesem ist es dann ein leichter zu erreichendes Ziel, ein Lehrbuch zugleich zu einem Handbuch und Nachschlagebuch zu gestalten, wie es im vorliegenden Falle von Cauer zweckbewußt geschehen ist.

Für die Bearbeitung lag bereits eine Fülle von Stoff vor, wie er in früheren Werken über das Zugsicherungswesen, in Zeitschriften und sonstigen Druckschriften niedergelegt war. Gegenüber diesen teils weiter zurückliegenden, teils auch neueren Veröffentlichungen ist der Verfasser in der stofflichen Gliederung und Darstellungsweise seine eigenen Wege gegangen; er hat, wo ihm Lücken erschienen, diese gelegentlich auch durch eigene Untersuchungen ausgefüllt. In ausgiebigem Maße ist er von den Eisenbahnverwaltungen, voran der Hauptverwaltung der Reichsbahnen, durch Auskünfte unterstützt worden. Naturgemäß hat er sodann von der Auskunftbereitschaft der führenden Signalfirmen — Siemens & Halske, Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft usw. — Gebrauch gemacht und sich über deren neueste Bauweisen auf dem Laufenden erhalten. Die Mannigfaltigkeit des Gegenstandes läßt schon die Durchsicht des nicht weniger als 8 Seiten umfassenden Inhaltsverzeichnisses erkennen, in dem in 7 Kapiteln mit zahlreichen Unterabteilungen die Entwicklungsreihe gegliedert ist. Das Buch umfaßt 459 Textseiten mit 484 Abbildungen und 4 Tafeln.

Die beiden ersten Kapitel dienen der Belehrung über die Grundbegriffe, der Klarstellung dessen, was zu sichern ist und der Vorführung der Sicherungsmittel im allgemeinen — der Zugwege, der Signale sowie des Zwecks und der Arbeitsweise der Stellwerkanlagen in ihren Grundzügen nach den deutschen Grundsätzen, unter Berücksichtigung der abweichenden Einrichtungen der Bayerischen Bahnen.

In den nachfolgenden fünf Kapiteln behandelt der Verfasser die Gestaltungen selbst und deren Entwurf: Stellwerke im besonderen sowie mechanische Stellwerke (3. Kapitel), Streckensicherungen (4. Kapitel), Entwurf (5. Kapitel), Kraftstellwerke (6. Kapitel) und besondere Ausführungen im Auslande, auch in Deutschland (7. Kapitel). Für die Reihenfolge war die Erwägung maßgebend, daß die Sicherung der Zugbewegungen in den Bahnhöfen den Kern und Ausgangspunkt für die Sicherungsweise in unserem Sinne zu bilden habe. Stations- und Streckenblockung ergeben sich dann als die Verbindungsmittel zwischen den Stellwerken einer und derselben Station oder zwischen Stellwerken verschiedener Stationen, um die volle Sicherheit des Betriebes von Stellwerk zu Stellwerk zu gewährleisten. Genauer: „Wie die Stationsblockung die Stellwerke eines Bahnhofes derart zu einer höheren Einheit verbindet, daß auch von verschiedenen Stellwerken nicht gleichzeitig feindliche Signale in Fahrtstellung gebracht werden können, so stellt die Streckenblockung in ähnlicher Weise eine Verbindung der Stellwerke von Bahnhof zu Bahnhof über die etwa dazwischen angeordneten Trennpunkte für die Zugfolge (Blockstellen) hinweg dar". Diese sachgemäße Anschauungsweise, die den Leser folgerichtig weiter leitet, bestimmt die Reihenfolge der Kapitel. Sie beginnt mit der Betrachtung der mechanischen Stellwerksanlagen und ihrem gesamten Zubehör an Leitungen, Stellvorrichtungen und Stellzeugen (Stellwerken in engerem Sinne). Daran schließt sich die Entwicklung des Gedankens, die sämtlichen Stellwerke eines Bahnhofs miteinander und mit der etwa außerdem noch vorhandenen Befehlsstelle durch Stationsblockung zu verbinden, und dieser Gedanke ist ergänzt durch den weiteren, die Beziehungen zwischen den Stellwerksanlagen aufeinander folgender Stationen zu regeln. Dazu dient der Streckenblock. So behandelt das folgende Kapitel die Blockverbindungen und Sperren in ihrer Gesamtheit, zunächst die elektrische Stationsblockung der Bauart Siemens & Halske, die Fahrstraßensicherung, die im weiteren Sinne auch zur Stationsblockung gehört, sodann die elektrische Streckenblockung derselben Bauart für zweigleisige Bahnen. Hier ist der Betrachtung nicht die ältere zweifeldrige, sondern die neue vierfeldrige Form des Streckenblockes zugrunde gelegt. Eingehende Betrachtungen über die Sperren und sonstigen Abhängigkeiten bei den mit elektrischer Stations- oder Streckenblockung zusammenhängenden Stellwerken schließen sich an.

Die bisherigen Ausführungen ergeben die Grundlagen für eine erschöpfende Abhandlung der Entwurfsgrundsätze für die Stellwerksanlagen im fünften Kapitel; die Unterabschnitte verbreiten sich über die Form der Stellwerksentwürfe, und zwar den Gleisplan, die Verschlußtafeln für Stellwerke ohne und mit Blockverbindungen, die Vorschriften der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen hierüber — mit dem Erläuterungsbericht — und die Gestaltung der Entwürfe in sachlicher Beziehung. Es ist klar, daß das vorliegende Kapitel für den Studierenden von ganz besonderer Bedeutung ist, denn es gibt ihm die Mittel und Wege an die Hand, um zur Gestaltung der Sicherungsanlagen zu gelangen.

War es durchaus zulänglich, den bisherigen Gang der Darstellung auf den Ausführungen über die mechanischen Stellwerke aufzubauen, die ja die Grundsätze des Stellwerkwesens vollkommen klarstellen, so konnte die Erörterung der Kraftstellwerke gesondert erfolgen. Die Eigenart und die Vorzüge dieser Stellwerke werden daher erst im sechsten Kapitel dargelegt. Darin ist das Wesen der auf deutschen Bahnen gebräuchlichen Kraftstellwerke nach den verschiedenen Triebmitteln — Druckflüssigkeit, Druckluft, Elektrizität und Verbindungen dieser Mittel — dargestellt; eine Reihe von Ausführungen verschiedener Firmen ist eingehender behandelt. Wenn es sich auch vorwiegend um das deutsche Sicherungswesen handelt, so hat der Verfasser doch in einem besonderen Abschnitt kurz auch die abweichenden Einrichtungen des Auslandes dargestellt und mit den deutschen Einrichtungen verglichen. Das Kapitel bringt Wesenszüge der österreich-ungarischen, schweizerischen, dänischen, schwedischen, englischen, französischen, italienischen, holländischen und anderer Bahnen, sowohl auf durchlaufender Strecke, als auch für Weichengebiete. Der Leser wird aus diesen vergleichenden Betrachtungen reiche Anregungen schöpfen; sie zeigen zugleich, auf welcher Höhe das deutsche Sicherungswesen angelangt ist. Doch lassen die Ausführungen gleichzeitig auch schon ein weiteres Maß der Durchdringung mit dem Selbsttätigkeitsgedanken erkennen. Die englischen Verhältnisse mit ihren vielfach abweichenden Grundgedanken sind begreiflicherweise ebenfalls gestreift; wir finden hier besonders eigenartige Bau- und Betriebsformen, wie die hochentwickelte Betriebsweise eingleisiger Bahnen mittels des Zugstabes. Daß eine Erörterung der neuerdings weiter um sich greifenden selbsttätigen Sicherungsweise, wenn auch nur in kürzeren Zügen, nicht fehlt, ist selbstverständlich.

Als Anhang zum Hauptteil des Werkes hat Regierungsbaurat Dr. Ing. F. Gerstenberg die Fernmeldeanlagen der Eisenbahnen und die Schranken behandelt, so jedoch, daß Hauptteil und Anhang als ein völlig zusammenhängendes Ganzes erscheinen, da jeder Verfasser auch seinerseits den von dem anderen bearbeiteten Teil sorgfältiger Durcharbeit unterzogen und Verbesserungen angeregt hat. Mit Recht bezeichnet daher Cauer das Werk als aus einem Guß hergestellt. Gerstenberg bespricht im Einzelnen die Telegraphen- und Fernsprechanlagen, die Läutewerke, Einrichtungen zur Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten, die Zählwerke, elektrische Gleismelder und die Wegeschranken.

Ein ausführliches Literatur- und Sachverzeichnis beschließen das hier nur in großen Zügen gekennzeichnete treffliche Werk.

Besonderes Lob verdient auch die äußere Ausstattung des Werkes, der man die Zeitverhältnisse nicht anmerkt. In allen Teilen, sowohl was Papier, Druck und bildnerische Ausstattung

betrifft, gereicht das Buch dem Springerschen Verlage zur Ehre; einen erfreulichen Eindruck machen die völlig einheitlich durchgezeichneten Abbildungen.

Die Bearbeitung und Fertigstellung des vorliegenden Werkes hat ein Jahrzehnt in Anspruch genommen. Mit den Vorarbeiten war noch der Name des leider zu früh verstorbenen Professors an der Danziger Technischen Hochschule, Dr. Ing. M. Oder verknüpft, dessen Andenken mit dem Werke gleichzeitig ein Denkmal gesetzt ist, wenn freilich die gemeinsam in Angriff genommene Arbeit, abgesehen von dem von Gerstenberg bearbeiteten Schlußteil, von Cauer allein zu Ende zu führen war.

Ein englischer Fachmann rühmt Cauers Buch als ein mustergültiges Erzeugnis deutscher Gründlichkeit. Das Lob ist vollberechtigt. Dr. Kemmann.

Anwendung von Tarifänderungen auf Sendungen während des Transportes bei Umkartierung (Umbehandlung).

Von Dr. **Pelenskyj**, Zentralinsp. im E.-Min. Prag.

Vor einiger Zeit haben sich mit diesem Thema die Eisenbahnen, die Verfrachter und endlich auch die Gerichte in Österreich lebhaft befaßt. Der Rechtsstreit ist in einigen Fällen bis zum Obersten Gerichtshof in Wien gekommen, und die von diesem Gerichte getroffenen Entscheidungen haben in den Eisenbahntarif-Fachkreisen ein gerechtfertigtes Aufsehen erregt. Der OGH. hat nämlich auf Grund der Bestimmungen der Ausführungsbestimmung (A. B.) I zum § 68 EBR. wiederholt entschieden, daß auf unterwegs befindliche Sendungen eine Tariferhöhung nicht angewendet werden darf, wenn dabei eine Umkartierung tatsächlich nicht stattgefunden hat.

Obwohl nun diese Entscheidungen, wie bereits erwähnt, in Fachkreisen Aufsehen erregt haben, und die Frage noch immer nicht nur in Österreich, sondern auch in Deutschland, in der Tschechoslowakei und anderen Ländern sehr aktuell ist und auch eine grundsätzliche Bedeutung hat, ist sie in den Fachblättern (Allgemeiner Tarifanzeiger in Wien) nur einseitig von Verfrachterkreisen besprochen worden; nie aber wurde meines Wissens weder von Eisenbahnkreisen, noch von unparteiischen Juristen oder Tariffachleuten hierzu Stellung genommen. Als ein Aufklärungsversuch der Frage und als Kritik der Entscheidungen des OGH. soll der vorliegende Aufsatz dienen.

Zum besseren Verständnis der Angelegenheit halte ich es für nötig, einen dieser Rechtsfälle, und zwar den in Nr. 30 vom Jahre 1922 der Z. d. V. D. E. V. (S. 614) angeführten in Kürze den Lesern wiederzugeben.

Am 13. Dezember 1920 wurde auf einer deutsch-schlesischen Station ein Wagen Kohle nach Wien Nordbhf. mit einem internationalen Frachtbrief aufgegeben. Die Sendung ist — am 14. Dezember in Oderberg (tschechoslowakische Station) direkt bis Wien Nordbhf. kartiert — am 17. Dezember in Lundenburg den Österreichischen Bundesbahnen übergeben und o h n e Umkartierung (Umbehandlung) bis zur Bestimmungsstation Wien Nordbhf. weitergeführt worden. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember ist aber auf den Strecken der Österreichischen Bundesbahnen ein erhöhter Tarif in Kraft getreten, auf Grund dessen von der Bestimmungsstation Wien Nordbhf. die von der Station Oderberg bereits ermittelten und in den Frachtbrief eingetragenen Frachtgebühren richtiggestellt und vom Empfänger eingezogen wurden. Dieser verlangte jedoch von der Eisenbahn die Rückerstattung der Frachtdifferenz zwischen den von der Station Oderberg auf Grund des bis 15. Dezember 1920 giltigen Tarif berechneten, und den von der Station Wien Nordbhf. auf Grund des ab 15. Dezember 1920 giltigen Tarifs ermittelten und tatsächlich eingezogenen Gebühren. Als die Eisenbahn die Rückerstattung verweigerte, klagte der Empfänger gegen die Eisenbahnverwaltung. Die ersten zwei Gerichtsinstanzen hatten das Klagebegehren abgewiesen, der OGH. in Wien hat jedoch die Entscheidungen abgeändert, und die Eisenbahn zur Rückerstattung der Frachtdifferenz sowie zur Tragung der Prozeßkosten aller drei Instanzen verurteilt.

In verhältnismäßig kurzer Zeit sind mehrere ähnliche Rechtsstreitfälle beim OGH. zum Austrag gekommen, und dieser Gerichtshof hat in allen diesen Fällen gleiche Entscheidungen getroffen. Zur Begründung dieser Entscheidungen führte der OGH. in dem oben näher angeführten sowie auch in anderen Fällen im wesentlichen Nachstehendes aus:

„Für den strittigen Transport kommen lediglich das EBR. und dessen Ausführungsbestimmungen in Anwendung. Die A. B. I zum § 68 EBR. lautet: Bei Umbehandlungen (Umkartierungen) sind die am Tage ihrer Vornahme gültigen Tarife maßgebend. Diese Bestimmung setzt also nicht bloß voraus und betrachtet es nicht als genügend, daß eine Umbehandlung zulässig sei, sondern sie verlangt, daß die Umbehandlung stattfindet. Tarifänderungen, daher auch Tariferhöhungen nach dem Tage der effektiven Umbehandlung sind einflußlos, auch wenn eine neuerliche Umkartierung später hätte stattfinden dürfen. Nun steht fest, daß die letzte Umbehandlung am 13. Dezember 1920 in Oderberg stattfand; von da an lief das Gut nach Wien, ohne daß mit dem Gut oder mit dem Frachtbrief manipuliert worden ist. Darum durfte der am 15. Dezember 1920 in Kraft getretene Tarif nicht in Wien nachgefordert werden, obwohl das Gut erst am 17. Dezember 1920 den österreichischen Boden betreten hat. Wollte die Beklagte diesen höheren Tarif auf das laufende Gut anwenden, so mußte sie es an der tschechisch-österreichischen Grenze umkartieren. Dies ist jedoch unterblieben. Es ist dabei gleichgiltig, ob es — zur Transportzeit — zwischen Oderberg und Wien direkte oder nur gebrochene Tarife gab. Denn A. B. I zum § 68 EBR. unterscheidet nicht zwischen direkten und gebrochenen Tarifen, sie gilt daher gleichmäßig für beide, und es ist darum in dem einen wie in dem anderen Falle eine Umbehandlung (Umkartierung) nötig, soll eine Tariferhöhung während des Transportes Berücksichtigung finden."

Um den Rechtsstandpunkt des OGH. näher kennen zu lernen, wird noch aus den Entscheidungsgründen des Urteils vom 3. Oktober 1922 in einem anderen ähnlichen Rechsstreitfall folgendes angeführt: „Es wird darum zu den Ausführungen der Parteien im Revisionsverfahren nur bemerkt, daß es für die Entscheidung des vorliegenden Prozesses rechtsunerheblich ist, auf welcher Rechtsgrundlage die Absendestation die Frachtberechnung auch für die österreichische Eisenbahnstrecke vorgenommen und in den Frachtbrief eingetragen hat, insbesondere ob die Absendestation dies auf Grund der kundgemachten Regierungserklärungen oder interner Dienstanweisungen, oder aus Gefälligkeit oder sogar unbefugt getan hat. Denn entscheidend ist lediglich die Frage, ob die Beklagte eine Umbehandlung (Umkartierung) vorgenommen hat oder nicht*)."

Nach meiner Ansicht hat der OGH. weder die rechtliche Bedeutung noch den richtigen Sinn der Ausführungsbestimmung I zum § 68 EBR. sowie der Umkartierung richtig erkannt, und daher eine unrichtige Entscheidung getroffen.

Die Rechtsanschauung des OGH. ist schon deswegen unrichtig, weil er sich lediglich auf die A u s f ü h r u n g s bestimmung beruft, ohne die H a u p t bestimmung, das ist § 68 (1), zu welcher die A. B. I gehört, zu beachten. Wie der Ausdruck „A u s f ü h r u n g s bestimmung" selbst sagt, ist eine solche Bestimmung nichts Selbständiges, sondern gewissermaßen ein Zubehör einer Hauptbestimmung. Jakobi sagt (im Archiv des öffentlichen Rechtes) von den Ausführungsbestimmungen, daß sie den Zweck haben, „die Gedanken eines Gesetzes fort- und zu Ende zu denken, ohne selbst neue Gedanken einzuführen". Ähnlich spricht auch von den A. B. Laband (Deutsches Reichsstaatsrecht), „sie dienen zur Ausführung, Entwicklung, Entfaltung der gesetzlichen Regeln". Auch der A. B. I zum § 68 EBR. kann kein anderer rechtlicher Charakter und kein anderer Sinn beigemessen werden. Daher dürfte sich der OGH. auf diese A. B. allein nicht berufen, sondern nur im Zusammenhange mit der dazugehörigen gesetzlichen Bestimmung, d. i. mit der Bestimmung des § 68 (1) EBR., die wie folgt lautet: „D i e t a r i f m ä ß i g e n B e t r ä g e für Fracht und für die in diesem Reglement oder im Tarife vorgesehenen Gebühren sind von der Eisenbahn i n d e n F r a c h t b r i e f e i n z u t r a g e n." Dazu gehört die A. B.: „Bei Umbehandlung (Umkartierung) sind die am Tage ihrer Vornahme gültigen Tarife maßgebend."

Wenn der OGH. diese beiden Bestimmungen i m Z u s a m m e n h a n g e in Betracht gezogen hätte, hätte er nach meiner Ansicht zu der Überzeugung kommen müssen, daß für die Frachtberechnung auf jeden Fall die Worte des § 68 (1): „die t a r i f m ä ß i g e n B e t r ä g e . . . sind von der Eisenbahn in d e n F r a c h t b r i e f e i n z u t r a g e n" maßgebend sind. Die Frachtgebühren müssen tarifmäßig sein. Sind aber, wenn man den anfangs besprochenen Fall in Betracht zieht, die von der Station Oderberg für die ö s t e r r e i c h i s c h e n Strecken berechneten und in den Frachtbrief eingetragenen Frachtgebühren tarifmäßig? Keinesfalls.

*) Entnommen dem ATA. Wien.

Die tarifmäßigen Gebühren sind nur diejenigen, die auf Grund eines Tarifes berechnet und in den Frachtbrief eingetragen wurden. Die Station Oderberg hat einen solchen Tarif nicht gehabt und nicht haben können, weil ein, auch für die Strecken der österreichischen Bundesbahnen gültiger Tarif in der Tschechoslowakei nicht existiert hat. Die Gebühren für die österreichischen Strecken waren bekanntlich auf Grund eines nur für die Eisenbahnen bestimmten internen Behelfes in den Frachtbrief eingetragen. Ein solcher interner Behelf ist aber, wenn er auch noch so den Tarifen ähnelt, kein Tarif. Damit der österreichische Eisenbahntarif auch in der Tschechoslowakei gültig wäre, hätte er auch in der Tschechoslowakei gesetzmäßig publiziert werden müssen (§ 6 EBR.). Das verlangen die gesetzlichen Bestimmungen und seit jeher die Praxis. Daher waren die von der Station Oderberg in den Frachtbrief eingetragenen Frachtgebühren nicht tarifmäßig.

Der OGH. hat auch das Wesen und den Zweck der Umkartierung, insbesondere die geschichtliche Entwicklung nach der Kriegszeit nicht berücksichtigt und verkannt und der Umkartierung daher eine unrichtige Bedeutung beigemessen. — Untersuchen wir zuerst, was eine Kartierung ist. Ich würde sie erklären als „Ausfertigung eines Dokumentes (Frachtkarte) auf Grund der Frachtbriefangaben, welches teilweise die Sendung samt dem Frachtbrief begleitet und den Zweck hat, nach Ausfolgung des Frachtbriefes an den Empfänger der Sendung der Eisenbahn als Grundlage für die Verrechnung und Überprüfung der Frachtgebühren zu dienen“. Die Kartierung ist daher eine interne Angelegenheit der Bahn, die sie sich nach Belieben einrichten kann, da dafür keine gesetzlichen, reglementarischen oder tarifarischen Vorschriften bestehen. Soll die Frachtkarte aber ihren obenbezeichneten Zweck erfüllen, so muß sie die wichtigsten Angaben des Frachtbriefes ganz genau wiedergeben. Darauf hat die Eisenbahn seit jeher strengstens geachtet und es durfte niemals eine Frachtkarte weiterlauten, als bis zu der Station, bis zu welcher die Frachtgebühren berechnet und in den Frachtbrief eingetragen waren, so, daß die Frachtkarte mit dem Frachtbriefe in dieser Hinsicht vollkommen übereinstimmen muß. Auch die sonstigen Angaben der Frachtkarte waren den Angaben des Frachtbriefes angepaßt. So war es bis ungefähr zum Jahre 1920. Um diese Zeit waren die Eisenbahnen durch Verhältnisse gezwungen, von den oben angegebenen Regeln Ausnahmen einzuführen. Dazu kam es folgendermaßen. Nach dem Kriege wurde der internationale Verkehr wieder eingeführt. Direkte internationale Tarife konnten aber, hauptsächlich infolge Währungsschwierigkeiten, nicht erstellt werden. Die Frachtgebühren wurden daher nur bis zur Grenzstation berechnet und in den Frachtbrief eingetragen. Soweit nur konnten auch die Sendungen kartiert werden. Auf diesen Grenzstationen mußten daher die Frachtgebühren für die Eisenbahnstrecken der Auslandsnachbarbahnen neu berechnet, in den Frachtbrief eingetragen und dementsprechend umkartiert, d. h. neu kartiert werden. Zu diesem Zwecke mußten die Sendungen auf den Grenzstationen angehalten werden. Da der internationale Verkehr immer stärker wurde, wurden die Grenzstationen immer mehr mit den angehaltenen Sendungen überfüllt, die Anzahl der auf den Grenzstationen angehaltenen Wagen wuchs. Besonders schwierig gestaltete sich dieser Verkehr dort, wo die alten Grenzen sich verschoben haben oder wo neue Grenzen entstanden sind, wodurch oft kleine, für diesen Zweck nicht eingerichtete Stationen zu Grenzstationen wurden. Diese konnten den Anforderungen des Grenzverkehrs in keiner Weise nachkommen. Die Stauungen drohten zu einer zwischenstaatlichen Verkehrskatastrophe zu werden. Es mußte der Kalamität abgeholfen werden. Man suchte nach einem Ausweg. Endlich glaubte man diese Aushilfe dadurch gefunden zu haben, daß die Bahnen in manchen, besonders betroffenen zwischenstaatlichen Nachbarverkehren, in Abweichung von den bisherigen Bestimmungen über die Kartierung, untereinander übereinkamen, ohne direkte Tarife eine direkte Kartierung einzuführen. In manchen Verkehren ist man übereingekommen, bei dieser direkten Kartierung keine Frachtgebühren für die fremde Eisenbahn zu berechnen und die Sendung ohne Frachtgebühren für die fremde Bahn direkt zu kartieren. Im tschechoslowakisch-österreichischen Verkehr, wo die Verkehrs- und Tarifverhältnisse seit früheren Zeiten gegenseitig dem Eisenbahnpersonale noch bekannt waren, ist man zwecks weiterer Zeit- und Arbeitsersparnis noch weitergegangen. Man hat sich nämlich gegenseitig die wichtigsten Tarifvorschriften sowie Tarifsätze mitgeteilt, und auf Grund dieser dienstlichen Mitteilungen Frachtgebühren berechnet und in den Frachtbrief sowie in die direkte Karte eingestellt. Einen direkten Tarif zu erstellen war unmöglich mit Rücksicht auf die unüberwindlichen Schwierigkeiten. Man arbeitete daher einen Behelf nur für dienstliche Zwecke aus, der mit Rücksicht auf seine Unzulänglichkeit und Mängel nicht für die Öffentlichkeit bestimmt werden konnte, aber doch trotz dieser Mängel der Allgemeinheit durch bedeutende Beschleunigung des Verkehrs zu großem Nutzen wurde. Diese unter den Eisenbahnen intern geregelte direkte Frachtberechnung und Kartierung kann und darf, und zwar im Interesse der Verfrachter und der Allgemeinheit selbst, auf das zwischen Eisenbahnen und Verfrachtern durch Gesetze, Reglements und Tarife geregelte Verhältnis keinen Einfluß haben. Denn wenn die Kartierung (Umkartierung) auf die Frachtberechnung den Einfluß haben könnte, wie der OGH. es in den in Rede stehenden Rechtsstreitfällen entschieden hat, würden die Bahnverwaltungen nach Belieben Umkartierungen der Sendungen anordnen und durch solche Umkartierungen die Tarife nach Belieben erhöhen können, ohne der Genehmigung der Regierung hierzu zu bedürfen. Die allermeisten Tarife sind staffelmäßig erstellt, d. h. die Einheitssätze für die Anfangsentfernungen sind verhältnismäßig höher als für weitere. Dazu sind in dem Frachtsatze für die kleinsten Entfernungen auch bedeutende Abfertigungsgebühren eingerechnet, wodurch ohne weiteres für die Anfangsentfernungen die Frachtsätze für 1 km höher werden als für die weiteren Entfernungen. Um nun ihre Einnahmen zu erhöhen, könnte die Eisenbahn bei jeder Sendung beliebig oft Umkartierungen anordnen. Dadurch könnte sie die Tarife unter Umständen auch um mehrere hundert Prozent erhöhen, ohne erst um eine Tariferhöhung bei der Regierung nachsuchen zu müssen.

Wie man sieht, würde bei dieser Auslegung der in Rede stehenden Tarifbestimmungen die Bestimmung des EBR., daß die Tarife dem Betrage nach feststehen müssen, wertlos, ebenso wie der Grundsatz, daß die Tarife für jedermann in derselben Weise anzuwenden sind. Eine Berechnung der Beförderungspreise im voraus wäre überhaupt unmöglich, da niemand im voraus wissen kann, wie oft die Sendung umkartiert wird. Zu solchen Folgen würde es führen, wenn die Entscheidungen des OGH. richtig wären. Diese Folgen hat aber der OGH. kaum in Betracht gezogen.

Auf solche Art hat der Gesetzgeber die Frachtberechnung für die Beförderung von Gütern weder regeln wollen noch geregelt. Er hat im § 68 EBR. bestimmt, daß die Frachtberechnung nach den Tarifen vorzunehmen ist, die von dem dazu bestimmten staatlichen Amt genehmigt werden. Außerdem hat er bestimmt, daß sie nach gewissen gesetzlichen Vorschriften veröffentlicht werden müssen. Ihre Gültigkeit tritt erst nach einer verhältnismäßig längeren Zeit seit der Veröffentlichung in Kraft. Die ersteren Bestimmungen hat der Gesetzgeber erlassen, um auf die Tarife im Interesse der Allgemeinheit mittels eines dazu bestimmten Amtes Einfluß üben zu können, die letzteren, um den Interessentenkreisen die Möglichkeit zu geben, die neuen Tarife kennen zu lernen und ihre Transportgeschäfte danach einrichten zu können.

Es ist noch zu untersuchen, was die A. B. I in § 68, daß „Bei Umkartierungen die am Tage ihrer Vornahme gültigen Tarife maßgebend sind“, zu bedeuten hat? Zu diesem Zwecke müssen wir uns immer die Bestimmung des § 68 EBR. vor Augen halten, nach welcher die Frachtgebühren tarifmäßig zu berechnen sind. Um aber die Frachtgebühren tarifmäßig schon bei der Aufgabe des Gutes berechnen zu können, müßten die Aufgabestationen die dazu nötigen Tarife haben, d. h. entweder direkte Tarife oder Lokaltarife der einzelnen Bahnen, die bei der Frachtberechnung in Betracht gezogen werden müßten. In die direkten Tarife wären je nach den Verkehren, mehr oder weniger Stationsverbindungen aufzunehmen. Um auch den anderen Stationen die Möglichkeit der direkten Frachtberechnung zu geben, hätte man sie mit ganzen Bibliotheken von verschiedenen Tarifen ausrüsten müssen, was einerseits unmöglich war, anderseits zu Unstimmigkeiten mit den direkten Frachtbriefen hätte führen müssen. Die Sendungen mußten also ohne direkte Frachtberechnung abgefertigt werden. Sie wurden daher von der Aufgabestation übernommen; hinsichtlich der Frachtberechnung konnte man von der Aufgabestation nur das Mögliche verlangen, d. h. in Stationsverbindungen, wo direkte Tarife bestanden, die Fracht direkt zu berechnen und direkt zu kartieren, in Stationsverbindungen, für welche solche Tarife nicht bestanden, die Fracht soweit zu berechnen und zu kartieren, als es nach den auf der Station vorhandenen Tarifen möglich war. Die das Gut und den Frachtbrief übernehmende Bahn mußte nach demselben Grundsatz vorgehen. Es entstand nun die Frage, nach welchen Tarifen die Frachtberechnung zu erfolgen hatte, wenn während des Transportes des Gutes die Tarife der an dem Transport beteiligten Bahnen abgeändert werden? Sollten die Frachtgebühren nach den zur Zeit der Annahme des Gutes bei der Aufgabestation gültigen Tarifen, oder nach den während des Transportes in Kraft getretenen Tarifen berechnet werden? Um darin Klarheit zu schaffen haben die Eisenbahnen, selbstverständlich mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die A. B. I erlassen, daß die Umkartierungen, die am Tage ihrer Vornahme, d. h. nicht am Tage der Aufgabe des Gutes,

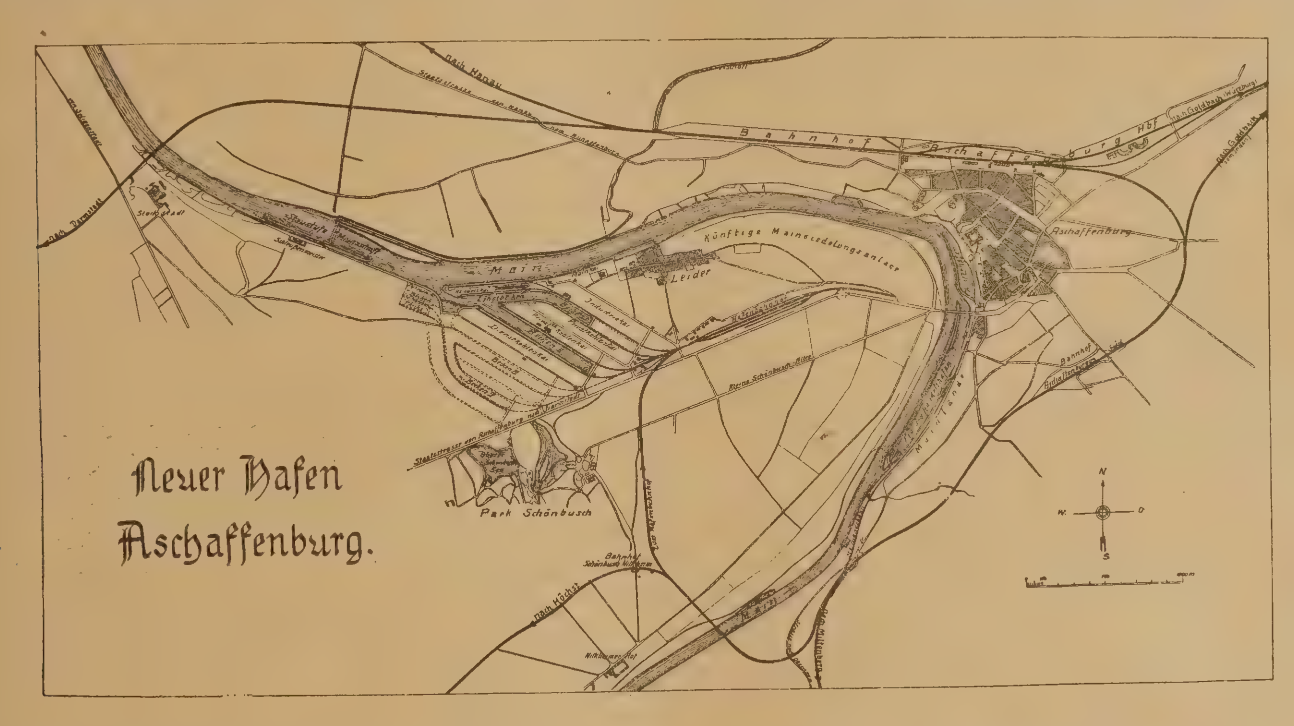
gültigen Tarife maßgebend sein sollen. Solange die Kartierung sich nach der tarifmäßigen Frachtberechnung richtete, d. h. bis gegen das Jahr 1920, war alles klar, und sind aus diesem Grunde keine Streitigkeiten entstanden. Als aber die Bahnen die bereits geschilderte Neuerung mit der direkten Kartierung ohne Frachtberechnung bzw. ohne tarifmäßige Frachtberechnung einführten, ist es zu den geschilderten Rechtstreitigkeiten und Entscheidungen des OGH. gekommen.

Nach diesen Ausführungen hätte der OGH. in den besprochenen Rechtsstreitfällen sich auf die Bestimmung des § 68 EBR. sowie auf die dazugehörige A. B. I stützend, der Revision des Klägers keine Folge geben dürfen, da die Fracht nur nach den gültigen Tarifen zu berechnen ist und für die Anwendbarkeit des Tarifes derjenige Tag maßgebend ist, an dem die Umkartierung richtigerweise hätte stattfinden sollen.

Der Erfolg des neuen Aschaffenburger Hafens.

Vom Regierungsbaurat Dr.-Ing. **Karl Günther**, Aschaffenburg.

Allabendlich erstrahlt der Aschaffenburger Hauptbahnhof in einem 4 km langen elektrischen Lichtmeer, ein Wahrzeichen seiner wichtigen Bedeutung für die Bildung gewaltiger Rohstoffzüge, die von hier aus Tag für Tag und Stunde für Stunde von keuchenden Bergmaschinen über das letzte Hindernis, den steilen Westabhang des wälderrauschenden Spessarts hinaufgeschleppt werden, um nach der Fahrt durch den Schwarzkopftunnel in sausender, erlösender Talfahrt den süddeutschen Verbrauchsstätten zuzurollen.



Seit einem Jahr gesellte sich ein neues Wahrzeichen hinzu. Bei anbrechendem Morgen erscheinen auf dem linken Mainufer Dampfschwaden, und grelle Pfiffe durchschwirren die Luft. Im neuen Aschaffenburger Hafen beginnen die Rangierlokomotiven ihre Arbeit, um bis tief in die Nacht hinein immer wieder zu den wasserbespülten Ladestellen Bahnwagen zu bringen und von dort zu holen. Am 3. November 1921 wurde der neue Hafen festlich eröffnet. Zur ersten Wiederkehr dieser Eröffnungsfeier lohnt sich ein Rück- und Vorblick.

Zwei langgestreckte Becken, die nach der Hafeneinfahrt von einem Drehbecken ausgehen, bieten mit Bahn-, Straßen- und Wasseranschluß versehene, hochwasserfrei gelegene Lagerflächen von 285 000 qm mit der Möglichkeit einer jährlichen Umschlagsleistung von fast 2 000 000 t. Die zwischen beiden Becken liegende Landzunge bildet den Privatkohlenkai I und II. Auf der anderen Seite des nördlichen Beckens liegen der Handels- und Industriekai, auf der anderen Seite des südlichen Beckens der gewaltige Dienstkohlenkai. Hierzu kommt im freien Main der Mainkai (siehe die Abbildung).

Am Privatkohlenkai (1210 m lange Wasserfront von 70 m Breite) haben sich folgende Firmen niedergelassen:

1. Haniel & Co. G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort — 20 000 qm Lagerfläche, Lagerhalle (1500 qm) mit Gleisanschluß, eine Ladebrücke (55 m Spannweite), zwei 50-t-Bodenwagen mit Spill;
2. Noll, Johannes, Kohlengroßhandlung, Frankfurt (Main) — 13 900 qm Lagerfläche, ein Portalkran, eine 40-t-Bodenwage mit Spill;
3. J. C. Neckermann, Kohlengroßhandlung, Würzburg — 5700 qm Lagerfläche, ein feststehender Portalkran, eine 40-t-Bodenwage;
4. Harpener Bergbau A.-G., Dortmund — 20 000 qm Lagerfläche, zwei Portalkrane mit einer Ladebrücke (58 m Spannweite), kuppelbar. Neuzeitliche Steinkohlenbrikettfabrik mit allem Zubehör mit 4 Pressen mit 200 t Tagesleistung. 4 Bodenwagen von 80 t und 50 t Tragkraft, eine Schiebebühne mit Rangierwinde;
5. Vereinigungsgesellschaft rheinischer Braunkohlenbergwerke G. m. b. H., Köln — 11 000 qm Lagerfläche;
6. Winschermann & Cie. G. m. b. H., Kohlengroßhandlung, Duisburg-Ruhrort — 19 500 qm Lagerfläche, ein Öltank (1000 cbm Inhalt) mit einer täglichen Leistungsfähigkeit von 24 000 l;
7. Koeppen & Co. Hartbetonplattenwerke, Aschaffenburg — 9500 qm Lagerfläche, Fabrikhalle (320 qm).

Am Industrie- und Handelskai (900 m lange Wasserfront von 40—90 m Breite) haben sich angesiedelt:

8. J. M. Strohmeyer Lagerhausgesellschaft, Frankfurt (Main) — 13 700 qm Lagerfläche, eine Ladebrücke (27 m Spannweite), zwei 80-t-Bodenwagen mit Spill;
9. Rhenus, Transportgesellschaft m. b. H., Frankfurt (Main) — 11 400 qm Lagerfläche, Lagerhalle (1400 qm), eine Ladebrücke (27 m Spannweite), eine 80-t-Bodenwage mit Spill;
10. Vereinigte Spediteure und Schiffer, Mannheim — 3000 qm Lagerfläche;
11. Deutsche Reichsbahn — zwei große, fünfgeschossige, durch einen Zwischenbau verbundene Werfthallen, zusammen 140 m lang, 28 m breit mit 13 000 qm Gesamtlagerfläche. Zwei Hauptportalkrane (19 m Spannweite), zwei 30-t-Bodenwagen mit Spill.

Vermietet sind: a) 900 qm an Bavaria, b) 900 qm an die Bayer. Zentraldarlehnskasse, München, c) 500 qm an die Vereinigten Spediteure und Schiffer, d) 4700 qm, die kleinere, westliche Halle, an G. L. Kayser & Co., e) 2500 qm sind in öffentlicher Bewirtschaftung;

12. G. L. Kayser & Co., Speditions- und Schiffahrtsgesellschaft G. m. b. H., Mainz — 1600 qm Lagerfläche;
13. Demerag (Donau - Main - Rhein - Schiffahrts - Aktiengesellschaft), Nürnberg — 2600 qm Lagerfläche, Lagerhalle (1100 qm), ein Halbportalkran (19 m Spannweite), eine 30-t-Bodenwage mit Spill;
14. Bavaria, Schiffahrts- und Speditions-A.-G., Bamberg — 6800 qm Lagerfläche, Lagerhalle (1600 qm), 2 Halbportalkrane (19 m Spannweite), ein Dampfkran als Reserve, zwei 40-t-Bodenwagen mit Spill.

Am Mainkai im freien Main (1060 m lange Wasserfront von 10—110 m Breite) haben sich niedergelassen:

15. Bavaria — 3000 qm Lagerfläche;
16. Demerag — 1100 qm Lagerfläche;
17. Vereinigte Spediteure und Schiffer — 1950 qm Lagerfläche;
18. Bavaria — 8000 qm Lagerfläche;
19. Mainschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Würzburg — 7300 qm Lagerfläche;
20. August und Emil Nieten, Karlsruhe — 8900 qm Lagerfläche.

Am Dienstkohlenkai (815 m lange Wasserfront von 90 m Breite) befindet sich:

21. Die Deutsche Reichsbahn — 8 ha große Lagerfläche. Auf dieser gewaltigen Fläche können 220 000 t Kohlen auf Vorrat gestapelt werden. Zwei große Ladebrücken (100 m Länge, 50 m Spannweite), sechs Portalkrane, sieben 30-t- und eine 60-t-Bodenwage mit Spill.

    Plätze sind vermietet an: a) Thyssensche Handelsgesellschaft m. b. H., Mannheim — 19 800 qm Lagerfläche; b) August Huemer, Kohlengroßhandlung, Aschaffenburg — 12 000 qm Lagerfläche und c) Johannes Noll & Co. — 11 700 qm Lagerfläche.

Im Hafengebiet haben sich angesiedelt:

22. Gebr. Ermold, offene Handelsgesellschaft, Aschaffenburg — 12 000 qm Lagerfläche, Sägewerk mit Zubehör;
23. Karl Kaupp, Zimmer- und Holzhandlung, Leider — 3400 qm Lagerfläche;
24. Emaillier- und Stanzwerke G. m. b. H., Aschaffenburg — 350 qm Lagerfläche. Große Fabrikanlage auf eigenem Grundbesitz;
25. Thyssen & Co., A.-G., Stahl und Walzwerke, Mülheim (Ruhr) — 16 900 qm Lagerfläche, große Fabrikanlage mit Gleisanschluß, Fabrikhalle (3400 qm).

Der Verkehr eines Hafens hängt nicht allein von seiner Lage zum Hinterlande ab, sondern auch von seiner reichlichen Ausstattung mit leistungsfähigen Umschlageinrichtungen, die ein schnelles Laden und Löschen der Schiffe gewährleisten. Allseitig wurde daher hierauf der größte Wert gelegt.

Die Tragkraft der Greifer beträgt durchschnittlich 4—5 t, die Zugkraft der Spillanlagen 1—2 t. Zur Versorgung aller Einrichtungen des gesamten Hafengebietes und des Hafenbahnhofes mit elektrischem Licht- (120 Volt) und Kraftstrom (500 Volt) sind 4 Transformatorenstationen errichtet, die durch eine Drehstromhochspannungs-Fernleitung von 20 000 Volt an das Mainkraftwerk Mainaschaff angeschlossen sind. Für später ist der Anschluß an das Bayernwerk vorgesehen, das mit dem Bau eines Kraftwerkes am künftigen Hafenbecken IV begonnen hat. Alle Kais besitzen Halbkaimauern mit anschließender einmaliger Pflasterböschung, nur der Handelskai ist als Vollkaimauer durchgebildet. Jeder Kai, mit Ausnahme des Mainkais, ist mit 3 Gleisen und den entsprechenden Weichenverbindungen ausgerüstet, von denen das mittlere als Verkehrgleis dient. Zusammen haben die Nutzgleise 11,5 km Länge, die Zahl der Weichen beträgt 46.

Die das Hafengebiet erschließenden Gleisanlagen münden in den 1,8 km langen Hafenbahnhof, dessen Hauptteil sechs gleichlaufende, 700 m lange Zuggleise bilden, die gegen Osten in ein Ausziehgleis auslaufen, von dem aus die Wagen über einen Ablaufrücken in vier einseitig angeschlossene, 400 m lange Ausscheidungsgleise nach Westen abgedrückt werden können. Die Nutzlänge aller Gleise beträgt 7,5 km. 29 Weichen stellen die notwendigen Gleisverbindungen her. Die 23 m lange, elektrisch betriebene Gelenkdrehscheibe nebst Lokomotivschuppen befindet sich am westlichen Bahnhofsende. Vom Bahnhof erreichen die Frachtgüter auf eigener Güterbahn bei Goldbach ohne Berührung des Aschaffenburger Hauptbahnhofes die Bahnlinie Frankfurt-Würzburg.

Die Bestimmung der Leistungsfähigkeit des Aschaffenburger Hafens auf Grund der Umschlageinrichtungen und Gleisanlagen würde wie bei jedem anderen Hafen zu Trugschlüssen führen. Denn der Verkehr ist nicht über das ganze Jahr gleichmäßig verteilt, vielmehr wechseln verkehrsstarke und verkehrsärmere Zeitabschnitte ab. Im ersteren Falle reichen die Umschlagseinrichtungen und Gleisanlagen kaum aus, im letzteren liegt ein Teil still.

Am deutlichsten zeigt diese Tatsache die Übersicht über den bisherigen Schiffs- und Umschlagsverkehr:

Monat	Bergverkehr 1921 Zahl der Schiffe	Bergverkehr 1921 angekommene Güter t	Bergverkehr 1922 Zahl der Schiffe	Bergverkehr 1922 angekommene Güter t	Talverkehr 1921 Zahl der Schiffe	Talverkehr 1921 abgegangene Güter t	Talverkehr 1922 Zahl der Schiffe	Talverkehr 1922 abgegangene Güter t
Januar	—	—	53	9 600	—	—	37	3 900
Februar	—	—	5	2 600	—	—	19	2 900
März	—	—	78	18 400	—	—	57	6 100
April	10	2 200	56	17 200	10	800	43	7 800
Mai	5	1 500	155	23 000	5	400	82	6 900
Juni	9	2 200	126	45 500	9	1 100	105	12 100
Juli	22	5 600	119	39 000	19	700	110	15 400
August	27	8 000	137	51 700	31	2 400	99	16 400
September	48	13 100	105	45 900	39	1 600	84	14 900
Oktober	44	11 300	160	54 300	43	2 000	127	14 200
November	62	13 800	163	82 500	49	4 200	149	13 000
Dezember	10	2 300	86	53 000	21	2 800	109	16 000
Zusammen	237	60 000	1243	447 700	226	16 000	1021	129 600

Im Jahre 1921 brachten im Bergverkehr 237 Schiffe 60 000 t Güter, davon fast 50 000 t Kohlen und Koks, d. h. 83 % des Gesamtverkehrs, im Jahre 1922 1243 Schiffe 447 700 t, davon 395 999 t Kohlen und Koks, d. s. 88 % des Gesamtverkehrs.

Im Talverkehr trugen 1921 226 Schiffe 16 000 t Güter, davon 13 000 t Holz, d. s. 81 % des Gesamtverkehrs, 1922 1021 Schiffe 129 600 t, davon 90 000 t Holz, d. s. 70 % des Gesamtverkehrs. Die Größe des Talverkehrs (hauptsächlich Holz) beträgt also rund den dritten Teil des Bergverkehrs (in der Hauptsache Kohlen und Koks); der Aschaffenburger Hafen nimmt im Bergverkehr vom Westen zwei Drittel Güter mehr auf, als er im Talverkehr nach Westen absendet. Die Durchschnittsbelastung der Schiffe stieg im Talverkehr von 70 t im Jahre 1921 auf 130 t im Jahre 1922, im Bergverkehr von 250 t auf 360 t. Während 1921 jedes talfahrende Schiff Rückfracht hatte, kehrte im Jahre 1922 der sechste Teil der Schiffe leer zurück. Im Bergverkehr stieg der Anteil der Kohle um 5 %, im Talverkehr fiel der Anteil des Holzes um 11 % des Gesamtverkehrs in jeder Richtung.

Diese Tatsachen sind von größter volkswirtschaftlicher Bedeutung, bei denen gegenwärtig, so beim Holzverkehr aus der Tschechoslowakei, auch die Valutaverhältnisse eine wichtige Rolle spielen.

Die angenommene Möglichkeit einer jährlichen Umschlagleistung von 1,6 bis 2 Millionen Tonnen erfordert eine monatliche Leistung von 30 bis 40 t für einen Meter Kailänge bei vier Kilometer Gesamtlänge. Der Gesamtumschlag im November 1922 mit 95 500 t ergibt 24 t für die Längeneinheit. Von der angenommenen Höchstleistung fehlte daher nur noch ein Fünftel.

Nach den Buchungen der Güterabfertigung „Aschaffenburg Neuer Hafen" für das Jahr 1922 rollten 433 100 t Güter ab, während 140 500 t Güter eintrafen. Zur Beförderung dieser 573 600 t in 41 000 Wagenladungen verließen täglich fünf bis sechs Güterzüge den Hauptbahnhof und ebensoviel Güterzüge kamen an. Das erste Betriebsjahr zeigt als günstiges Ergebnis die restlose Vermietung der bestehenden Anlagen und Plätze sowie mit deren Inbetriebnahme steigende Umschlagzahlen. Das schönste Geburtstagsgeschenk für die Erbauer.

Die Inbetriebnahme eines Hafens stellt an die Schaffensfreude und die Willensstärke jedes Beteiligten große Anforderungen, weil an keine bestehenden Verhältnisse angeknüpft werden kann. Es ist klar, daß für Bahn, Zoll und Umschlagsfirmen das vergangene Jahr ein Jahr schwerster organisatorischer Arbeit war. Dieser Arbeit kann aber in freudiger Erinnerung gedacht werden, denn die glückliche Zusammenarbeit aller in Frage kommenden Kräfte erreichte immer mehr den idealen Zustand eines reibungslosen Betriebes.

Leider brachte die Ruhrbesetzung dieser aufsteigenden Entwicklung eine jähe Unterbrechung, nicht zuletzt zum Schaden Frankreichs selbst.

Die Wirtschaftsaussichten der russischen Eisenbahnen.

Aus einem Vortrage, den N. W. Iwanowskij am 4. Oktober 1921 vor dem allrussischen elektrotechnischen Kongreß in Moskau gehalten hat, bringen wir an Hand der Technika i Ekonomika Putej Soobschenja 1922, Nr. 2, die folgenden sehr lehrreichen Ausführungen.

I.

Rußland steht eine schwierige und zweifellos langwierige Aufgabe der Wiedergewinnung seiner früheren Stellung auf dem Weltmarkte bevor. Es ist daher unumgänglich, daß man sich über die Hilfsmittel, die Rußland im bevorstehenden Kampfe zur Verfügung stehen, klar wird. Vor allem werfen wir einen Blick auf die Vergangenheit. In der folgenden Zusammenstellung sind die Angaben über die Einfuhr in Rußland wie über die Ausfuhr für die Zeit von 1898 ab nach Fünfjahreszeiträumen zusammengestellt, wobei diese Angaben zum Zwecke größerer Anschaulichkeit nicht in absoluten Ziffern des Wertes der Stoffe und Erzeugnisse dargestellt sind, sondern in ihrer prozentualen Beziehung nach den vier Hauptgruppen, die in Rußland der Zollbezeichnung zugrunde gelegt sind: I. Lebensmittel, II. Rohstoffe und Halberzeugnisse, III. lebende Tiere, IV. Fabrikate.

Zusammenstellung I.

Jahre	Millionen Rubel		Prozente der Ausfuhr				Prozente der Einfuhr			
	Ausfuhr	Einfuhr	I	II	III	IV	I	II	III	IV
1894-1898	701,2	568,5	59,5	34,9	2,1	3,5	17,4	53,9	0,7	27,9
1899-1903	793,3	630,2	58,7	34,4	2,2	4,7	18,7	51,3	0,7	29,3
1904-1908	1046,0	769,5	59,9	33,0	1,7	5,7	22,6	48,8	0,7	27,9
1909-1913	1501,4	1139,6	60,5	33.2	1,8	4,5	18,1	48,7	1,0	32,2
1913	1520,1	1374,0	55,5	36,9	2,3	5,6	17,3	48,6	1,3	32,8

Die Zusammenstellung zeigt, daß Lebensmittel den Hauptgegenstand der russischen Ausfuhr bildeten, deren wertvollsten Bestandteil sie ausmachten; dann folgten Rohstoffe und Halbfabrikate, wobei der Wert dieser und der vorigen Gruppe mehr als 90 % der ganzen Ausfuhr ausmachte. Was Fertigerzeugnisse betrifft, so kamen kaum 5 % des Ausfuhrwertes zum Versand. Das vollständig umgekehrte Bild zeigt die Einfuhr. Überwiegende Bedeutung hatte in Rußland die Einfuhr einiger Rohstoffarten zur Inganghaltung der einheimischen Industrie, die in bekanntem Umfange mit fremdem Rohstoff arbeitet. Aber auch damit war die heimische Industrie nicht imstande, die nach den Normen des Verbrauchs auf den Kopf bekanntlich verhältnismäßig bescheidenen Bedürfnisse des Landes zu decken. Die Einfuhr von Fertigerzeugnissen in Rußland machte mit der Rohstoffeinfuhr zusammen gegen 80 % des Wertes der ganzen Einfuhr nach Rußland aus.

Zusammenstellung II.

Benennung der Erzeugnisse	1903 bis 1907	1908 bis 1912	1912	1913
	Einfuhrwert in tausend Rubel			
Maschinen aus Gußeisen, Eisen und Stahl	32 138	59 782	70 645	92 581
Schreibpapierwaren, Bücher, Karten und Noten	16 838	26 231	30 530	36 846
Equipagen, Fahrräder und Automobile	2 578	9 851	15 071	22 827
Physikalische Geräte und Gewichte	5 237	12 362	18 040	21 904
Eisen und Stahlerzeugnisse	10 281	12 028	15 932	20 642
Maschinenteile und Apparate	6 095	9 354	14 073	17 235
Dynamoelektrische Maschinen, Elektromotoren und Transformatoren	1 263	4 904	6 640	10 519
Erzeugnisse aus Kupfer und Kupferlegierung	4 239	8 014	10 142	10 384
Strick- und Posamentierwaren	2 748	7 691	7 904	9 035
Tischler-, Drechsler- und Schnitzereiarbeiten	2 864	4 806	6 679	8 767
Lokomobilen in Verbindung mit Dreschmaschinen	3 318	5 932	6 258	7 265
Draht und Drahtwaren	5 055	5 877	6 022	7 117
Lederwaren	3 195	4 682	5 431	6 656
Galanterie- und Spielwaren	5 062	5 898	5 598	5 975
Handwerkzeuge für Kunst, Gewerbe u. a.	4 456	5 207	5 233	5 972
Blechwaren	3 866	5 747	5 432	5 855
Glas- und Spiegelwaren	2 516	3 560	4 402	5 131

Unter solchen Umständen ist es schwer, in greifbar naher Zukunft mit der Möglichkeit einer derartig günstigen Entwicklung der stoffbearbeitenden Industrien zu rechnen, daß ihre Erzeugnisse ins Ausland ausgeführt werden könnten, umsomehr, als im Verlaufe des letzten Jahrzehntes vor dem Kriege im Gegenteil eine regelmäßige Zunahme der Zufuhr von Fertigerzeugnissen nach Rußland zu beobachten war, namentlich auf den verschiedenartigsten Gebieten der Industrie und insbesondere in der Maschinen- und Eisenindustrie. (Siehe Zusammenstellung II.)

Man muß daher zu dem Schlusse kommen, daß die künftige Stärke Rußlands, das Unterpfand seines Erfolges im bevorstehenden wirtschaftlichen Kampfe, nicht in der für die Befriedigung innerer Bedürfnisse natürlich sehr erwünschten Hebung der Industrie liegt, sondern in der Entwicklung von drei ihm besonders eigentümlichen Arten von Erwerbszweigen, nämlich: der Landwirtschaft, im weitesten Umfange aufgefaßt, unter Einschluß der verschiedenen Zweige landwirtschaftlicher Industrie — Zucker, Branntwein, Stärke, Getreidemühlen usw., der Bearbeitung der ungeheuren Waldflächen, ebenfalls im weitesten Sinne des Wortes bis zu den chemischen Prozessen der Trockendestillation des Holzes, und drittens — der Ausnützung der unermeßlichen Reichtümer an Fischen und Meertieren.

Wenn Rußland bei der ursprünglichsten Form der Landwirtschaft, bei außerordentlich geringen Erträgnissen von der Deßjatine Aussaatfläche ohne Anwendung künstlicher Düngemittel und fast ohne Anwendung landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte doch imstande war, bei einer bedeutenden Ausfuhr an Körnerfrüchten das Gleichgewicht seines Bedarfes zu erhalten, welche Möglichkeiten eröffnen sich dann bei sachgemäßer Durchführung der Landwirtschaft des Landes! Im folgenden sind einige Zusammenstellungen über Ernte und Getreideertrag in Rußland und im Auslande zusammengestellt. In ähnlicher Weise

Zusammenstellung III.

Getreideart	Ernte					
	Welt			russische		
	1911	1912	1913	1911	1912	1913
	Millionen Pud					
Weizen	5 858	6 335	6 602	847	1 208	1 593
Roggen	2 521	3 021	3 020	1 182	1 619	1 555
Gerste	1 939	2 042	2 146	547	617	761
Hafer	3 451	4 199	4 219	761	947	1 087
Mais	5 049	6 390	5 240	128	124	113

Mittlerer Ertrag der wichtigsten Getreidearten von der Deßjatine in den Jahren 1908—1912.

Staat	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Kartoffeln
	Pud				
England	82	86	92	79	601
Deutschland	148	—	127	116	983
Österreich-Ungarn	139	119	134	121	882
Frankreich	66	67	91	79	414
Vereinigte Staaten von Amerika	88	70	92	86	593
Rußland	44	50	56	62	478

Getreideausfuhr aus Rußland in dem Jahrzehnt 1904—1913.

Jahr	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Mais	alle Getreidearten
	Millionen Pud					
1904	230,8	60,0	151,7	54,0	28,9	647,6
1905	293,7	59,7	138,0	127,1	11,4	695,8
1906	219,9	65,4	148,7	69,5	15,3	588,9
1907	141,3	45,2	132,6	26,1	59,9	467,2
1908	89,5	24,9	161,3	29,4	36,5	399,6
1909	314,6	35,5	219,2	74,7	41,1	760,7
1910	374,3	40,5	244,6	83,9	27,4	847,1
1911	240,5	53,9	262,4	85,1	81,8	821,2
1912	160,9	30,6	168,4	51,8	46,9	548,5
1913	203,1	39,5	239,5	36,4	35,5	647,8

kann eine richtig eingestellte Ausnützung der ungeheuren Waldflächen Rußlands, die dazu an Küsten und Flüssen gelagert sind, zweifellos diesem Lande die erste Stelle am Weltmarkte sichern. Es genügt, darauf hinzuweisen, daß nach den neuesten Berechnungen auf Rußland 45,2 % der gesamten Waldvorräte der Welt treffen, aus denen die Verbraucher ihre Holzstoffe beziehen. Man braucht nur auf die Einnahmen, die Rußlands nächste Nachbarn — Finnland und Schweden — aus einer richtig gehandhabten Waldindustrie ziehen, hinzuweisen, um sich von der Möglichkeit eines ernsthaften Erfolges Rußlands auf diesem Gebiete zu überzeugen. Nach den Angaben von M. Madelin — Production forestière dans les divers pays du globe, 1913, Paris, beträgt die Waldfläche der ganzen Erde 1 670 968 000 Hektar und verteilt sich in folgender Weise:

Europa	314 468 500	Hektar
Asien	386 003 100	„
Afrika	229 314 200	„
Amerika	646 752 200	„
Australien	94 430 000	„

Aber nach den Angaben des genannten Schriftstellers kommen die Hölzer der tropischen Zone mit ihren schweren, hauptsächlich Laubhölzern, deren Holz schwierig zu verarbeiten ist, noch nicht so schnell auf den Weltmarkt. Derselbe Schriftsteller teilt die Staaten, die Wald besitzen, in zwei Gruppen, die erste, die ihren eigenen Bedarf deckt und dazu noch ausführt, und die zweite, die einführt:

I. Gruppe.

Rußland mit Finnland	502 562 000	Hektar
Kanada	296 460 000	„
Vereinigte Staaten von Amerika mit Alaska	234 150 000	„
Österreich-Ungarn	19 581 000	„
Schweden	17 934 000	„
Norwegen	6 240 000	„

II. Gruppe.

Deutschland	12 810 000	Hektar
Balkanstaaten	9 460 000	„
Frankreich	9 047 000	„
Spanien	5 948 000	„
Italien	3 752 000	„
England	1 125 000	„
übrige europäische Staaten	2 142 000	„

Die Waldfläche Rußlands verteilte sich 1913 wie folgt:

Europäisches Rußland	165 089 000	Deßjatinen
Kaukasus	7 456 000	„
Asiatisches Rußland	316 117 000	„
Finnland	13 900 000	„

Die Vernachlässigung, die Rußland seinen buchstäblich unerschöpflichen Fischreichtümern angedeihen läßt, wird gekennzeichnet durch die Tatsache der immer mehr zunehmenden Fischeinfuhr aus dem Auslande und hauptsächlich der Einfuhr von Heringen, die möglicherweise von den zahlreichen fremden Fischern in russischen Gewässern gefangen werden. Durch Benützung von Schiffen besonderer Bauart und durch Anwendung vervollkommneter Fangarten und Geräte entwickelten norwegische und englische Industrieritter die Fischausbeute an Rußlands nördlichen Küsten mächtig und sie gingen den Meertieren sogar bis Nowaja Semlja nach. Der Raubbau, der fast zur Ausrottung der Seebären führte, in den fernöstlichen russischen Gewässern und die Ausnützung der Fischfanggelegenheiten seitens der Japaner ist ebenfalls bekannt. Und doch kann dieser Erwerbszweig nicht nur völlig den inneren Bedarf des Landes an Fischen decken, sondern auch als wesentlicher Gegenstand des Warenaustauschs Rußlands mit dem Westen dienen. Über die Fischeinfuhr in Rußland aus dem Auslande während der Jahre 1904—1913 gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluß:

bestimmten Zeit des Jahres beanspruchen, bedarf insbesondere billiger Transportmittel für ihr Gedeihen und verlangt daher nach einem sehr ausgedehnten und weitverzweigten Schienennetz. Und da nun ganz Rußland, vom weißen bis zum schwarzen Meer, vom Großen Ozean bis an seine europäische Westgrenze überall die Bedingungen zur Entwicklung landwirtschaftlicher Tätigkeit und der mit ihr verknüpften Industriezweige besitzt, — so stehen wir tatsächlich vor der Frage der Notwendigkeit weitergehender Entwicklung eines Netzes von Eisenbahnen, ohne welche natürlich in dem bevorstehenden Wirtschaftsringen mit dem Westen schwerlich ein Erfolg zu erwarten ist.

Auf diese Art tritt bei der Besprechung der Wirtschaftsaussichten Rußlands an allererste Stelle die Frage nach ungesäumter, weitausgedehnter Anlage von Schienenwegen. Diese Frage ist durchaus nicht neu, sie wurde schon in einer ganzen Reihe von Beratungen und Ausschüssen mit und ohne Beteiligung der Staatsbehörden und Organisationen behandelt und erhielt ihren Abschluß in dem bekannten Antrag vom 10. Juni 1916 an die Duma: „betreffend die Genehmigung bestimmter Kredite für den Anschlag über außerordentliche Ausgaben des Verkehrsministeriums für die fünf Jahre 1917—1921 zum Bau neuer Eisenbahnen mit Staatsmitteln, in Verbindung mit einem Plane für den Bau von Eisenbahnen innerhalb der genannten fünf Jahre". Dieser Antrag erfuhr infolge der weiteren Ereignisse keinerlei Verwirklichung; aber nichtsdestoweniger ist er äußerst interessant, sowohl als schließliches Eingeständnis der einfachen Wahrheit seitens der Regierung, daß die Volkswirtschaft ohne Eisenbahnen nicht auf die erforderliche Höhe gebracht werden kann, als auch als Zeichen der Auffassung, mit der man an die Gutmachung früherer Fehler herantreten wollte. Es sollten jährlich fünf Jahre lang 4000 Werst Schienenweg gebaut werden. Für den Bau sollten Staatsmittel in der für damalige Zeit ungeheuren Höhe von jährlich 600 Millionen Rubel bereit gestellt werden. Der begründende Teil des Antrages ist reich an verschiedenen Zahlenangaben, von denen einige im weiteren benützt werden sollen.

Sonach ist die Notwendigkeit eines beschleunigten und umfassenden Ausbaues des Eisenbahnnetzes unbestreitbar. Wie sollen die Ausmaße dieses Baues beschaffen sein, welche Ausdehnung insbesondere ist den Eisenbahnen Rußlands zu geben? Verschiedene in dieser Sache arbeitende Ausschüsse und Einzelforscher sind auf abweichende Ziffern gekommen. Eine sehr vorsichtige, in ihren Schlüssen zurückhaltende und zudem auf diesem Gebiete allgemein anerkannte Fachgröße, Ingenieur N. P. Petrow, gab ausgehend von der gegenseitigen Einwirkung zweier Einflüsse, der Ausdehnung der Eisenbahnen in Beziehung zu einer bestimmten Zahl von Einwohnern und deren mittlere Ausgaben für Benützung der Eisenbahnen, das Maß des für Rußland im Laufe der nächsten 40 Jahre erforderlichen Eisenbahnbaues zu 150 000 Werst an. Das ist die geringste bekannt gewordene Berechnung. Die höchste Berechnung, die von den Angaben über die Zahl der Bevölkerung in Rußland, in den Vereinigten Staaten von Amerika, in Kanada und Australien ausgeht, gelangt zu dem Schlusse, daß Rußland, um die Eisenbahnen auf die Regelwerte der angegebenen Länder (gerechnet auf je 10 000 Einwohner) zu bringen, im Vergleich zu den Vereinigten Staaten 600 000 km, zu Kanada 970 000 km und zu Australien 800 000 km haben müßte, d. h. das russische Eisenbahnnetz nach dem Stande vom 1. Januar 1915, das zusammen mit dem Königreich Polen, dem Kaukasus und Finnland 74 619 km betrug, müßte auf das 8- bis 13 fache gebracht werden. Natürlich ist diese Rechnung, die einem besonderen Ausschuß zur allseitigen Erforschung des Eisenbahnwesens in Rußland ihr Entstehen verdankt, außerordentlich übertrieben und sie ist auch tatsächlich unrichtig, denn sie zieht nur die Menge der Bevölkerung in Rechnung und läßt die Ausdehnung des Landes außer acht. Es wird zweckmäßiger sein, Rußland mit den mit Bahnen sozusagen schon gesättigten Hauptstaaten unseres Festlandes, wo weiterer Ausbau nur mehr

Zusammenstellung IV.

Jahr		1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Einfuhr verschiedener Fischarten	in tausend Pud	13 990	13 648	13 337	17 935	19 807	20 683	19 388	21 611	23 110	22 099
	„ „ Rubel	21 351	20 371	23 906	31 121	28 998	29 939	28 157	32 586	36 774	38 232
darunter Heringe	in tausend Pud	11 262	9 848	11 154	15 288	16 943	17 467	16 697	17 879	18 766	17 251
	„ „ Rubel	15 664	13 789	17 189	28 892	20 941	21 380	20 125	21 603	24 370	24 387

II.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß die die künftige angestrengte Arbeit Rußlands hauptsächlich zu richten ist auf die Hebung der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft und des Fischereigewerbes. Davon ausgehend können wir zur Behandlung der Frage nach den Wirtschaftsaussichten der russischen Bahnen übergehen.

Die Landwirtschaft, die verhältnismäßig billige Waren erzeugt, die Massenbeförderung, und dabei immer nur in einer

in unbedeutendem Maße erfolgt, in Vergleich zu ziehen. Zum Vergleich wird die sogenannte Dichtigkeitsziffer[1]) des Eisenbahnnetzes benützt werden können. Dieser Wert betrug nach den Angaben der letzten Vorkriegsjahre für England 10,0, für Deutschland 10,2, für Frankreich 11,2, für Rußland (innerhalb seiner früheren Grenzen) für das europäische Rußland 2,1 und

[1]) $\sqrt{AB}$, wobei A die Länge der Eisenbahnen auf 100 qkm und B die Länge auf 10 000 Einwohner darstellt.

für das asiatische 0,2. Wenn man von den angeführten Regelwerten ausgeht, die keineswegs übertrieben erscheinen, da die angeführten Staaten außer den Schienenwegen noch gut gebaute und besser als die russischen wirkende Wasserstraßen und auch vorzügliche Landwege besitzen, so gelangt man zu dem Schluß, daß für Rußland, um es inbezug auf Ausstattung mit Eisenbahnen auf die Höhe von England, Frankreich und Deutschland zu heben, im ganzen ein Besitz von nicht weniger als 475 000 km Schienenwegen erforderlich ist und zwar ohne Einbeziehung der nördlichen, dünnbevölkerten und klimatisch ungünstigen Hälfte von Sibirien. Ziehen wir davon die in Rußland nach Abzug von Finnland, Polen und Baltikum schon in Betrieb befindlichen 75 000 km ab, so bleibt als nächste dringende Aufgabe der Bau von 400 000 km Eisenbahnen.

Die vorstehende, allerdings nur in großen Zügen entworfene ungefähre Berechnung hat eine große Bedeutung: sie bildet nicht nur den Ausgangspunkt für die weitere Beurteilung der Wirtschaftsaussichten der russischen Eisenbahnen, sondern sie schlägt auch ein geeignetes Bahnnetz vor, legt sozusagen die Richtlinien fest für Schaffung eines vollständigen Planes der russischen Volkswirtschaft, die, wie oben ausgeführt, mit der Transportfrage in unauflöslicher Verbindung steht. (Schluß folgt.)

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zur Einschränkung des Personenverkehrs** wurde am 8. d. M. mitgeteilt: Die Notwendigkeit, in der nächsten Zeit alle Kräfte der Eisenbahn für die Beförderung der lebenswichtigen Güter, besonders der Ernte, einzusetzen, wird zu Einschränkungen im Personenverkehr führen müssen. Der Reichsverkehrsminister hat daher die Führung von Sonderzügen zu ermäßigten Preisen grundsätzlich untersagt. Weitere Einschränkungen werden nach Maßgabe der Verkehrslage erfolgen. Die Bemühungen des Reichsverkehrsministers können unterstützt und lästigere Maßnahmen können verhütet werden, wenn sich in der Öffentlichkeit der Gedanke durchringt, daß die Zeit nicht dazu angetan ist, Feste zu feiern und Luxusfahrten zu unternehmen. Auch Versammlungen zu wissenschaftlichen und ähnlichen Zwecken sollten auf bessere Zeiten verschoben werden.

Als Folge der zugunsten der Beförderung der lebenswichtigen Güter angekündigten Einschränkungen im Personenverkehr werden die Schnellzüge (Fd-Züge) Berlin-München und Berlin-Hamburg-Altona ausfallen. — Die Fd-Züge führen nur Wagen 1. und 2. Klasse und sind nur gegen Zahlung eines besonderen Zuschlages benutzbar.

— **Vier paßfreie Verbindungen nach Danzig.** Die paßfreie Reise nach Danzig (vgl. Nr. 31, S. 509 d. Ztg.) ist durch zwei sehr günstige Schiffsverbindungen bedeutend erleichtert und verbessert worden; von Marienburg und von Elbing besteht seit einiger Zeit ein regelmäßiger Dampferverkehr nach Danzig. Ab Berlin, Bhf. Friedrichstraße 10.16 nachm. (Schlafwagen), und 10.25 nachm. (nur bis 30. 9.) an Marienburg 6.38 vorm. bzw. 7.00 vorm.; ab Marienburg-Schwimmbrücke Montags, Mittwochs und Freitags 10.30 vorm., an Danzig etwa 4.30 nachm.; ab Danzig, Grünes Tor Dienstag, Donnerstag und Sonnabends 9.15 vorm., an Marienburg etwa 3.15 nachm. — Über Elbing: ab Berlin, Friedrichstraße 10.16 nachm. und 10.25 nachm. (bis 30. 9.), an Elbing 7.19 vorm. bzw. 7.41 vorm.; ab Elbing Montags und Donnerstag 8.30 vorm., an den übrigen Werktagen 10.00 vorm. — Auch die Reise Berlin-Danzig über Marienburg oder Elbing zu Schiff dauert nur 15 Stunden; es gibt also jetzt vier paßfreie Verbindungen (ohne polnisches Visum, nur deutscher Personalausweis mit Lichtbild!): Berlin-Swinemünde, mit dem Dampfer des Ostpreußendienstes nach Zoppot-Danzig; Berlin-Marienburg und mit der Kleinbahn nach Danzig (14 Std.); Berlin-Marienburg oder -Elbing und dann zu Schiff nach Danzig. Das polnische Durchreisevisum für die direkten Züge Berlin-Danzig kostet jetzt für die einfache Fahrt, 50, für Hin- und Rückfahrt 100 französische Franken, d. h. zurzeit 1,25 bzw. 2,5 Millionen Mark!

— **Neue Schnellzugverbindung Wien-Holland.** In Nr. 31, S. 509 hatten wir mitgeteilt, daß durch die seit 14. Juli d. J. wieder aufgenommenen D-Züge D 135/136 zwischen Leipzig und Hannover eine neue, fahrbequeme Schnellzugverbindung Wien-Holland geschaffen worden sei. Leider sind dabei u. a. die Abfahrtszeiten des holländischen Anschlußzuges in der Richtung nach Deutschland in Rotterdam, Haag und Amsterdam nicht zutreffend angegeben worden. Die Züge fahren in folgendem Fahrplan: ab Wien (Westbahnhof) 1.35 nachm. (über Passau-Hof), an Leipzig 6.15 vorm., ab 6.52 vorm., an Hannover 11.59 vorm., ab 12.19 nachm., an Amsterdam 8.28 nachm., Haag 9.15 nachm., Rotterdam 9.04 nachm. Ab Rotterdam 9.18 vorm., Haag 9.17 vorm., Amsterdam 10.02 vorm., ab Hannover 6.08 nachm., an Leipzig 11.30 nachm., ab 11.55 nachm., an Wien 4.50 nachm.

Die Kurswagen sind: Durchlaufende Wagen Wien-Leipzig und Leipzig-Hoek van Holland (an Sonntagen Leipzig-Rotterdam); Speisewagen Wien-Passau und Leipzig-Hoek van Holland (an Sonntagen Leipzig-Amsterdam), Schlafwagen Leipzig-Passau und umgekehrt.

— **Fahrpreiszuschläge im Nordseebäder-Verkehr.** Die Dampferfahrpreise nach den Nord- und Ostseebädern sind mit Wirkung vom 10. d. M. aufs neue erhöht worden; bisher haben die Reedereien ihre Fahrpreise gleichzeitig mit den Änderungen der Reichsbahntarife erhöht; da jedoch diese Erhöhungen mit der Geldentwertung nicht Schritt halten und die Reedereien nicht in der Lage sind, inzwischen eingetretene Betriebsverluste zu tragen, so hat die Hamburg-Amerika-Linie für ihren Nordseebäderdienst zum 10. d. M. neue Fahrpreise aufgestellt, während der Norddeutsche Lloyd auf seine vom 10. d. M. ab gültigen Fahrpreise seit dem 12. d. M. einen Fahrpreiszuschlag von 1 Million Mark, auf die fünf Tage gültigen Rückfahrkarten Bremerhaven-Wangerooge von 2 Millionen erhebt. Die Fahrpreise des Seebäderdienstes des Norddeutschen Lloyd stellen sich, ausschl. Zuschlag, seit dem 10. d. M. wie folgt: von Bremerhaven nach Wangerooge oder Holland 640 000 ℳ (Sonntagsrückfahrt: 640 000 ℳ); nach Norderney 1 120 000 ℳ, Cuxhaven (über Helgoland) 1 120 000 ℳ; von Wangerooge nach Helgoland 800 000 ℳ (800 000 ℳ); von Norderney nach Helgoland 640 000 ℳ.

— **Der Kampf gegen Eisenbahn-Gepäckdiebe.** Die Diebstähle von Handgepäck in den Eisenbahnabteilen wollen nicht aufhören, und alle Mahnungen der Reichsbahnverwaltung zur Vorsicht scheinen vergeblich. Neuerdings läßt die Reichsbahn einen Aushang folgenden Wortlauts herstellen: Handgepäck-Diebe! Auf Handgepäck achten! Bei kurzem Verlassen der Wagenabteile das Gepäck am Gepäckhalter festschließen. Wer einen Gepäckdieb ergreift oder einen Gepäckdiebstahl anzeigt, so daß der Täter gerichtlich bestraft werden kann, erhält eine Belohnung.

Von der Möglichkeit, das Handgepäck anzuschließen, wird leider kaum Gebrauch gemacht; es genügt eine dünne Stahlkette, um den Griff des Gepäcks und den Gepäckhalter geschlungen und durch ein Schloß gesichert, um den Dieben ihr Handwerk wenigstens so zu erschweren, daß inzwischen Mitreisende oder Bahnbeamte aufmerksam werden; die meisten Diebstähle werden kurz vor der Abfahrt des Zuges ausgeführt, wenn der Reisende sein Gepäck abgesetzt hat und dann sorglos das Abteil verläßt, in der Annahme, die Mitreisenden würden schon aufpassen; häufig sind jedoch gerade diese „Mitreisenden“ die Diebe selbst oder ihre geschickten Helfer.

— **Der Eisenbahnverkehr während des Streiks in Groß-Berlin.** Durch den am Schluß der vergangenen Woche in Berlin ausgebrochenen Streik erlitt der Stadt-, Ring- und Vorortverkehr Störungen, weil verschiedene Betriebswerkstätten in den Streik getreten waren. Der Verkehr vollzog sich unregelmäßig, konnte aber aufrecht erhalten werden.

Die Reichsbahndirektion Berlin teilte dazu am 12. d. M. mit: „Die Streiklage im Bezirk der Reichsbahndirektion Berlin ist im wesentlichen unverändert. Der Fernverkehr ist regelmäßig. Störungen sind nur vorhanden im Güterverkehr sowie auf einzelnen Strecken des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs, besonders auf den Nordstrecken.“ Eine spätere Mitteilung der Reichsbahndirektion Berlin führt aus: Die Streiklage im Eisenbahnbetrieb des Direktionsbezirkes Berlin ist im wesentlichen die gleiche. Der Fernzugverkehr ist nach wie vor vollständig regelmäßig. Infolge Ausbleibens eines Teiles der Rangierer auf einzelnen Güterbahnhöfen ist die Lage im Güterverkehr schwierig. Der Verkehr ist aber bewältigt worden. Der Vorortverkehr auf den nördlichen Vorortstrecken ist unregelmäßig. Im Stadt- und Ringverkehr und auf den übrigen Vorortstrecken wurde der Betrieb im allgemeinen befriedigend durchgeführt. Während auf einzelnen Bahnhöfen Teile der Arbeiterschaft neu in den Streik getreten sind, hat sich die Lage der anderen Dienststellen wieder gebessert. Wir hoffen, den Verkehr in gleichem Umfange auch am Dienstag durchführen zu können.

Im Sonntagsverkehr sind auf den Strecken der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen 1 800 000 Personen befördert worden. Der

Verkehr war namentlich in den Nachmittagsstunden sehr stark und entsprach dem normalen Verkehr an Sommer-Sonntagen. Er ist von der Eisenbahn ohne Schwierigkeiten bewältigt worden.

Der Allgemeine Eisenbahnerverband läßt angesichts der gespannten innerpolitischen Verhältnisse folgende Anweisung an seine Mitglieder ergehen: Die im Augenblick vor allem zu behebenden Schwierigkeiten der Ernährungs- und Papiergeldknappheit sind durch einen Generalstreik und im besonderen durch einen Verkehrsstreik nicht zu beheben.

— **Einfluß des Hamburger Kaiarbeiterstreiks auf den Eisenbahnverkehr.** Aus Hamburg wird der D. A. Z. unterm 7. d. M. berichtet: Der nunmehr nach einwöchiger Dauer beendete Streik der Hamburger Staatskaiarbeiter hat im Verkehrsleben bereits schwere Störungen zur Folge gehabt. Auf den Hamburger Freihafenbahnhöfen, den Verschiebebahnhöfen und darüber hinaus auf den Vorortbahnhöfen, hat sich, wie die Reichsbahndirektion Altona mitteilt, eine so große Zahl beladener Wagen angesammelt, daß, um ein vollständiges Stocken des Betriebes und damit die Unterbindung des Hamburger Ortsverkehrs zu vermeiden, der Zulauf weiterer Wagenladungen für den Freihafen gesperrt werden muß. Ausgenommen von der Sperre sind Sendungen für die Reedereien mit eigenen Kaibetrieben und für alle Privatanschlüsse.

— **Erneute Verkehrssperre im besetzten Gebiet.** Um 12 Uhr in der Nacht vom 7. zum 8. d. M. ist auf 8 Tage erneut die Verkehrssperre über das gesamte besetzte Gebiet verhängt worden. Als Begründung für diese Maßregel wird ein am 4. d. M. abends in Düsseldorf verübtes Attentat angegeben. Bei diesem wurden durch das Werfen einer Handgranate von unbekannter Hand in eine kleine Militärabteilung drei französische Soldaten und von der deutschen Bevölkerung 8 Personen verletzt.

Die Verhängung der Sperre rief wegen ihrer späten Bekanntgabe im Ruhrgebiet großen Wirrwarr hervor. Tausende von Menschen, die nach dem besetzten oder unbesetzten Gebiet gelangen wollten, stauten sich an den Kontrollstellen und mußten schließlich wieder umkehren. Der Lebensmittelmangel wird durch die neue Verkehrssperre weiter verschärft und droht zu einer Katastrophe zu werden.

Infolge der neuen Verkehrssperre ist für Reisen zwischen der britischen Zone und dem unbesetzten Deutschland und in umgekehrter Richtung wieder allgemein der Geleitschein mit den roten Querstreifen erforderlich. Die anläßlich der letzten Verkehrssperre ausgestellten Geleitscheine mit den roten Querstreifen behalten ihre Gültigkeit. Von der Paßstelle in Köln, Domhof 28, werden die schriftlich einzureichenden Gesuche von Bewohnern des unbesetzten Gebiets um Genehmigung der Einreise in die britische Zone bearbeitet und nach Genehmigung durch die Post zugestellt.

— **Bemühungen der „Regie“ um die Hebung ihres Verkehrs.** In den Ludwigshafener Zeitungen vom 1. August erschien eine Bekanntmachung der Eisenbahnregie, nach der im ganzen besetzten Gebiet der gesamte Fracht- und Eilgutverkehr aufgenommen werden soll. Im „L'Echo du Rhin“ vom 27. 7. befindet sich ein Artikel, nach dem die französisch-belgische Regie beabsichtigt, das Berner Übereinkommen über den Internationalen Frachtverkehr anzunehmen, das gewisse Haftpflichtklauseln enthält. Um den ganz unbedeutenden Güterverkehr zu heben, wollen die Franzosen nach dieser Nachricht ihre bisherige Weigerung, eine Haftpflicht anzuerkennen, demnach aufgeben.

— **Der Möbeldiebstahl im Ruhrgebiet.** Aus Gelsenkirchen wird der D. A. Z. unterm 8. d. M. berichtet: Eine Anzahl Städte im neubesetzten Gebiet war von den Franzosen und Belgiern dazu angehalten worden, für die dort untergebrachten belgischen und französischen Eisenbahner, insgesamt 450, Dreizimmerwohnungen mit völliger Ausrüstung zu stellen. Die Gemeindevertretungen haben überall diese Forderung stillschweigend abgelehnt. Heute morgen sind die Franzosen dazu übergegangen, sich die Möbel und Haushaltungsgegenstände aus den einschlägigen Geschäften herauszuholen. In Gelsenkirchen wurde eine große Zahl von Möbelgeschäften und solche der Haushaltungsbranche in den frühesten Morgenstunden von den Franzosen umstellt und im Laufe des Tages die den Franzosen passenden Möbel herausgeholt.

— **Über den Essener Hauptbahnhof unter der Franzosenherrschaft** wird uns aus Essen geschrieben: Welch abwechslungsreiches Bild bot der Essener Hauptbahnhof, als er von den Franzosen noch nicht besetzt war, und welch gewaltiger Verkehr spielte sich dort ab. Ruhe kannte man tagsüber nicht, nur nachts in der Zugpause zwischen dem letzten Zuge und dem ersten Frühzug von 2.00 Uhr bis 4.00 Uhr. Das Publikum und die Reisenden kamen und gingen und niemals war die Bahnhofshalle leer. Und heute? An den zeitweise geöffneten Schaltern stehen 5—10 Personen, die sich Fahrkarten lösen, d. h. dann riesiger Verkehr. Früher, in Friedenszeiten, hatten wir um diese Zeit (Sommer) den stärksten Verkehr, denn Juli/August sind die Ferienmonate, da waren alle 8 Schalter links am Eingang und auch die 4 ersten Schalter der Neuanlage von morgens 5.00 Uhr bis abends 12.00 Uhr ununterbrochen geöffnet. Am Schalter 1 und 2 war der Kartenverkauf nach den Stationen außerhalb der Staatsbahn sowie der internationale Verkehr und der der Monatskarten, dann kamen die Schalter, die die Fahrkarten für die 2. und 4. Klasse verausgabten, die nie leerstanden, da es keine Zugpausen gab. Es wurden durchschnittlich an jedem Schalter 5—6000 Fahrkarten verkauft. Dann waren in der Neuanlage die Schalter 3. Klasse, auch hier ununterbrochener Betrieb; verkauft wurden hier durchschnittlich 6000—8000 Fahrkarten täglich. Es wurden also in der Hauptreisezeit durchschnittlich 80—100 000 Fahrkarten täglich verkauft einschließlich Monatskarten und Arbeiterkarten. Dann war noch ein besonderer Schalter für Ferienkarten angelegt, und die Reisenden, die die Ferienzüge benutzten, konnten schon Wochen vorher ihre Karten lösen. Und heute? Am Schalter I gibt es Internationale Fahrkarten, sogar bis Paris, dann sind noch zwei andere Schalter zeitweise geöffnet, die Fahrkarten 1.—4. Klase nach Stationen der näheren Umgebung verkaufen. Die Bahnsteigkarten werden aus Bequemlichkeit an der Sperre abgegeben. Unsere schönen Fahrkartendruckapparate liegen alle verwahrlost da, die Franzosen können offenbar nicht mit ihnen umgehen. Den Schalterdienst versehen Damen, es sind Deutsche, die aber den Reisenden gegenüber ziemlich unfreundlich auftreten. Rechts und links der Schalter sind Fahrpreistafeln und Fahrpläne angebracht, die die Fahrpreise der Fahrkarten bis Köln bzw. die Ab- und Ankunftszeiten der Züge angeben, natürlich ist alles requiriertes Material. Die Gepäckabfertigung, wo früher jeder ohne weiteres und ohne Risiko sein Gepäck aufgeben konnte, liegt gänzlich verlassen da, die Handkarren und Gepäckwagen, die zur Beförderung des Gepäcks mittels Aufzug zum Bahnsteig dienten, werden von den französischen Soldaten und Eisenbahnern zu allerlei Transporten benutzt, z. B. um das Gepäck eines Offiziers zu verladen. Das ist der ganze Betrieb der Gepäckabfertigung. Die Expreßgutabfertigung ruht vollständig. Wieviel Expreßgut wurde dort früher aufgegeben bzw. abgeholt, das frische Obst, die Delikatessen, das Geflügel, die lebenden Tiere. Heute ruht auch hier alles.

Der Wartesaal, der früher als Aufenthalt-, Speise- und Erfrischungsraum für Reisende und Durchreisende diente, liegt verlassen da. Die Bahnhofsbuchhandlung ist in eine französische Buchhandlung umgewandelt, in der die neuesten französischen Zeitungen und Propagandaschriften angeboten werden.

Die Bahnsteige. Wie trostlos und verlassen sind sie. Welch Verkehr spielte sich hier früher ab. Die Auf- und Abgänge waren stets voller Menschen, die Bahnsteige selber niemals leer, da fortgesetzt Züge fuhren. Mit welcher Pünktlichkeit und peinlichen Genauigkeit wickelte sich dieser gewaltige Verkehr jahraus, jahrein, ohne Unfälle ab. Heute. Die Bahnsteige menschenleer und totenstill. Nur wenn ein Zug abfährt oder ankommt, ändert sich das Bild ein wenig. Dann steigen ein paar Leute ein, meist sind es französische Urlauber oder sonst im französischen Dienst stehende Personen und französische Eisenbahner. Die paar sogenannten deutschen Reisenden kann man zählen. Das heißt dann in der französischen Propaganda und Übertreibung riesiger Verkehr. Die Schienen, die alle rostig sind, bis auf das Gleis, das benutzt wird, zeigen deutlich, wie stark der Zugverkehr ist. Auch die Stellwerke liegen tot und verlassen da, da die Franzosen mit den elektrischen Apparaten nicht umzugehen verstehen. Zu den Bahnsteigen führt nur ein Eingang und Ausgang, während früher der Haupt- und zwei Nebeneingänge in Betrieb waren.

Alles in allem zeigt also der Essener Hauptbahnhof ein ziemlich trostloses und trauriges Bild; von einem größeren Verkehr kann gar keine Rede sein.

— **Festnahme eines Verräters.** Vor einigen Tagen gelang es den Leiter der französischen Eisenbahnregie im Abschnitt Essen-Dortmund, den ehemaligen Oberbahnhofsvorsteher Georg aus Vorhalle bei Hagen, derart zu überlisten, daß er verhaftet und ins unbesetzte Gebiet abtransportiert werden konnte. Er befindet sich zurzeit im Gefängnis in Leipzig.

— **Halle-Hettstedter Eisenbahn.** In der Generalversammlung wurde beschlossen, das Kapital um 13 Mill., d. i. auf 23,5 Mill. Mark zu erhöhen. Davon soll die Aktiengesellschaft für Verkehrswesen als Bezahlung für gelieferte Lokomotiven 2,1 Millionen Mark zu einem Kurse von 40 000 % erhalten, ebenfalls die alten Aktionäre 10,5 Millionen Mark im Verhältnis von 1 : 1 zu 40 000 %; 400 000 ℳ neue Aktien bekommt die Gesellschaft zum Nennwert. Davon sollen Vorstand und Aufsichtsrat 150 000 ℳ zu 40 000 % beziehen können. Der Rest bleibt zur freien Ver-

[...]gung der Verwaltung. Die Kapitalerhöhung bringt außer der [...]bzahlung der Lokomotiven der Gesellschaft rund 4½ Milliar[...]n Mark neuer Mittel. Die Vergütung des Aufsichtsrates soll [...] der Weise festgesetzt werden, daß sie das Fünffache des [...]reises einer Fahrkarte 2. Klasse von Halle nach Hettstedt [...]trägt, berechnet am Schluß des Geschäftsjahres. Die Verwal[...]ng teilt mit, daß mit Rücksicht auf die Geldentwertung die [...]kündigten Obligationen mit dem zwanzigfachen Betrage [...]rückgezahlt werden sollen.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein [...]eutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen [...]fgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat [...]genüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
[...]m 15.7.–21.7.23 das	110 800 fache	20 000 fache	55 940 fache
„ 22.7.–28.7.23 „	138 750 „	30 000 „	73 500 „
„ 29.7.– 4.8.23 „	296 305 „	60 000 „	154 520 „
am 10.8.23 „	2 145 966 „*)	120 000 „	930 385 „*)

*) Die Unterlagen mußten teilweise geschätzt werden, weil [...]egen des Streiks genaue Preise nicht vorliegen.

Österreich.

— **Statut für die „Österreichischen Bundesbahnen“*).** Auf [...]rund des § 19 des Bundesgesetzes vom 19. Juli 1923, BGBl. [...]r. 407, über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichi[...]he Bundesbahnen“ wurde nachstehendes Statut der „Öster[...]eichischen Bundesbahnen“ erlassen.

§ 1. Allgemeine Bestimmungen.

1. Die „Österreichischen Bundesbahnen“ werden vom Vor[...]ande geleitet.

2. Die Überwachung der Geschäftsführung der „Österreichi[...]hen Bundesbahnen“ bei gleichzeitiger Wahrung allgemeiner [...]teressen obliegt der Verwaltungskommission.

3. Zur Besorgung der Geschäfte der Unternehmung „Öster[...]eichische Bundesbahnen“ bedient sich der Vorstand einer Gene[...]ldirektion mit dem Sitze in Wien.

§ 2. Firmazeichnung.

1. Die Firma „Österreichische Bundesbahnen“ wird derart [...]zeichnet, daß dem in irgendeiner Weise geschriebenen oder [...]edruckten Wortlaut der Firma die Unterschrift des Vorsitzen[...]en des Vorstandes (Generaldirektor) allein oder zweier Vor[...]andsmitglieder oder eines Vorstandsmitgliedes und eines Pro[...]uristen oder zweier Prokuristen beigesetzt wird.

2. Die Prokuristen haben bei Zeichnung der Firma ihrem [...]amen den Zusatz „per procuram“ oder „p. p.“ beizusetzen.

§ 3. Der Vorstand.

1. Der Vorstand besteht aus einem Vorsitzenden und vier [...]orstandsmitgliedern, von denen eines den Vorsitzenden ständig [...]ertritt.

2. Der Vorsitzende führt den Titel „Generaldirektor“, die [...]brigen Vorstandsmitglieder den Titel „Direktor“ mit einem [...]en von ihnen vertretenen Dienstzweig andeutenden Zusatz.

3. Der Generaldirektor und die Vorstandsmitglieder sind für [...]lle auf den Eisenbahnbetrieb bezughabenden Handlungen und [...]nterlassungen verantwortlich.

4. Der Beschlußfassung des Vorstandes ist vorbehalten: [...]) die Erteilung und Entziehung der Prokura oder der Hand[...]ngsvollmacht an Beamte des Unternehmens; der Inhalt der [...]andlungsvollmacht kann auch im Wege der Dienstvorschriften [...]eregelt werden; b) die Erlassung der Geschäftsordnungen für [...]en Vorstand des Unternehmens, die Generaldirektion und die [...]undesbahndirektionen; c) die Errichtung, Sitzverlegung und [...]uflassung von Bundesbahndirektionen; solche Beschlüsse unter[...]egen der Genehmigung der Bundesregierung; d) Änderungen [...] der Einteilung der Direktionsbezirke und der inneren Glie[...]erung der Bundesbahndirektionen; e) die Aufstellung der [...]ienstordnung für die Angestellten des Unternehmens sowie der [...]llgemeinen Personalvorschriften und der wichtigeren Gebührenvorschriften; f) die Ernennung der Beamten der Unternehmung. Der Vorstand ist jedoch berechtigt, das Recht der Ernennung gewisser Kategorien von Beamten an einen der Abteilungsvorstände der Generaldirektion oder an die Vorstände der Bundesbahndirektionen zu übertragen; g) die Feststellung des jährlichen Wirtschaftsplanes; h) die Feststellung der Jahresbilanz und der Ertragsrechnung; i) die Aufnahme von Krediten; j) die Beschlußfassung über alle Tarifangelegenheiten, welche gemäß § 14 des Bundesgesetzes vom 19. Juli 1923, BGBl. Nr. 407, der Genehmigung der Bundesregierung unterliegen.

5. Der Vorstand hat besondere Vorkehrungen dafür zu treffen, daß der im Finanzgesetze als Bundeszuschuß jeweils vorgesehene Betrag nicht überschritten wird. Die Überschreitung der Ansätze des jährlich aufzustellenden Wirtschaftsplanes oder nicht vorhergesehene Ausgaben, für deren Bedeckung nicht bereits Vorsorge getroffen ist, sind nur mit Zustimmung des mit der Leitung des finanziellen Dienstes betrauten Vorstandsmitgliedes zulässig.

*) Über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichi[...]che Bundesbahnen“ siehe Nr. 32, S. 521 fgd.

§ 4. Wirkungskreis der Generaldirektion.

Der Generaldirektion obliegt: a) die oberste einheitliche Verwaltung und Beaufsichtigung des Betriebes der „Österreichischen Bundesbahnen“, ihrer Hilfsanstalten und Nebenbetriebe; b) die unmittelbare Besorgung des Tarifdienstes, des Verkehrseinnahmedienstes, des Werkstättendienstes, der Dienstgüterbeschaffung, die Einführung der elektrischen Zugförderung und die Flüssigmachung der Ruhe- und Versorgungsgenüsse für den ganzen Bundesbahnbereich und die Hauptbuchführung der Unternehmung.

§ 5. Gliederung der Generaldirektion.

Die Generaldirektion umfaßt mehrere Abteilungen; ihre Zahl und Gliederung werden in der Geschäftsordnung der Generaldirektion festgesetzt.

§ 6. Der Generaldirektor.

An der Spitze der Generaldirektion steht der Generaldirektor. Er sorgt für die ordnungsmäßige Handhabung des Dienstes durch die berufenen Organe und hat diese zur pflichtgemäßen Erfüllung ihrer dienstlichen Obliegenheiten anzuhalten.

§ 7. Bundesbahndirektionen.

In unmittelbarer Unterordnung unter der Generaldirektion sind zur Leitung des örtlichen Betriebsdienstes auf den von der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ betriebenen Eisenbahnen und Schiffahrtslinien die Bundesbahndirektionen berufen.

§ 8. Aufgaben der Bundesbahndirektionen.

1. Den Bundesbahndirektionen obliegt unter der obersten Leitung der Generaldirektion und auf Grund der von derselben ergehenden Weisungen die örtliche Verwaltung der zu ihrem Bezirke gehörigen Bahnstrecken (Schiffahrtslinien).

2. Die Bundesbahndirektionen sind für die Sicherheit, Regelmäßigkeit und Ordnung des Betriebes im Rahmen ihres örtlichen und sachlichen Wirkungskreises im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 verantwortlich.

3. Die innere Gliederung der Bundesbahndirektionen wird durch den Vorstand der „Österreichischen Bundesbahnen“ bestimmt.

§ 9. Leitung der Bundesbahndirektionen.

1. Jede Bundesbahndirektion wird von einem Dienstvorstande geleitet, welcher den Titel „Bundesbahndirektor“ führt. Dieser ist für die gesamte Geschäftsführung, insbesondere für die Sicherheit, Ordnung, Regelmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des Betriebes innerhalb seines Direktionsbezirkes verantwortlich.

2. Dem Bundesbahndirektor wird entweder ein administrativ oder ein technisch vorgebildeter Stellvertreter beigegeben, je nachdem der Bundesbahndirektor aus dem technischen oder administrativen Dienste hervorgegangen ist. Der Stellvertreter führt den Titel „Bundesbahndirektor-Stellvertreter“.

3. Der Stellvertreter ist verpflichtet, den Bundesbahndirektor bei Bewältigung seiner Aufgaben zu unterstützen und ihm mit seinem fachlichen Rate zur Seite zu stehen.

4. Sämtliche Organe der Bundesbahndirektionen haben den Dienst innerhalb der bestehenden Vorschriften nach den vom Bundesbahndirektor erteilten Weisungen zu führen und sind ihm für ihre Dienstleistung verantwortlich.

5. Zur Regelung der inneren Dienstführung bei den Bundesbahndirektionen werden vom Vorstande der Unternehmung eine einheitliche Geschäftsordnung sowie Vorschriften über den Kassen-, Rechnungs- und Buchungsdienst erlassen.

§ 10. Wirkungskreis des Bundesbahndirektors.

1. Dem Bundesbahndirektor obliegt persönlich die Ausführung der Anordnungen der Generaldirektion zu veranlassen und zu überwachen, die ihm unterstehenden Organe zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten anzuhalten und für ihr gedeihliches Zusammen-

wirken sowie für die Beobachtung größter Wirtschaftlichkeit im Betriebe zu sorgen.

2. Er hat das Geschäftsergebnis des Bezirkes sorgsam zu beobachten und auf dessen Verbesserung sowie der Betriebsführung überhaupt durch geeignete Maßnahmen innerhalb seines Wirkungskreises und durch Antragstellung bei der Generaldirektion hinzuwirken. Er hat ferner den kommerziellen Bedürfnissen des Bezirkes besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und sich hiernach ergebende Anträge an die Generaldirektion unter eingehender Darstellung der besonderen Verhältnisse zu stellen.

3. Bei Gefahr im Verzuge ist der Bundesbahndirektor berechtigt und verpflichtet, auch in Angelegenheiten, welche seinen Wirkungskreis überschreiten, die erforderlichen Verfügungen zu treffen. Behufs nachträglicher Genehmigung derselben hat er sofort der Generaldirektion Bericht zu erstatten.

§ 11. Ausführende Dienststellen.

Den örtlichen Betriebsdienst besorgen die ausführenden Dienststellen, ihren Wirkungskreis bestimmt die Generaldirektion.

§ 12. Schlußbestimmungen.

Das mit Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Januar 1896 erlassene Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern samt allen bisher erschienenen auf dasselbe bezughabenden Ergänzungen und Abänderungen sowie alle sonstigen entgegenstehenden Bestimmungen treten außer Kraft.

Ungarn.

— Ungarns Außenhandel im ersten Vierteljahr 1923. Nach den Statistischen Monatsheften gestaltete sich der ungarische Außenhandel in den Monaten Januar bis März d. J. folgendermaßen: Die Einfuhr betrug 10,2, die Ausfuhr 1,8 Mill. Meterzentner. Der Wert der Einfuhr in diesen drei Monaten kann auf 75,4 Milliarden, der Wert der Ausfuhr auf 38,2 Milliarden geschätzt werden. Demnach schlossen die ersten drei Monate d. J. mit einem Passivum von 37,7 Milliarden Kronen ab. Eingeführt wurden 4 Mill. Meterzentner Holz aus Rumänien, 3 Mill. Meterzentner Kohle, 767 000 Mtz. andere Mineralien, ferner 161 000 Mtz. Salz, 167 000 Mtz. Papier und Papierwaren, 112 000 Mtz. Mineralöl, 76 000 Mtz. Textilrohmaterial und Fertigwaren, 70 000 Mtz. chemische Hilfsstoffe und chemische Erzeugnisse. Schließlich wären noch 39 000 Mtz. Maschinen und 37 000 Mtz. Reis als Einfuhrgüter zu erwähnen. Den größten Teil der Ausfuhr bildet die Wiedergutmachungskohle mit 670 000 Mtz. Ausgeführt wurden ferner 215 000 Mtz. Mehl und 33 568 Stück Schlacht- und Zugvieh. Die Weinausfuhr ist erheblich zurückgegangen; denn während in den ersten drei Monaten des Vorjahres 444 000 Mtz. ausgeführt wurden, betrug die Weinausfuhr in den ersten drei Monaten d. J. im ganzen 26 000 Mtz. An Obst, Gemüse und Grünzeug wurden 143 000 Mtz., an rohem Kalkstein 104 000 Mtz., an Zement 58 000 Mtz., an Ziegeln 41 000 Mtz. und an Eisen und Eisenwaren 32 000 Mtz. ausgeführt. Schließlich wären noch als Ausfuhrartikel zu erwähnen: Maschinen mit 29 000, Zucker mit 23 000 und Abfälle mit 50 000 Mtz.

— Die Verwertung der ungarischen Naturkräfte zur Versorgung mit elektrischer Kraft, mit besonderer Rücksicht auf die Kohlenfrage. Hierüber hielt Staatsbaurat Ladislaus v. Verebely, der Leiter des Elektrisierungsbüros der ungarischen Staatsbahnen einen beachtenswerten Vortrag. Er wies zunächst darauf hin, daß der Vertrag von Trianon Ungarn die zur großangelegten elektrischen Kraftwirtschaft benötigten Kraftquellen raubte. Von den dem alten Ungarn zur Verfügung gestandenen 1,7 Millionen Pferdekräften der Flüsse verblieben nur noch 174 480 PS., die aber wegen ihrer geographischen Lage nur schwer ausgebaut werden können. Da die Erdgas-, Petroleum- und sonstigen Kraftquellen gleichfalls verlorengingen, ist die Versorgung mit elektrischer Kraft vorläufig auf die Kohlenbergwerke angewiesen. Der Wärmewert der sämtlichen Kohlenlager Ungarns, einschließlich der Lignitgruben, beträgt 3850 Billionen Wärmeeinheiten. Hierzu kommen noch die Torflager, die auf 144 Millionen Tonnen bzw. 416 Billionen Wärmeeinheiten geschätzt werden können. Der Kohlenvorrat wird von Jahr zu Jahr vermindert, so daß er in 62 Jahren aufgebraucht sein wird. Ungarn muß daher den Bedarf teilweise mit ausländischer Kohle decken. Zieht man nun in Betracht, daß der ganze Wärmebedarf Rumpfungarns für das Jahr 1923 mit 45 Billionen Wärmeeinheiten veranschlagt ist, wovon 27 Billionen durch die einheimischen Kohlengruben gedeckt werden, während 18 Billionen Wärmeeinheiten, d. i. 2,7 Millionen Tonnen Kohle vom Auslande beschafft werden müssen, so liegt es klar auf der Hand, daß die zur Beschaffung der ausländischen Kohle benötigte Ausgabe von 100 Milliarden Kronen fast unmöglich ist. Redner betonte m Nachdruck, daß in Ungarns Wärmewirtschaft eine erschreckend Verschwendung wahrzunehmen sei, mit der unbedingt au geräumt werden müsse. Diese Verschwendung kann nur durc eine großangelegte Elektrisierung der ungarischen Kraftwir schaft gehemmt werden.

Der Vortragende wies sodann auf Grund statistischer A gaben nach, daß 80 % des Kohlenverbrauchs der Eisenbahne durch die Elektrisierung beeinflußt werden und hiervon 60 % d. h. rund 929 500 t Kohle im Jahr erspart werden können. I den Industrieanlagen wären noch 70 % zu ersparen. Bei de Eisenbahnen würden 1 415 400 t an Kohlen erspart werde können. Zieht man nun den ganzen Kohlenverbrauch in Betrach so hätten in Ungarn im Jahre 1922, im Falle einer elektrische Energiewirtschaft, 3¼ Millionen Tonnen Kohlen erspart werde können.

Als ein besonderer Vorteil der Elektrisierung wäre noch z erwähnen, daß die minderwertigen Lignit- und Torflager wir schaftlicher ausgenutzt werden könnten.

Der Vortragende führte sodann aus, daß die für die Ve sorgung des Landes bestimmten Kraftwerke in der Nähe de Bergwerke und dort aufgebaut werden müßten, wo das für de Betrieb der Kondensatoren erforderliche Wasser in geeignete Menge vorhanden ist. In Ungarn wären insgesamt acht groß Dampfkraftwerke, und an einzelnen geeigneten Stellen kleiner Werke zu errichten. In erster Reihe müßte das Nádasladány Werk mit einer Leistungsfähigkeit von 60 000 Kilowattstunde ausgebaut werden. Durch dieses Werk könnte man die Buda pest-Brucker und die Budapest-Ujdombovárer elektrische Eisenbahnlinien, ferner Székesfehérvár (Stuhlweißenburg) un die ganze Balaton- (Plattensee-) Gegend mit elektrischer Kra versorgen, und es verblieben noch für Budapest 50 Millione Kilowattstunden zur Verfügung. Der Vortragende erwähnt schließlich, daß die Aufgabe des Staates die Elektrisierung de Bahnen und die Errichtung der Anlagen für die elektrische Fernlinien sei, während die privaten Unternehmungen mit de Bau der Überlandzentralen betraut werden müßten.

Übrige europäische Länder.

— Verkehrssperre im Memelgebiet. Aus Memel wird unter 8. d. M. gemeldet: Die Litauer haben gestern nachmittag plötz lich den Zugverkehr über Pogegen nach Tilsit un dem Reich gesperrt, nachdem sie die nach dem Meme gebiet unterwegs befindlichen deutschen Züge noch übernomme hatten. Innerhalb des Memelgebiets verkehren die Personenzüg Was die Litauer mit dieser Maßregel bezwecken, ist bisher nich völlig durchsichtig. Vielleicht beabsichtigen sie wegen der an gestrebten Übernahme der deutschen Eisenbahnen in litauisch Verwaltung eine vollendete Tatsache zu schaffen. Verhandlun gen zur Klärung der Lage sind eingeleitet.

WTB. berichtet hierüber aus Memel vom gleichen Tage: Vo der Kanzlei des Landesdirektoriums wird mitgeteilt: A 7. August mittags wurden auf Vorschlag des Landesdirektorium und auf Verfügung des obersten Bevollmächtigten der litauische Regierung für das Memelgebiet die memelländischen Staats bahnen vom Verkehrsministerium der litauischen Republik übe nommen.

— Beschleunigtes Eilgut auf den tschechoslowakischen Eise bahnen. Die tschechoslowakischen Eisenbahnen haben mit Gü tigkeit vom 1. August d. J. eine neue Beförderungsart ei geführt. Es ist dies das beschleunigte Eilgut. Bishe gab es nur Schnellzugsgut. Die Partei, welche eine Sendung mi Schnellzug befördern wollte, hatte das Recht, dies im Fracht briefe vorzuschreiben. Ging die Eisenbahn auf diesen Eintra ein, so wurde die Eilgutfracht mit einem Zuschlage von 50 % eingehoben. Künftig wird dies auch bei Vorschreibung der Be förderung mit Personenzügen der Fall sein. Bisher war ei solcher Antrag auf Beförderung mit Personenzügen im Tarif nicht vorgesehen. Auch hier wird ein 50prozentiger Zuschlag z den Frachtsätzen für gewöhnliches Eilgut eingehoben. Ein Ausnahme machen die Lebensmittel. Bei diesen wird der 50pro zentige Zuschlag nur bei Beförderung mit Schnellzügen ei gehoben. Bei Beförderung mit Personenzügen wird für Lebens mittel dieselbe Fracht gezahlt wie bei Beförderung als Eilgut

— Die französische Flagge auf der Donau. Vor dem Krieg war die französische Flagge auf der Donau nur durch eine kleinen Schleppdampfer von 200 PS. vertreten und durch etw 10 Kähne, die einer Firma Dreyfus gehörten, und mit welche in der Hauptsache Ausfuhrgetreide zur Verschiffung nac Braila gebracht wurde. Infolge der Zusprechung von be schlagnahmten deutschen und österreichischen Schiffen durc den amerikanischen Schiedsrichter, weist heute die französi sche Flagge auf der Donau 12 Schleppdampfer von zusamme

0 PS. und 70 Kähne von einem Gesamtfassungsvermögen 63 000 t. Um diese Donauflotte zu betreiben und um den nzösischen Handel in Mitteleuropa auszudehnen, hat die nzösische Regierung die „Société de Navigation Danubienne" N. D.) gegründet unter Mitwirkung der Seereedereien ompagnies Fraissinet" und „Messagieres Maritimes". Der nzösische Staat unterstützt die S. N. D. und läßt sie durch Nationale Schiffahrtsamt kontrollieren. Es können also von rseille abgehende Güter unter französischer Flagge die nau hinauf bis nach Regensburg fahren.

– **Zur Revision der Rheinschiffahrtsakte von 1868.** In dem ben erschienenen Jahresbericht des Nordostschweizerischen rbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee mit Sitz in St. Gallen, icht sich der Vorstand dieses Vereins auch über seine Stelgnahme zur Revision der Rheinschiffahrtsakte und über den rtrag von Versailles in seinen Beziehungen zur Akte aus. Er sich dabei vom Völkerrechtslehrer der Züricher Universität, of. Dr. Ed. His, beraten lassen. Vor allem wird in dem Bericht tgestellt, daß die Zentralkommission für den Rhein mit einer ht zu billigenden Gewalt die wesentlichen Bestimmunn der Rheinschiffahrtsakte von 1868 beseitigt und durch einne Artikel des Versailler Vertrages von 1919 ersetzt hat, die Interessen der Schweiz zum Teil sehr stark widerstreiten. ch der Straßburger Kompromiß vom 10. Mai 1922 betr. den sbau des Oberrheins beruhe auf einer Durchzwängung des rsailler Rechtes gegenüber den bisherigen Rechten der Rheiniffahrtsakte. Bezüglich der bevorstehenden Revision der te wird vorgeschlagen, Hinweise auf andere Konventionen d Verträge, wie der Versailler Vertrag, wegzulassen, da die weiz diesen letzteren nicht mitunterzeichnet habe. Die weiz solle die Aufnahme einer ausdrücklichen Bestimmung rlangen, wonach die Kanalstrecke beim Kembserwerk dem ien Rheine gleichgestellt und für die ungehinderte Schiffahrt en zu halten sei. Außerdem wäre ausdrücklich die Verpflichng Frankreichs aufzunehmen, den Bau und den Unterhalt des itenkanals der Aufsicht und der direkten Leitung der Zentralmmission für die Rheinschiffahrt zu unterstellen. Es müsse ner eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach die Öffng und Schließung der Schleusen stets ohne Verzug zu ergen habe; nötigenfalls solle die Leitung des Seitenkanals nem internationalen ständigen Beamten übertragen werden. e Befugnisse der Zentralkommission sollten sich auf die omunterhaltsprojekte der einzelnen Staaten ausdehnen, denn e bloße Verständigung der anliegenden Staaten genüge nicht, eil die gesamte internationale Schiffahrt, auch der nicht in der ntralkommission vertretenen Staaten, am Stromunterhalt intersiert sei. Auch müsse sich die Schweiz dagegen wehren, daß r Ausbesserungsarbeiten von der Zentralkommission zu gehmigende Abgaben erhoben werden dürfen. Solche Ausgaben llen durch die Staaten direkt getragen werden und nicht die ernationale Schiffahrt finanziell belasten. Die im französien Revisionsentwurf als „droits de statistique" bezeichneten gaben sind zu streichen, weil sie materiell nicht berechtigt d und höchstens Anlaß zu Fahrtunterbrechungen geben könn. Ausdrücklich sollte daran festgehalten werden, daß durchhrende Schiffe (Transit) nicht in einem Zwischenstaate angelten werden dürfen, etwa aus zollamtlichen Gründen. Ferner lle die Schweiz grundsätzlich für die Gleichberechtigung aller aggen und Häfen eintreten und eine Bevorzugung der Konthenten der Akte gegenüber den Nichtkontrahenten ablehnen. e Zulassungsbedingungen zur Schiffahrt seien nicht mehr so e bisher zu regeln, sondern jedem einzelnen Staate zu übersen, weil Staaten, die nicht Kontrahenten der Rheinschiffhrtsakte sind, sonst zurückgesetzt werden könnten. Der anzösische Vorschlag, wonach die Zentralkommission auch nktionen einer den Rheinschiffahrtsgerichten übergeordneten kursinstanz übernehmen soll, sei von der Schweiz zu verwern, weil die Zentralkommission eine politische und Verwalngsbehörde sei und die Ausübung der richterlichen Gewalt zu spektieren sei. Zum Schlusse sagt der Bericht, daß der fransische Vorschlag, wonach die Schiffahrt bis zum Bodensee annommen werde, zu begrüßen sei. Gegen die Ausdehnung der hiffahrt bis zum Bodensee hat in der Schweiz niemand etwas nzuwenden, im Gegenteil, diese Wasserstraße ist kürzlich vom ndesrat als eine der zunächst in Betracht kommenden aufzählt worden und damit ist jedermann einverstanden. Wenn er gesagt werden soll, daß man die Ausdehnung der Zuständiglit der Zentralkommission bis zum Bodensee begrüße, so üfte der Verband damit in der Schweiz auf heftigen Widerand stoßen. Wäre die Zentralkommission das, was sie früher wesen ist, und nicht eine Instanz von fast ausschließlich polichem Einschlag, dann könnte vielleicht von einer Zuständigitserweiterung die Rede sein, so aber nicht.

— **Rheinverkehr in Basel.** Der Rheinverkehr nach Basel idet dieses Jahr außerordentlich unter der Ruhrbesetzung. ie Fahrten nach Basel konnten erst im Monat April aufgenommen werden. Seither wurden 21 327 t Güter bergwärts geschleppt und von Basel talwärts 12 005 t, so daß bis Ende Juli ein Gesamtumschlag im Baseler Rheinhafen von 33 333 t zu verzeichnen ist, also gerade so viel als im Vorjahre bis Ende Mai umgeschlagen wurde. Im Vorjahre betrug der Gesamt-Rheinumschlag bis Ende Juli 98 004 t, also beinahe dreimal so viel als in diesem Jahre, trotzdem der schweizerischen Flotte seit Mitte Juni zwei neue leistungsfähige Dampfer zur Verfügung stehen.

— **Die Schweiz und der französische Außenhandel.** Die Schweiz. Verkehrskorrespondenz schreibt: Die soeben erschienene französische Handelsstatistik für das erste Halbjahr 1923 muß in der Schweiz unter allen Umständen schwere Bedenken hervorrufen, denn sie zeigt, daß die Passivität der schweizerischen Handelsbilanz im Verkehr mit Frankreich fortwährend im Wachsen begriffen ist. Frankreich hat allen Grund, die Schweiz als einen ihrer besten Kunden anzusehen und auch demgemäß zu behandeln. Während der schweizerische Export nach Frankreich im ersten Halbjahr 1922 sich noch auf rund 237,34 Millionen Fr. belief, ist er in der gleichen Periode des laufenden Jahres nur um 28,7 Mill. Fr. gestiegen, während der schweizerische Import aus Frankreich für die ersten sechs Monate im laufenden Jahre gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres um 498 Mill. Fr. zugenommen hat. Die Passivität der schweizerischen Handelsbilanz im Verkehr mit Frankreich beläuft sich im ersten Halbjahr 1923 auf rund 650 Mill. Fr. und stellt sich damit gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres um 470 Mill. Franken schlechter. Diese Zahlen zeigen, wie die schweizerische Volkswirtschaft nach und nach immer mehr in die Abhängigkeit von Frankreich gerät und es ist höchste Zeit, daß sich der schweizerische Handel auf sich selbst besinnt und seine Bestellungen dort macht, wo auch seine Absatzgebiete liegen.

— **Der Faucille- und Montblanc-Durchstich.** Bekanntlich ließ 1919 der französische Bautenminister erkennen, daß er dem Durchstich der Faucille und des Montblanc nicht geneigt sei, aber in der letzten Zeit hört man doch wieder viel von dieser französisch-italienischen Linie reden. Es heißt, der oberste Rat der öffentlichen Arbeiten in Frankreich habe eine neue Prüfung der Projekte angeordnet. Nun haben kürzlich das französisch-schweizerische Syndikat für die Faucille-Linie in Verbindung mit der „Association de la Suisse à la Mer" und die französische Handelskammer für die Schweiz in Genf einen gemeinsamen Appell an die Handelskammern gerichtet, in welchem auf die Notwendigkeit der Wiederaufnahme der Arbeiten für den Faucille- und den Montblanc-Durchstich hingewiesen wird. Es wird darin auf die Erfahrungen hingewiesen, die man in der Schweiz mit der Herstellung der zweiten Simplongalerie und dem Hauensteinbasistunnel, gemacht hat, wobei die Kostenvoranschläge, die noch vor dem Kriege in den Jahren 1912 und 1911 aufgestellt worden seien, nur um ein unbedeutendes überschritten worden seien. Es wird daraus der Schluß abgeleitet, daß es unnötig gewesen sei, im Jahre 1919 den Kostenvoranschlag für den Faucille-Durchstich, der 1913 durch die interministerielle Kommission auf 144 Millionen festgesetzt worden war, um 50 % zu erhöhen. Nun sind aber immer noch wichtige Widerstände zu überwinden. So ist z. B. die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn dem Faucille-Durchstich nicht gewogen, weil sie 40 Millionen aufgewendet hat für die Frasne-Vallorbe-Linie zur Erlangung einer besseren Verbindung mit dem Simplon, aber, so heißt es in dem Appell, man dürfte nicht vergessen, daß die Frasne-Vallorbe-Linie nur eine Verkürzung von 17 km zur Folge gehabt habe und dies nur in der Richtung des Simplons, während der Faucille-Durchstich für die Strecke Paris-Genf-Hochsavoyen eine Verkürzung von rund 100 km bringen werde. Außerdem hätte die Faucille als Zufahrtslinie zum Montblanc die größten Vorteile im Gefolge: einmal liege sie ganz auf französischem Boden und die Ausmündung des letzten Tunnels gestatte ihr eine völlige Umgehung des schweizerischen Kantons Genf, aber auch die Durchquerung des Kantons Genf, wobei die Grenzschwierigkeiten auf die gleiche Art behoben werden könnten, wie dies in bezug auf die Reichsbahn bei Basel und Schaffhausen geschehe. Die Faucille-Linie müßte aber die Linien von Dijon und Chalon-sur-Saône bis Lons-le-Saunier an sich ziehen, sei es durch Aufkauf oder durch Anschluß an die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn. Auch müßte die Linie elektrisch betrieben werden und elektrische Kraft aus den projektierten Rhonekraftwerken erhalten. Die vom Kanton Genf herzustellende Strecke Eaux-Vives bis Annemasse müßte an die Faucille- Linie verpachtet werden. Die Verlängerung der Linien von Dijon und Chalon nach Genf und Annemasse durch den Montblanc-Durchstich würde der Gesamtlinie eine ungeahnte Bedeutung verleihen. Es wäre eine internationale Transversallinie erster Klasse zwischen den atlantischen Häfen einerseits gegen die Schweiz und von Paris und Mittelfrankreich nach Italien. Da die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft auch dem Montblanc-Durchstich ungünstig ge-

sinnt ist, weil er dem Montcenis Wettbewerb machen würde, wäre für die Montblanc-Bahn eine besondere Gesellschaft zu gründen. Trotzdem an diesem Appell auch schweizerische Instanzen beteiligt sind, wird man in der Schweiz das Faucille-Projekt mit aller Entschiedenheit ablehnen, denn es bietet wohl für die Stadt Genf einige Vorteile, für die übrige Schweiz und das schweizerische Bahnnetz aber nur Nachteile. Daß gegenwärtig das Faucille-Projekt wieder von Frankreich in den Vordergrund geschoben wird, ist dem Umstande zuzuschreiben, daß die französische Verkehrspolitik zurzeit auf nichts so erpicht ist als auf eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse seiner atlantischen Häfen. In der Schweiz aber kann von einer Unterstützung solcher Projekte keine Rede sein.

— **Eisenbahnschutz in Irland.** Im irischen Parlament ist ein sehr hoher Betrag für den Schutz der Eisenbahnen gegen verbrecherische Überfälle und für die Beseitigung von deren Folgen angefordert worden. Bei der Erörterung dieser Forderung hat die Regierung sich über den Eisenbahnschutz ausgesprochen. Das nach Art einer militärischen Truppe aufgebaute Eisenbahnkorps (s. a. Nr. 25 S. 415 d. Ztg.), so führte der Regierungsvertreter aus, wurde aus Eisenbahnarbeitern gebildet, die durch die Störung des Eisenbahnverkehrs infolge der politischen Unruhen beschäftigungslos geworden waren; in dem Maße, wie der Verkehr wieder aufgebaut wurde, sind die Leute ihrer regelmäßigen Arbeit wieder zugeführt worden; ein Stamm von 5000 Mann soll aber erhalten bleiben, weil die Eisenbahnen noch nicht ohne Schutz gelassen werden können. Das Eisenbahnkorps hat sich gut bewährt, nicht nur bei der Bewachung der Eisenbahnen, sondern auch bei der Beseitigung von Zerstörungen an Brücken und anderen Bauten; es scheint die Absicht zu bestehen, aus seinen Angehörigen eine eisenbahntechnische Truppe zu bilden.

Fremde Erdteile.

— **Die Beteiligung der Eisenbahnen am Verbrauch.** Verkehrsunternehmen erzeugen keine greifbaren Werte, fördern aber die Erzeugung durch ihren großen Verbrauch, ganz abgesehen davon, daß sie viele Zweige der erzeugenden Gewerbe durch die Beförderung der Rohstoffe, der Zwischen- und Fertigerzeugnisse in einer solchen Weise unterstützen, daß ohne die Verkehrsunternehmen der Betrieb mancher derartiger Gewerbe gar nicht möglich wäre. Die amerikanischen Eisenbahnen verbrauchen z. B. nach einem amtlichen Bericht ein Viertel der Kohlenförderung der Vereinigten Staaten, und ein Neuntel der Erdölgewinnung. Diese Brennstoffe kaufen sie selbst unmittelbar an, während von der Stahl- und Eisenerzeugung, von der sie ungefähr 30 % verbrauchen, ein Teil durch andere Hände in ihren Besitz gelangt. Dasselbe gilt vom Holz, bei dem der Anteil der Eisenbahnen mindestens ein Viertel beträgt, ebenso von Kupfer und Messing, doch können hier keine Zahlen angegeben werden . Mit ihrem Kohlenverbrauch sind die Eisenbahnen die größten Abnehmer der amerikanischen Kohlenzechen. Überdies spielt aber die Kohle auch deshalb eine überragende Rolle in der Eisenbahnwirtschaft, weil sie etwa ein Drittel der gesamten beförderten Frachtgüter ausmacht. Von 1915 bis 1920 haben die amerikanischen Eisenbahnen jährlich im Durchschnitt 143 290 00 Tonnen Fettkohle und 5 428 000 t Anthrazit, das sind 27,8 und 5,9 % der geförderten Menge verbraucht. An Heiz- und Brennöl betrug der Durchschnittsverbrauch der Jahre 1910 bis 1920 36 064 000 Faß zu etwa 160 l oder 11,8 % der Gesamterzeugung.

Für Bauzwecke haben die amerikanischen Eisenbahnen von 1910 bis 1915 jährlich 2 580 000 t Schienen und ungefähr ebensoviel Eisen und Stahl anderer Form gekauft, ohne den Anteil an der Erzeugung dieser Stoffe, der im Lokomotiv- und Wagenbau sowie von Unternehmern ausgeführten Bauten verbraucht worden ist. Die Schienen und das sonstige Eisen für Bauzwecke macht etwa 12 bis 15 % der Jahreserzeugung aus, für den Lokomotiv- und Wagenbau werden etwa weitere 10 % verbraucht, und insgesamt entfallen, wie schon erwähnt, etwa 30 % der Stahl- und Eisenerzeugung auf den Bedarf der Eisenbahnen. Ihr Kupfer- und Messingverbrauch betrug in den Jahren 1910 bis 1915 im Jahresdurchschnitt etwa 74 000 t.

Mit diesen Rohstoffen ist u. a. der Betriebsmittelpark der Eisenbahnen erheblich verstärkt und auf einen höheren Stand gebracht worden. Die Zahl der Lokomotiven ist von 1911 bis 1921 zwar nur um 12 % vermehrt, die Zugkraft ist aber dabei um 45 % gesteigert worden. Ähnlich stand es bei den Güterwagen: ihre Zahl am Anfang und am Ende des genannten Zeitraumes verhält sich wie 100 : 109, die Ladefähigkeit aber wie 100 : 126. Die Bauart der Personenwagen ist erheblich vervollkommnet worden; sie bieten durch bessere Heizung, Beleuchtung und Lüftung den Reisenden erhöhte Bequemlichkeit und durch ihre Bauart größere Sicherheit gegen Verletzungen bei Unfällen. Dabei wird für den einzelnen Wagen erheblich mehr an Stoffen aller Art als früher verbraucht, so daß der Bedarf an Rohstoffen stärker zunimmt als die Zahl der gebauten Fahrzeuge. Selbst wenn infolge einer gewissen Sättigung der Eisenbahnen mit Betriebsmitteln die Zahl der jährlich beschafften Wagen zurückgeht, wird doch aus diesem Grunde ihr Bedarf an Rohstoffen für den Wagenbau nicht geringer.

— **Das Blocksystem in den Vereinigten Staaten.** Von den Eisenbahnen Amerikas sind 166 062 km durch Blocksignale gesichert; auf Strecken von 64 506 km Länge arbeiten die Signale selbsttätig. Gegen das Vorjahr hat die Länge der Strecken, die mit selbsttätigen Blocksignalen ausgestattet sind, um 1616 km zugenommen, während die Länge der Strecken mit handbedienten Blocksignalen um 528 km abgenommen hat. Insgesamt wird auf Strecken von 206 595 km Länge der Fernsprecher zur Übermittelung der den Zugdienst betreffenden Mitteilungen benutzt, d. s. 8158 km mehr als im Vorjahre, während auf Strecken von 5233 km Länge die Verwendung des Telegraphen zu diesem Zweck eingestellt worden ist.

Bücherschau.

— **Der Eisenbahn-Wagenbau.** Verlag Guido Hackebeil A.-G., Berlin S 14, Stallschreiberstraße 34—35.

Von dieser Wochenschrift ist ein Sonderheft herausgegeben worden, daß sich mit dem Gebiet des Eisenbahn-Wagenbaues befaßt. Dieser Stoff verdient augenblicklich besondere Beachtung, weil mit der Vereinheitlichung der deutschen Bahnen auch eine Vereinheitlichung des Wagenbaues durchgeführt wird. Regierungs- und Baurat Laubenheimer vom Reichseisenbahn-Zentralamt gibt in einer mit reichem Bildmaterial versehenen Abhandlung einen Überblick über die Bestrebungen der Reichsbahn auf dem Gebiet des Großgüterwagenbaues. Regierungsrat Speer aus dem gleichen Amt führt den Stand des Einheits-Personenwagens vor Augen. Aus den Kreisen der Industrie werden durch Gustav Reder Ausführungen über die neueren Fortschritte im Bau von Kühlwagen gebracht. Ein Angehöriger der Waggon- und Maschinenbau Aktiengesellschaft Görlitz, Dipl.-Ing. Drabsch, bietet bemerkenswerte Ausführungen über die Entwicklung des Baues eiserner Personenwagen in Deutschland. Der auf dem Wagenbaugebiet allen Interessenten bekannte Direktor Kreissig der Waggonfabrik Uerdingen weist den Einfluß der Bremsbolzenreibung auf den Wirkungsgrad der Bremse nach. Dem Werk ist seinem Inhalt und seiner Durcharbeitung nach weite Verbreitung zu wünschen.

— **Leitfaden für das Maschinenzeichnen.** Von Dipl.-Ing. K. Sauer, Studienrat. Zweite, verbesserte Auflage mit 159 Textabbildungen. 1923. Verlag von Julius Springer, Berlin W. 9. Preis: Grundzahl 1,50 ℳ × Schlüsselzahl des Börsenvereins der Deutschen Buchhändler.

Im Zeitalter der Technik findet naturgemäß auch die technische Strichzeichnung nicht nur in Fachzeitschriften, sondern auch in Tages- und Unterhaltungsblättern immer weitere Verbreitung. Es sollten daher auch die Nichttechniker das Auge so weit technisch schulen, daß sie durch Vermittlung der technischen Zeichnung die Sprache des Ingenieurs leichter verstehen können, besonders auf maschinentechnischem Gebiet. Es ist zu begrüßen, daß der rührige Verlag Springer nun schon wiederholt berufenen Verfassern Gelegenheit gegeben hat, gut durchgearbeitete Leitfäden für die Ausführung derartiger Zeichnungen in die Öffentlichkeit zu bringen. Bereits im Jahre 1921 auf Seite 710 und im Jahrgang 1922 auf Seite 387 ist auf derartige Bücher aus Springers Verlag hingewiesen.

Im vorliegenden Leitfaden betont der Verfasser, daß jeder Techniker imstande sein sollte, seine Gedanken über irgend eine Konstruktion durch einen Handriß kurz und bündig klarzulegen. Eine gut durchgearbeitete technische Zeichnung macht meist weitschweifige Beschreibungen unnötig; sie ist zur knapp gehaltenen internationalen Sprache des Technikers geworden. Sauer hat die wichtigsten Regeln, die bei der Anfertigung von Maschinenzeichnungen zu beachten sind, übersichtlich zusammengefaßt und durch anschauliche Beispiele aus dem Gebiete der Maschinenelemente erläutert. Recht geschickt sind neben den richtigen Darstellungen in vielen Fällen auch fehlerhafte vorgeführt und Zeichenfehler zusammengestellt, die erfahrungsgemäß immer wieder nicht nur von Anfängern, sondern auch von lässigeren Berufszeichnern gemacht werden. An geeigneter Stelle hätte auch auf die zweckdienliche Anwendung des Rechenschiebers und eines guten Schraffierapparates hingewiesen werden können; beide Apparate sind wichtige Hilfsmittel des Konstrukteurs und Zeichners. Über sachgemäße Benutzung und Pflege der verschiedenen Zirkel und der Ziehfedern hätte einiges gesagt werden können; man muß staunen, wie wenige Techniker z. B. den Nullenzirkel richtig zu handhaben ver-

stehen, insbesondere wenn es sich um die Wiedergabe kleinster Parallelkreise handelt. Merkwürdigerweise sind auch nur wenige technische Zeichner und Zeichnerinnen in der Lage, eine einfache gestrichelte Linie korrekt aufzutragen oder eine Schnittflächen- oder Rundschraffur sauber und sachgemäß auszuführen, wie man es z. B. von dem technischen Lithographen gewöhnt ist. Hier sollten die Leitfäden vorliegender Art ebenfalls Wegweiser sein. Nebenbei bemerkt empfiehlt es sich, bei der Anfertigung von Zeichnungen auf Pausleinwand deren matte Seite zu benutzen, nicht, wie der Verfasser vorschlägt, auf der glatten Seite zu zeichnen. Anderseits ist sehr richtig darauf hingewiesen, daß an Stelle der früher gebräuchlichen Rundschrift, der nur aus Grundstrichen bestehenden Blockschrift der Vorzug zu geben ist; solche Schriftzeichen, die keine Haarstriche enthalten, sind beim Lichtpausen auch noch bei Überbelichtung deutlich zu erkennen. In diesem Zusammenhange wäre ein kurzer Hinweis auf die verschiedenen neuzeitlichen Vervielfältigungsverfahren (Gisaldruck usw.) angebracht gewesen. Ganz ausführlich sind die Regeln behandelt, welche das Einschreiben der Maße betreffen, weil, wie der Verfasser besonders hervorhebt, für die Herstellung des Werkstückes vor allem die Maßzahl maßgebend ist. Die Angabe, daß bei Kennzeichnung der Schnittflächen die früher übliche Art, den Werkstoff durch besondere Schraffuren zu kennzeichnen, veraltet sei und nicht mehr angewendet werden sollte, dürfte nicht allgemeine Zustimmung finden. Der die Schrauben und ihre zeichnerische Darstellung behandelnde Abschnitt ist besonders beachtenswert, da bekanntlich auf diesem Gebiete von den Zeichnern viel gesündigt wird. Auf dem Umschlag des Buches ist übrigens die Anzahl der Textabbildungen zu hoch angegeben.

Alles in allem zeugt die Bearbeitung von gründlicher Sachkenntnis. Das Büchlein mit seinen vorbildlich sauber ausgeführten Abbildungen wird nicht nur dem angehenden, sondern auch dem bereits beruflich tätigen Konstrukteur und dem technischen Zeichner im Rahmen des behandelten Gebietes ein zuverlässiger Ratgeber sein. W. M.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Ladefristen.

Erhöhung des Wagenstandgeldes auf den Bahnhöfen Bunde (Ostfriesl.) und Weener.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1923 wird bis auf weiteres auf Grund des § 80 (8) der Eisenbahnverkehrsordnung das Wagenstandgeld für jeden Wagen, auch für ein Schemel- oder Kuppelwagenpaar, für die dritten und jede weiteren 24 Stunden (Abschnitt VII, 3 und 4 des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B) auf den Bahnhöfen Bunde (Ostfriesl.) und Weener auf das Doppelte der jeweiligen tarifmäßigen Sätze erhöht.

Oldenburg, den 8. August 1923. (1095)
Reichsbahndirektion.

2. Gebühren.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden mit Wirkung vom 10. August d. J. die jetzt gültigen Umlade- und Rollbockgebühren (unter Aufrundung auf volle hundert ℳ) um 200 % erhöht. (1088)

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib.

Am 25. August 1923 werden die Umlade- und Rollbockgebührensätze der Schmalspurbahnen des Reichsbahndirektionsbezirks Erfurt für je 100 kg wie folgt erhöht:

für Güter der Gruppe 1. (Steingrus usw.) von 500 ℳ auf 4000 ℳ,
für Güter der Gruppe 2. (Holz, Holzwaren usw.) von 2500 auf 20 000 ℳ,
für Güter der Gruppe 3. (sonstige Wagenladungen) von 2000 ℳ auf 16 000 ℳ.

Die alsbaldige Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Erfurt, den 11. August 1923. (1097)
Reichsbahndirektion.

3. Verkehrseinstellung.

Zu § 10 Ziff. 1a VWÜ. Seit dem 8. August 1923 findet ein Wagenübergang nach dem Memelland über Tilsit bis auf weiteres nicht statt. Litauen hat am genannten Tage den Betrieb im Memelland übernommen. (1101)

Königsberg, den 11. August 1923.
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

a) Reichsbahn-Gütertarif. Heft C Ib. — Tfv. 4a. —

Im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" treten mit Gültigkeit vom 16. bzw. 13. August 1923 in den Unterabschnitten 8a und 92 Erhöhungen der Gebührensätze ein.

b) Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ic. — Tfv. 4b. —

Mit Gültigkeit vom 13. August 1923 wird für Klingenthal eine besondere Bestimmung aufgenommen.

Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (1096)

Berlin, den 10. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Binnen- und direkter Güterverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und direkter Güterverkehr der Station Tanne der Südharz-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 13. August 1923 ab werden sämtliche am 1. August lf. Js. in Kraft getretenen Zuschlagsfrachten verfünffacht. (1086)

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
Blankenburg (Harz), den 7. August 23.
Direktion.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 20. August d. J. ab treten für die Stationen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn anderweite Entfernungen in Kraft.

Näheres durch beteiligte Abfertigungen.

Erfurt, den 8. August 1923. (1098)
Reichsbahndirektion.

Dahme-Ukroer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab werden, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die besonderen Frachtzuschläge der diesseitigen Bahn (Gütertarifheft C Ib — Tfv. 4a —) im Binnen- und Wechselverkehr erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Dahme (Mark), 9. August 1923. (1093)
Die Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ib — Tfv. 4a. —

Mit Gültigkeit vom 15. bzw. 16. August 1923 werden die Gebührensätze der Unterabschnitte zu 43, 44, 53, 70, 78, 84 und 84a erhöht. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. August 1923. (1106)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) — Tfv. 5 —.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1923 werden Zelte mit Zubehör, die zu religiösen Veranstaltungen Verwendung finden, in den Ausnahmetarif 12 aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. August 1923. (1105)
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr Tarif vom 15. März 1923.

Entfernungstafel II.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf den Seiten 32—52 nachzutragen:
von Lausheim-Blumegg OR Anstoß von 4 km an die Entfernungen von Weizen.
nach Lausheim-Blumegg OR Anstoß von 10 km an die Entfernungen von Fützen.

München, den 7. August 1923. (1094)
Tarifamt beim RVM, Z B.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Mit Gültigkeit vom 8. August 1923 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Abtrittsdünger (Fäkalien) in Kesselwagen im Binnenverkehr der schmalspurigen Linie Radebeul-Radeburg ermäßigt. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Stationen Auskunft.

Dresden, am 8. August 1923. (1092)
Reichsbahndirektion.

Binnen- und direkter Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Am 15. August 1923 treten Tariferhöhungen ein. (1087)

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
Blankenburg (Harz), den 8. August 23.
Direktion.

Wechselverkehr der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn und der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde treten ab 15. August 1923 weitere Entfernungserhöhungen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Dessau, den 10. August 1923. (1099)
Die Direktion
der Anhaltischen Landes-Eisenbahngemeinschaft,
zugleich namens der Direktion der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

Güterverkehr Deutschland und Saargebiet-Südslavien.

1. Der Verkaufspreis des Tarifs wird auf 1500 ℳ, der der Übersichtskarte auf 2000 ℳ festgesetzt.
2. In der Anlage auf Seite 7 des Tarifs ist unter e) im Verzeichnis der tschechoslowakisch-ungarischen Grenzübergangsstationen in der ersten Spalte statt „Komárom" zu setzen „Nové Komárno" und statt „Turňa" zu setzen „Turňa pri Moldave".

München, den 27. Juli 1923. (1089)
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München.

Güterverkehr Deutschland und Saargebiet-Ungarn.

1. Der Verkaufpreis des Tarifes wird auf 1500 ℳ festgesetzt.
2. Unter C. Besondere Bestimmungen — Seite 3 des Tarifs — erhält die Ziffer 2 folgende Fassung:
   2. Transportpflicht der Eisenbahnen (Art. 5 J. Ü.). Zur Beförderung sind im allgemeinen Stückgüter- und Wagenladungen zugelassen. Einzelne Grenzübergangsstationen, die nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet sind, sind im Verzeichnis der Grenzübergangsstationen (Anlage) besonders kenntlich gemacht. Die Beigabe von Begleitern, abgesehen von Begleitern bei Tiersendungen und bei den auf eigenen Rädern laufenden Fahrbetriebsmitteln, ist unzulässig.
3. In der Anlage auf Seite 6 des Tarifes wird das unter e) aufgeführte Verzeichnis der tschechoslowakisch-ungarischen Grenzübergangsstationen durch folgendes ersetzt:

e) Tschechoslowakisch-ungarische Grenzübergangsstationen.

Tschechoslowakische	Ungarische
Grenzübergangsstationen	
Bratislava-Petržalka	
Nové Komárno	Komárom
Parkáň-Nána	Szob
Šahy*)	Drégelypalánk*)
Lučenec*)	Ipolytarnócz*)
Šomošová	Salgótarján
Šiač	Bánréve
Turňa pri Moldave	Tornanádaska
Čaňa	Hidasnémeti
Slovenské Nové Mesto	Sátoraljaújhely
Čop**)	Záhony**)

*) Nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet.
**) Noch nicht eröffnet.

München, den 27. Juli 1923. (1090)
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München.

1 a. Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Mit Wirkung vom 20. August 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge sowie die Neben- und örtlichen Gebühren erhöht. Zu diesem Zwecke werden vom genannten Zeitpunkte ab im **Güterverkehr** wertbeständige Tarife eingeführt, und zwar:

1. Ein Nachtrag zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B,
2. Neudruck des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Heft C I a,
3. Neudruck des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Heft C I b,
4. Neudruck des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Heft C I c,
5. Neudruck des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Heft C II,
6. Neudruck des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Heft A.

Die Tarifsätze der neu herausgegebenen Hefte sind, soweit im einzelnen nichts anderes vermerkt ist, in festen (wertbeständigen) Grundzahlen „(Tarifmark und Tarifpfennig — 1 Tarifmark = 100 Tarifpfennig —)" angegeben. Nach diesen Grundzahlen wird auf Grund der Allgemeinen und besonderen Tarifvorschriften und der etwaigen besonderen Bestimmungen der Ausnahmetarife usw. die Fracht in Tarifmark berechnet.

Der in Tarifmark ausgedrückte Frachtbetrag — bei getrennter Frachtberechnung der Gesamtfrachtbetrag — wird zum Zwecke der Frachteinhebung in Reichsmark mit einer Schlüsselzahl vervielfältigt, die am 20. August 1923 = 1 200 000 beträgt; hierdurch tritt gegenüber den bisherigen Frachtsätzen zum 20. August 1923 eine Erhöhung von rund 2000 v. H. ein.

Die Nebengebühren im **Güterverkehr** sowie die Frachten und Nebengebühren im **Tierverkehr** werden nach dem alten Verfahren berechnet. Für diese tritt vom 20. August 1923 zu den bisherigen Sätzen eine Erhöhung von rund 2000 v. H. ein, die in dem Nachtrage bzw. der Umrechnungstafel enthalten ist.

Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. R. G. Bl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Die neuen Tarifdrucksachen können vom 19. August 1923 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 14. August 1923. (1103)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen und Privatbahnen. — Tfv. 9 —.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1923 werden sämtliche Entfernungen für die Stationen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn erhöht. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist beruht auf der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. August 1923. (1107)
Reichsbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Der Verkaufpreis des Tarifs (Entfernungszeiger) wird mit sofortiger Gültigkeit auf 10 000 ℳ festgesetzt. (1085)

München, 6. August 1923.
Tarifamt beim RVM., ZB.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Die im Abschnitt F, Ziffer X und XI, enthaltenen Wartegelder und Verstellgebühren in Markwährung und ungarischer Kronenwährung werden mit 15. August 1923 erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die gesellschaftlichen Dienststellen. (1100)

München, im August 1923.
Z. 30569/T/18.

5. Personen- und Güterverkehr.

1 b. Deutsche Eisenbahn-Tarife, Teile I (Tfv. 1 b, 501 und 600).

Am 20. August 1923 treten in Kraft:

1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Januar 1923, der Nachtrag VII;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, vom 1. Oktober 1922, der Nachtrag XI;
3. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 1. Oktober 1922, der Nachtrag XI.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Allgemeinen Ausführungsbestimmungen, der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs, insbesondere die mit unseren Bekanntmachungen vom 14. August 1923 bekanntgegebenen Erhöhungen im Güter- und Tierverkehr sowie im Personen- und Gepäckverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist, gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. R. G. Bl. 1914, S. 455).

Die neuen Tarifdrucksachen können vom 19. August 1923 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 14. August 1923. (1104)
Reichsbahndirektion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. August 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 37 000 ℳ für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Berlin, den 9. August 1923. (1102)
Reichsbahndirektion.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden ab 10. ds. Mts. die Personentarife um 200 % erhöht. (1091)
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 34. Berlin, den 23. August 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Der Schaden der Ruhrbesetzung für die Deutsche Reichsbahn.

Der Staatssekretär Kumbier im Reichsverkehrsministerium hat in einem im April d. J. in der Akademie des Bauwesens gehaltenen Vortrag über Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnbetriebe davon gesprochen, daß sich im gesamten Eisenbahnwesen, das durch den Krieg schwer gelitten hatte, eine Gesundung bemerkbar mache. Unter Vergleich der Verhältnisse aus den Jahren 1913 und 1921 konnte er den Nachweis dafür zahlenmäßig erbringen und durch Darlegung der bereits durchgeführten und eingeleiteten Maßnahmen mannigfaltigster Art zeigen, wie sich dieser Gesundungsprozeß vollziehe. Der allmähliche Aufstieg der Verkehrs- und Betriebsleistungen nach dem Kriege hat auch im Jahre 1922 trotz der großen Schwierigkeiten, mit denen die Reichsbahn an den verschiedensten Stellen zu kämpfen hatte, angehalten, und im Herbst 1922 waren wieder Betriebsleistungen zu verzeichnen, die den früheren glänzenden Friedensleistungen ziemlich nahe kamen. Der Personenzugfahrplan war für den Schnellzugverkehr bereits so ausgebaut, daß er allen billigen Ansprüchen auf Zahl und Bequemlichkeit der Verbindungen entsprach. Auf die pünktliche Durchführung der Züge — mit Ausnahme einiger internationaler Schnellzüge, die von allerlei Zufälligkeiten abhängig waren — war wieder wie früher Verlaß. Im Güterverkehr waren die Leistungen so gesteigert, daß auf manchen Strecken die Zahl der gefahrenen Güterzüge diejenige der früheren Friedenszeit übertraf. Der Vorrat an Dienstkohlen war in dem nach dem Rheinlandabkommen besetzten Gebiet den Forderungen der Entente entsprechend aufgefüllt. Täglich rollten durch den Reichsbahnbezirk Köln neben dem übrigen starken Güterverkehr 40 bis 50 voll ausgelastete Züge mit Wiederaufbaukohlen und -koks nach dem Westen für Frankreich und Belgien ab, und der Koksverkehr über die rechte Rheinseite nach Lothringen und Luxemburg erreichte mehrfach die höchstmöglichen früheren Friedenszahlen. Für Wiederaufbauzwecke wurde alles gefahren, was bei angestrengtester Arbeit die Leistungsfähigkeit der Bahnen hergab, und es ist nicht gerechtfertigt, daß von Frankreich zur Begründung der Ruhrbesetzung gesagt wird, die Kohlenlieferungen seien infolge bösen Willens von Deutschland nicht erfüllt worden.

Wenn auch während des Krieges die Bahnstrecken — abgesehen von mangelhafter Unterhaltung — im allgemeinen unversehrt geblieben waren, so waren doch die gesamten Betriebsmittel, namentlich Lokomotiven und Personenwagen, stark heruntergewirtschaftet, und das Personal war durch die Einstellung minderwertiger Kräfte im Kriege in seinen Leistungen nicht mehr auf der Höhe. Um diese nachteiligen Kriegsfolgen zu beseitigen und wieder höhere Leistungen zu erreichen, war nach Beendigung des Krieges ein Zeitraum von 4 Jahren erforderlich. Aber die fleißige Arbeit, die die Reichsbahnverwaltung in diesen 4 Jahren vollbracht hat, ist zum großen Teil vergeblich gewesen. Der angebahnte Gesundungsprozeß ist im Januar d. J., wie auch der Staatssekretär Kumbier in seinem Vortrage bekannt hat, durch den völkerrechtswidrigen Einbruch der Franzosen und Belgier in das Ruhrgebiet und die von ihnen in den alt- und neubesetzten Gebieten verhängten Sanktionen jäh unterbrochen worden.

In 9 Direktionsbezirken, d. i. annähernd einem Drittel des gesamten Reichsbahngebietes, sind Verwaltung, Verkehr und Betrieb in empfindlichster Weise gestört, zum Teil sogar ganz unterbunden. Und alles das in einem Gebiet, das mit seiner Entwicklung von Industrie und Handel in höchster Blüte stand, und mit dem Ruhrgebiet als das pulsierende Herz des deutschen Eisenbahnnetzes, von dem alle lebensfähigen Adern der deutschen Volkswirtschaft abhängig sind, angesehen werden kann.

Welche Schäden dadurch, daß der Eisenbahnbetrieb der deutschen Verwaltung entzogen und in die französisch-belgische

Regie übernommen ist, allen Zweigen des Wirtschaftslebens erwachsen, empfinden wir ja zur Genüge in dem stetigen Sinken des Markkurses und der dadurch hervorgerufenen Geldentwertung. Es darf aber nicht unbeachtet bleiben, welche Nachteile auch für die spätere Wiederingangsetzung des Betriebes und Wiederaufnahme von Wiederaufbauleistungen durch die Deutsche Reichsbahn damit verbunden sind. Die angekündigte friedliche Besetzung des Ruhrgebiets hat sich zu einem militärischen Gewaltakt grausamer Willkür herausgebildet. Neben der Entfernung der Eisenbahnbediensteten aus ihren Dienststellen und ihrer Vertreibung aus den Wohnungen, von Haus und Hof ist eine Zerstörung von Eisenbahnanlagen und Fortnahme von Material erfolgt, wie sie schlimmer nicht gedacht werden kann und selbst im Kriege zu den Ausnahmen gehört. Auf den Bahnhöfen sind zahlreiche Gebäude mit ihrem Inventar, Gleise und Weichen und namentlich Sicherheitseinrichtungen in sinnloser Weise gründlich zerstört worden. Lokomotiven und Wagen wurden fortgenommen und die beschlagnahmten Lokomotiven so unsachgemäß behandelt, daß sie untauglich wurden, und daß belgische Lokomotiven auf die deutschen Strecken herangeholt werden mußten, um nur die wenigen Regiezüge überhaupt fahren zu können. Und welche Mengen von Lokomotiven und Fahrzeugen sind bei den zahlreichen Unfällen, die der Regiebetrieb gezeitigt hat, beschädigt oder völlig unbrauchbar gemacht und einfach beiseite geworfen!

Wenn man sich diese vielfach geradezu verheerenden Eingriffe vor Augen hält, muß man sich fragen, wie und in welcher Zeit lassen sich die verursachten Schäden beseitigen und wer soll die Kosten dafür tragen? Eine Beantwortung dieser Fragen ist aber sehr schwer, weil es gar nicht möglich ist, die dazu nötigen Unterlagen zu beschaffen. Denn die französisch-belgische Regie hält viele Teile der Strecken und Bahnhöfe völlig abgesperrt, so daß Feststellungen über den Umfang der Schäden für die deutsche Verwaltung ausgeschlossen sind. Wer da weiß, um ein Beispiel anzuführen, bis zu welchem Grade der Vollkommenheit die Sicherheitseinrichtungen im deutschen Bahnwesen gediehen sind, welche Zeit und welche Kosten aber auch aufgewendet werden müssen, um diese als notwendig erkannte Sicherheit für die Beförderung von Personen und Gütern zu schaffen, der wird sich sagen, daß es Jahr und Tag währen muß, bis die Betriebssicherheit wieder hergestellt sein wird. Sehr schwierig wird sich auch die Instandsetzung und Ergänzung des Lokomotivbestandes gestalten. Hat sich schon in den 4 Jahren nach dem Kriege die Schaffung einer ausreichenden Zahl betriebsfähiger Lokomotiven nicht so beschleunigen lassen, daß den Anforderungen des Verkehrs und Betriebes immer voll entsprochen werden konnte, so werden sich jetzt nach dem erneuten Ausfall einer großen Anzahl von Lokomotiven, die während der Ruhrbesetzung und des Regiebetriebes fortgenommen oder beschädigt sind, die früher oft beklagten Mißstände wieder einstellen, die sowohl einer guten Durchbildung des Personenzugfahrplans als auch einer gesicherten Beförderung der Güter hinderlich waren. Auch das vertriebene Personal, dessen Leistungen sich durch die zeitweilige Untätigkeit naturgemäß vermindern werden, wird eine längere Zeit nötig haben, bis es wieder in altgewohnter Weise seinen Dienst verrichten kann. Bei dieser Sachlage ist es ganz undenkbar, daß der Eisenbahnbetrieb, sobald er an die deutsche Verwaltung zurückgeht, in kurzer Zeit wieder auf die frühere Leistungsfähigkeit gebracht wird. Vielfach wird die Deutsche Reichsbahn vor einem Nichts stehen und ganz von vorn anfangen müssen. Die Aussichten sind also sehr trübe, und es *werden Jahre vergehen, bis die durch die Ruhrbesetzung verursachten Schäden ausgewetzt sind.* Daher wird es auch fraglich werden, ob die nach dem Versailler Friedensvertrag übernommenen Wiederherstellungsleistungen, namentlich die Kohlen- und Kokslieferungen, alsbald wieder in den alten Mengen, wie vor der Ruhrbesetzung, befördert werden können. Es ist dies ein Moment, das besonderer Beachtung bedarf für etwaige Verhandlungen über die Räumung des Ruhrgebiets, bei denen die Erfüllung von Leistungen gefordert würde, die nicht durchführbar wäre.

Was das *Schadensmaß* anlangt, so läßt sich behaupten, daß dies ungeheuer groß sein und in die *Hunderte von Milliarden* gehen wird. Die gewaltigen Preissteigerungen, die für alle möglichen Dinge eingetreten sind, haben auch die Preise für die Eisenbahnbedarfsartikel in die Höhe geschraubt. Die Wiederherstellung der zerstörten baulichen Anlagen, namentlich aber der Sicherheitseinrichtungen, und die Lokomotivbeschaffung werden Unsummen verschlingen, die sich weiterhin steigern werden, wenn die Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit unter besonderen Bedingungen beschleunigt werden müßte. Woher soll nun für diese Aufwendungen die Deckung genommen werden? Die Deutsche Reichsbahn, die im Hinblick auf die Ruhrbesetzung trotz aller Tariferhöhungen ihre Ausgaben nicht decken kann, ist unmöglich dazu in der Lage. Es wird also die Reichsregierung Mittel und Wege finden müssen, um zusammen mit den auch in den anderen Verwaltungszweigen, wie Post, Steuer usw. entstandenen schweren Schäden anderweit Ersatz zu erlangen. Jedenfalls bedarf diese Frage einer aufmerksamen Behandlung und muß bei der beantragten Feststellung der Leistungsfähigkeit Deutschlands in den Vordergrund gestellt werden. Videant consules, ne quid detrimenti capiat respublica!

Die Eisenbahnfrachten von den polnischen Holzversandstationen nach Königsberg und Danzig nach dem Stande vom 1. August 1923*).

Vom Regierungsrat **Dr. Holtz.**

Der Osteuropäische Holzmarkt in Königsberg Pr., Organ der deutschen Ostmesse, hat Anfang Juni d. J. Tariftabellen über die Eisenbahnfrachten von 150 der wichtigsten polnischen Holzversandstationen nach Königsberg und Danzig nach dem Stande vom 1. Juni 1923 im Druck herausgegeben. Diese Tabellen haben bei den Verkehrstreibenden eine gute Aufnahme gefunden und sind inzwischen in weitesten Kreisen verbreitet worden. Schon der damalige Frachtstand war so, daß der Weg nach Königsberg von den meisten polnischen Holzversandstationen billiger war als nach Danzig.

Seitdem hat die Tariflage für Holz abermals sowohl in Deutschland wie in Polen eine bedeutende Veränderung erfahren. Die deutschen Eisenbahngütertarife sind infolge der weiteren Entwertung der Mark am 1. Juli um 200 %, am 1. August abermals um 150 % erhöht worden, so daß die deutschen Frachtsätze zurzeit das Siebeneinhalbfache der in den Tabellen angegebenen Beträge ausmachen.

Die polnischen Tarife sind am 1. August um 100 % erhöht worden, so daß die in den Tabellen angegebenen polnischen Frachtsätze verdoppelt werden müssen. Ferner hat die polnische Eisenbahnverwaltung diejenigen Holzsorten, die bisher in der polnischen Tarifklasse III enthalten waren, wie z. B. Eisenbahnschwellen, in die polnische Tarifklasse IV versetzt, so daß jetzt mit Ausnahme von Furnierhölzern und einigen anderen hochwertigen Holzsorten alle Holzsorten nach Klasse IV tarifieren.

Wenn demnach auch die polnischen Tarife in den letzten zwei Monaten nicht in so starkem Verhältnis gestiegen sind wie die deutschen Tarife, so sind trotzdem die polnischen Holzfrachten dem reellen Werte nach dennoch in stärkerem Verhältnis gestiegen, da der Kurs der polnischen Mark zurzeit etwa das 20—30fache des in der ersten Auflage der Frachttabellen vom

*) Inzwischen ist eine neue bedeutende Tariferhöhung für die deutschen Strecken beschlossen. D. Schriftl.

1. Juni 1923 berücksichtigten höchsten Kursstandes von 100 % beträgt.

Hauptsächlich diesem Kursstande ist es zuzuschreiben, wenn jetzt das Frachtenverhältnis bei einem Vergleich der Frachten nach Danzig und nach Königsberg sich für Königsberg noch weit günstiger stellt als bisher. Im folgenden werden die Gesamtsummen der polnischen und deutschen Frachten für den Transport von Brzesc Centralne, Wilna, Stolpce, Baranowicze und Bialystock einerseits über Prostken-Grajewo nach Königsberg, andererseits nach Danzig-Kaiserhafen über die drei in Frage kommenden Wege einander gegenübergestellt, wobei ein Kursstand der polnischen Mark von 400, 500 und 600 und von 2000, 2500, 3000 berücksichtigt und die Frachtsätze der polnischen Tarifklasse IV mit jeder der beiden deutschen Tarifklassen E und D zusammengestellt sind.

klasse E bereits bei einem Kurse der polnischen Mark von 400, der Weg nach Danzig über Dt. Eylau-Marienburg bei einem Kurse der polnischen Mark von 500 billiger als der Weg über Illowo-Laskowitz-Tczew.

Bei einem höheren Kursstande der polnischen Mark als 600 verschiebt sich das Verhältnis noch mehr zugunsten Königsbergs und der ostpreußischen Strecken. Bei den Kursständen von 2000—3000 ist bereits jeder der über ostpreußische Strecken führenden Wege bedeutend billiger als der rein polnische Weg nach Danzig.

Zum Schluß seien einige Fingerzeige gegeben, wie man die am 1. Juni veröffentlichten Frachttabellen durch einfache Umrechnungen für den heutigen Tarif- und Kursstand benutzbar machen kann. Wie bereits im Anfang ausgeführt, sind die deut-

Gesamtfrachten (in deutscher Mark)
für eine Wagenladung 15 t Hölzer der polnischen Tarifklasse IV in Verbindung mit den deutschen Tarifklassen E und D nach dem Stande vom 1. August 1923.

Nach / von	Kurs Poln. Mark	Königsberg Pr. über Prostken-Grajewo Tarifklasse IV/E	IV/D	Danzig-Kaiserhafen über Illowo-Laskowitz-Tczew Tarifklasse IV/E	IV/D	Danzig-Kaiserhafen über Prostken-Marienburg Tarifklasse IV/E	IV/D	Danzig-Kaiserhafen über Dt. Eylau-Marienburg Tarifklasse IV/E	IV/D
Brzesc Centralne	400	13 238 700	15 945 450	16 100 700	16 772 250	16 347 000	20 707 500	16 640 700	18 743 400
	500	15 374 700	18 081 450	19 748 700	20 420 250	18 483 000	22 873 500	19 748 700	21 851 400
	600	17 510 700	20 217 450	23 396 700	24 068 250	20 619 000	24 979 500	22 856 700	24 959 400
	2000	47 414 700	50 121 450	74 468 700	75 140 250	50 523 000	54 883 500	66 368 700	68 471 400
	2500	58 094 700	60 801 450	92 708 700	93 380 250	61 203 000	65 563 500	81 908 700	84 011 400
	3000	68 774 700	71 481 450	110 948 700	111 620 250	71 883 000	76 243 500	97 448 700	99 551 400
Wilna	400	15 494 700	18 201 450	18 980 700	19 652 250	18 603 000	22 963 500	19 376 700	21 479 400
	500	18 194 700	20 901 450	23 348 700	24 020 250	21 303 000	25 663 500	23 168 700	25 271 400
	600	20 894 700	23 601 450	27 716 700	28 388 250	24 003 000	28 363 500	26 960 700	29 063 400
	2000	58 694 700	61 401 450	88 868 700	89 540 250	61 803 000	66 163 500	80 048 700	82 151 400
	2500	72 194 700	74 901 450	110 708 700	111 380 250	75 303 000	79 663 500	99 008 700	101 111 400
	3000	85 694 700	88 401 450	132 548 700	133 220 250	88 803 000	93 163 500	117 968 700	120 071 400
Stolpce	400	16 262 700	18 969 450	19 556 700	20 228 250	19 371 000	23 731 500	20 096 700	22 199 400
	500	19 154 700	21 861 450	24 068 700	24 740 250	22 263 000	26 623 500	24 068 700	26 171 400
	600	22 046 700	24 753 450	28 580 700	29 252 250	25 155 000	29 515 500	28 040 700	30 143 400
	2000	62 534 700	65 241 450	91 748 700	92 420 250	65 643 000	70 003 500	83 648 700	85 751 400
	2500	76 994 700	79 701 450	114 308 700	114 980 250	80 103 000	84 463 500	103 508 700	105 611 400
	3000	91 454 700	94 161 450	136 868 700	137 540 250	94 563 000	98 923 500	123 368 700	125 471 400
Baranowicze	400	15 110 700	17 817 450	18 548 700	19 220 250	18 219 000	22 579 500	19 088 700	21 191 400
	500	17 714 700	20 421 450	22 808 700	23 480 250	20 823 000	25 183 500	22 808 700	24 911 400
	600	20 318 700	23 025 450	27 068 700	27 740 250	23 427 000	27 787 500	26 528 700	28 631 400
	2000	56 774 700	59 481 450	86 708 700	87 380 250	59 883 000	64 243 500	78 608 700	80 711 400
	2500	69 794 700	72 501 450	108 008 700	108 680 250	72 903 000	77 263 500	97 208 700	99 311 400
	3000	82 814 700	85 501 450	129 308 700	129 980 250	85 923 000	90 283 500	115 808 700	117 911 400
Bialystok	400	8 726 700	11 433 450	15 524 700	16 196 250	11 835 000	16 195 500	15 776 700	17 879 400
	500	9 734 700	12 441 450	19 028 700	19 700 250	12 843 000	17 203 500	18 668 700	20 771 400
	600	10 742 700	13 449 450	22 532 700	23 204 250	13 851 000	18 211 500	21 560 700	23 663 400
	2000	24 854 700	27 561 450	71 588 700	72 260 250	27 963 000	32 323 500	62 048 700	64 151 400
	2500	29 894 700	32 601 450	89 108 700	89 780 250	33 003 000	37 363 500	76 508 700	78 611 400
	3000	34 934 700	37 641 450	106 628 700	107 300 250	38 043 000	42 403 500	90 968 700	93 071 400

Aus dieser Gegenüberstellung ergibt sich, daß nicht nur, wie in dem Vorwort der am 1. Juni 1923 veröffentlichten Frachttabellen ausgeführt war, von den meisten Holzversandstationen der Weg nach Königsberg billiger ist als der Weg nach Danzig, sondern nunmehr ist der Weg nach Königsberg für sämtliche Holzsorten und von sämtlichen polnischen Holzversandstationen um Millionen billiger als der Weg nach Danzig.

Von den drei Beförderungswegen nach Danzig ist die Wettbewerbsfähigkeit der über die ostpreußischen Eisenbahnstrecken führenden Wege gegenüber dem Umweg über rein polnische Eisenbahnstrecken erheblich verbessert. Für Hölzer der deutschen Tarifklasse D sind bei einem Kursstande von 400—600 die Wege über Prostken-Marienburg und über Dt. Eylau-Marienburg nur noch ganz unwesentlich teurer als der Weg über Illowo-Laskowitz-Tczew. Dagegen wird der Weg nach Danzig über Prostken-Marienburg für die Hölzer der deutschen Tarif-

schen Tarifsätze in den Spalten 8, 14, 16, 18, 24 und 26 mit 7,5 zu vervielfältigen. Zur Errechnung der jetzigen polnischen Frachtsätze nach dem heutigen Tarif- und Kursstand sind die in den Spalten 6, 12 und 23 enthaltenen Frachtsätze zunächst infolge der Tariferhöhung zu verdoppeln, außerdem aber infolge der Kurserhöhung mit dem gewünschten Vielfachen des in den Frachttabellen vom 1. Juni enthaltenen Kursstande von 100 zu multiplizieren. Z. B. ist zur Errechnung der polnischen Fracht bei einem Kursstand von 2000 der in der Frachttabelle vom 1. Juni enthaltene Satz zu vervierzigfachen. Die so festgestellten neuen deutschen und polnischen Frachtbeträge sind nach der in den Abschriften der Spalten 9, 15, 19 und 27 enthaltenen Anweisungen zusammenzuzählen.

Nach Vornahme dieses Rechenexempels lassen sich aus den am 1. Juni 1923 veröffentlichten Frachttabellen auch heute noch die geltenden Frachtsätze nach dem neuesten Tarif- und Kursstand ablesen.

Maschinenarbeit in der Gleisunterhaltung.

In Heft 3 der „Reichsbahn" wird in dem Aufsatz über die Gleisstopfmaschine die Notwendigkeit maschineller Hilfsmittel bei der Gleisunterhaltung betont, damit endlich an die Stelle der bisherigen handwerksmäßigen Klein- und Flickarbeit die planmäßige Bewirtschaftung des Gleises tritt. Diese soll darin bestehen, daß das Gleis in mehrjährigen Zeitabschnitten einer vollständigen Durcharbeitung unterzogen wird und bis zur nächsten Behandlung unberührt liegen bleiben kann. Nach den bisherigen Erfahrungen ist Maschinenarbeit rund 40 % billiger als Handarbeit.

Es ist eine dringende Forderung unserer Lage, daß alle mechanischen oder oft wiederkehrenden Arbeiten der Maschine übergeben werden, um menschliche Arbeitskräfte für andere Leistungen frei zu machen. Damit nähern wir uns amerikanischen Verhältnissen. Die hohen Löhne in den Vereinigten Staaten haben von jeher zur Maschinenarbeit gedrängt und dazu geführt, daß Amerika ganz andere Arbeitsverfahren, namentlich auch im Bauwesen, entwickelt hat. Als ein ebenso günstiges Feld für die Maschinenarbeit hat sich bei den amerikanischen Eisenbahnen die Gleisherstellung und Gleisunterhaltung erwiesen. Über die dort ausgebildeten Arbeitsverfahren und Maschinen sei nach Railway Age vom 10. 3. 1923 kurz einiges berichtet. Eine Wiedergabe der Bilder ist der Kosten wegen leider nicht möglich. Bei dem folgenden handelt es sich um mehr als zehnjährige Erfahrungen auf der mehrgleisigen Hauptstrecke der Lehigh Valley-Bahn in Pennsylvanien. Von der Kleinarbeit in der Gleisunterhaltung und Erneuerung ist die Bahn grundsätzlich abgegangen. Maschinenarbeit lohnt aber nur dann, wenn die Maschine voll ausgenutzt werden kann und die Arbeit nicht durch den Zugverkehr gestört wird. Deshalb richtet die Lehigh Valley-Bahn an der Arbeitsstelle stets eingleisigen Betrieb ein. Der Betrieb wird in der Regel so biegsam sein, um diese Behinderung leicht zu ertragen. Dann kann die Maschine ganze Tagesschichten leisten. Beim Schienenauswechseln sind auf diese Weise mit 50 kg/m schweren Schienen 10—12 km an einem Tage bis zur vollständigen Wiederbefahrbarkeit des Gleises erreicht worden.

Die Bahn ist ferner zur Winterarbeit in der Gleiserneuerung übergegangen. Diese ist zwar etwas teurer als die Sommerarbeitet, weil die Tagesleistungen geringer sind. Dafür können aber erstens zahlreiche ständige Kräfte, die doch durchgehalten werden müssen, nützlich beschäftigt werden, und zweitens sind die Gleise beizeiten wieder in gutem Zustande. Sobald deshalb Schnee und Eis die Streckenarbeit nur einigermaßen wieder gestatten, beginnt die Gleiserneuerung im zeitigsten Frühjahr.

Das Hauptgerät ist der Lokomotivkran. Mit seiner Hilfe werden nahezu alle Massenbewegungen ausgeführt. Abladen und Verteilen der Schienen, Abladen von Schwellen, Abladen von Schotter mittels Greifers, sowie alles Aufladen ausgewechselter Stücke und Massen, Einschwingen der neuen Schienen auf die Schwellen, was ½ Minute erfordert. Hierbei schafft ein Kran Arbeit von 200 Mann. Neuerdings werden auch Gleiskoffermassen mit Maschinenhilfe durchgeworfen. Das Sieb ist auf einem großen offenen Wagen aufgestellt, der mit dem Kran gekuppelt ist. Der Aushub, der zwischen den Gleisen in Haufen von Hand gelagert ist, wird vom Lokomotivkran mittels Greifers gefaßt, gehoben und auf das Sieb aufgestürzt. Die Steine fallen durch Bodenklappen des Wagens sofort wieder aufs Gleis, die feinen Massen bleiben auf dem Wagen. Die Tagesleistung eines Krans beträgt dabei bis 40 Schienenlängen.

Um auch beim Zusammenbau des Gleises noch weitere Kräfte frei zu machen, werden alle Werkzeuge mit Preßluft betrieben: Bohrer zum Vorbohren der Schwellen, Schraubenschlüssel, um die Schwellenschrauben einzudrehen und die Laschenschrauben anzuziehen, Stopfer zum Schwellenstopfen. In früheren Jahren benutzte man Luftmaschinen für je 4 Stopfer. Es hat sich aber als nützlich erwiesen, drei solche Gruppen zusammenzuschalten, so daß jetzt jede Stopfkolonne 12 Stopfer umfaßt. Die Stopfarbeit mit Maschine ist nicht nur wesentlich zuverlässiger als mit Stopfhacke, sondern außerdem noch um die Hälfte billiger.

Nach den amerikanischen Erfahrungen kann es kaum zweifelhaft sein, daß sich, bei richtigem Gebrauch, auch bei uns die Maschinenarbeit in der Gleiserneuerung bewähren wird. Es dürfte sich ermöglichen lassen, die jetzige Kleinarbeit jedes Bahnmeisters bei der Gleisumlegung abzulösen, zusammenzufassen, und über eine ganze Linie hin durch die planmäßig fortschreitende Arbeit eines Arbeitszuges mit ständiger Mannschaft zu ersetzen. Den gleichartigen Anfangszustand einer Linie herbeizuführen, würde einige Jahre Zeit erfordern, aber sonst leicht erreichbar sein, die Vorbereitung der Arbeit und Leitung des Zuges wohl von einer zentralen Stelle aus erfolgen müssen.

Dr.-Ing. Gläsel, Dresden.

Die Gliederung einer englischen Eisenbahngesellschaft.

Seit dem 1. Januar sind bekanntlich die englischen Eisenbahngesellschaften zu vier großen Gruppen zusammengeschlossen. Da die Gliederung der verschiedenen Gesellschaften, die zu einer Gruppe zusammentraten, für Verwaltung, Betrieb usw. nicht einheitlich war, so konnten bei dem Zusammenschluß nicht etwa die gleichartigen Dienstzweige zusammengelegt werden, sondern es waren Verschiebungen der Zuständigkeiten nötig, durch die zum Teil eine neue Art der Dienstgliederung geschaffen wurde. Die vier Gruppen sind dabei mehr oder weniger jede ihren Weg für sich gegangen, so daß auch zwischen ihnen, ebenso wie früher zwischen den Gesellschaften, keine Einheitlichkeit besteht. Auf die Verschiedenheiten soll aber hier nicht eingegangen werden; es soll nur als Beispiel die Gliederung der Südbahngesellschaft, die die Netze von drei der früheren Gesellschaften: der London und Südwestbahn, der London, Brighton und Südküstenbahn und der Südost und Chatam-Eisenbahn, also im wesentlichen die Eisenbahnen südlich von London umfaßt, hier auszugweise beschrieben werden.

Über der eigentlichen Leitung der Eisenbahn, die durch den Generaldirektor, den General-Manager, ausgeübt wird, steht eine Art Aufsichts- oder Verwaltungsrat, das Board of Directors, eine Körperschaft von 21 Mitgliedern. Sie ist die einzige Stelle im Verwaltungskörper, die als Körperschaft auftritt, während alle anderen Teile auf der Person des leitenden Beamten aufgebaut sind; es gibt also keine Direktion, sondern nur einen Direktor, keine Abteilung für den Bau- oder den Lokomotivdienst usw., sondern nur einen Bau- oder Lokomotiv-Oberingenieur usw.

Der Verwaltungsrat bildet sieben Ausschüsse: für Rechts- und Gesundheitsangelegenheiten (eine eigenartige Zusammenstellung), für Verkehr, für Bauangelegenheiten und Grundbesitz, für Lokomotiven, Personen- und Güterwagen, für Häfen und Schiffahrt, für das Vorortwesen, für Finanz- und Tarifangelegenheiten. Die Angelegenheiten der Beamten, Angestellten und Arbeiter fallen unter die Zuständigkeit des Ausschusses, der sich mit den Angelegenheiten ihres Dienstzweigs zu befassen hat. Der Verwaltungsrat hält regelmäßig und nach Bedarf Sitzungen ab. Er ist bei Anwesenheit von sieben, die Ausschüsse sind bei Anwesenheit von drei Mitgliedern beschlußfähig. Die Ausschußberichte werden dem Verwaltungsrat vorgelegt.

Die Geschäfte der Leitung des Eisenbahndienstes sind wie folgt gegliedert: Verwaltung, Sekretariat, Rechtsangelegenheiten, Rechnungswesen, Grundbesitz, Tarifwesen, Betrieb, Verkehr, Bau und Unterhaltung der Betriebsmittel, Häfen und Schiffahrt, Pferdebetrieb (für den Speditionsdienst), Beschaffung und Verwaltung der Vorräte, ärztliche Angelegenheiten, Polizei.

Der Generaldirektor — General-Manager — wird ebenso wie der Syndikus — Solicitor — und der Sekretär unmittelbar vom Verwaltungsrat, die übrigen leitenden Beamten — officers — von diesem auf Vorschlag des Generaldirektors ernannt. Diese Beamten sind für die ihnen unterstellten Kräfte namentlich auch insofern verantwortlich, als sie dafür zu sorgen haben, daß diese in genügender, aber auch in den Bedarf nicht überschreitender Anzahl vorhanden sind.

Dem Generaldirektor fällt die oberste Leitung aller Geschäfte der Gesellschaft zu; er wird unterstützt durch zwei oder mehrere Stellvertreter — assistant general managers —, denen er ihre Aufgaben zuweist, und einen Stellvertreter als „Personalchef", einen Stellvertreter für Freifahrtscheine.

Der Sekretär hat die Aktionäre zu den Generalversammlungen einzuladen, ebenso die Mitglieder des Verwaltungsrats zu dessen Sitzungen; diesen Versammlungen und Sitzungen hat er beizuwohnen und über den Verlauf einen Bericht abzufassen, den er auch aufzubewahren hat. Er übermittelt den leitenden Beamten die Beschlüsse des Verwaltungsrats, die ihren Dienstzweig betreffen. Er erläßt die Ausschreibungen und schließt die Lieferungsverträge ab. Ihm untersteht ein Rollenführer — registrar —, der das Verzeichnis der Inhaber der Aktien und Schuldverschreibungen führt und die Einhaltung der Bestimmungen über den Umgang mit diesen Wertpapieren überwacht, ferner ein Kontrollbeamter — controller —, der die Sparkasse, die Pensions- und ähnliche Kassen überwacht, und endlich der Hauptkassierer — treasurer —, dessen Geschäftsbereich sich aus der Bezeichnung ergibt. Letzterem steht ein Stellvertreter als Zahl-

meister — pay master — mit den nötigen Kassenbeamten — pay clerks — zur Seite.

Auch die Geschäfte des Syndikus — solicitor — bedürfen keiner Erläuterung; sie ergeben sich von selbst. Ihm können die nötigen rechtskundigen Stellvertreter — assistant solicitors — beigegeben werden.

Der Hauptbuchhalter — Chief Accountant — führt die Bücher der Eisenbahngesellschaft sowie die Statistik über das Anlagekapital, die Einnahmen und Ausgaben und legt dem Finanzausschuß die Betriebsabrechnung vor. Er gibt Anweisungen über die Unterlagen für seine Arbeiten, die ihm die einzelnen Betriebszweige vorzulegen haben. Er weist die Gehälter und Löhne zur Zahlung an. Auch das Verzeichnis der Sachwerte im Besitz der Eisenbahngesellschaft wird von ihm überwacht. Zwei Stellvertreter — chief assistants — stehen ihm zur Seite. Ein zweiter Buchhalter — audit accountant — überwacht die Rechnungen der Bahnhöfe und stellt die wöchentlichen Nachweisungen über die Verkehrseinnahmen auf. Auch die Herstellung der Fahrkarten und Fahrscheine untersteht ihm.

Der Grundbesitzbeamte — estate agent — verwaltet mit seinen Stellvertretern den Grundbesitz, zahlt Mieten, Pachten und zieht die entsprechenden Beträge ein.

Der Steuerbeamte — rating surveyor — bearbeitet die Zahlung von Steuern und Abgaben durch die Eisenbahngesellschaft. Er liefert die Angaben für die Abschätzung des Werts aller Teile des Eisenbahnbesitzes als Unterlage für die Bemessung der Steuern und vertritt diese vor den Steuerausschüssen.

Der Betriebsoberingenieur — chief operating superintendent — leitet den gesamten Zugdienst, sowohl im Personen- wie im Güterverkehr; er stellt die Fahrpläne auf und verteilt die Betriebsmittel. Er erläßt die auf den Betrieb bezüglichen Dienstvorschriften. Ihm untersteht das gesamte Betriebspersonal; nur dasjenige einiger großer Güterbahnhöfe ist in dieser Beziehung ausgenommen und untersteht dem Leiter des Verkehrsdienstes (s. u.). Ihm zur Seite stehen ein erster Stellvertreter — general assistant—, ein Stellvertreter für den Lokomotivbetriebsdienst — locomotive running assistant —, ein Bearbeiter der Dienstvorschriften — assistant for rules and regulations —, ein „Personalchef“ — staff assistant —, ein Betriebsleiter — assistant for train services —, sowie die örtlichen Betriebsleiter — district operating superintendents. Der Beamte für den Lokomotivdienst untersteht in bezug auf die Unterhaltung der Lokomotiven, soweit diese im Betriebe vorgenommen wird, dem Maschinenoberingenieur, der einzige Fall, wo ein Beamter zwei Vorgesetzten unterstellt ist. In das Arbeitsgebiet des Betriebsleiters fallen alle Fahrplanangelegenheiten.

Dem Leiter des Verkehrsdienstes — Chief Commercial Manager — fällt eine umfangreiche Aufgabe zu, zu deren Erledigung er eines Vertreters für den Außendienst — Outdoor Commercial Manager — und für den Personendienst — Indoor Commercial Manager — bedarf. Außerdem sind ihm sieben Ortsbeamte — Divisional Commercial Assistants —, einer für den Verkehr mit dem Festland — Assistant for Continental Work — und ein Beamter für Personalangelegenheiten und Statistik — Staff and Statistical Assistant — beigegeben. Dem Leiter des Verkehrsdienstes liegen alle Geschäfte ob, die mit der Heranziehung von Personen-, Güter-, Paket- und sonstigem Verkehr zusammenhängen; seine Tätigkeit umfaßt auch Reklamationen, wobei er aber der Mitwirkung des Syndikus bedarf. Die Ausgabe der Fahrkarten, der Verkauf von Frachtbriefen, die Einziehung der Frachten, Wagenstand- und Lagergelder, Pachten für Zweiggleise usw. ist ebenfalls seine Sache.

Der Bauoberingenieur — Chief Engineer — hat nicht nur den Neubau, sondern auch die bauliche Unterhaltung aller festen Anlagen, einschließlich der Signale unter sich; er verwaltet die Vorräte an Oberbauteilen. Auch die Kraftbetriebe, soweit sie nicht dem Maschinenoberingenieur, dem Elektroingenieur und dem Hafendirektor unterstehen, fallen in seinen Geschäftsbereich. Ihm stehen 11 Beamte zur Seite: ein erster Stellvertreter — Deputy Chief Engineer —, ein Vertreter für Parlaments- und allgemeine Angelegenheiten — Chief Assistant for Parliamentary and General Purposes —, ein Streckeningenieur — Permanent Way Assistant —, ein Neubauingenieur — New Works Assistant —, ein Ingenieur für Brücken und Dächer — Assistant for Bridge and Roof Construction —, ein Ingenieur für Heizung, Beleuchtung und Wasserversorgung —, Assistant for Heating, Lighting and Water —, ein Architekt — Architectural Assistant —, ein Abnahme- und Abrechnungsbeamter — Quantity Surveyor —, ein Ingenieur für das Signalwesen — Assistant for Signals — und ein Ingenieur für Fernsprecher und Telegraphen — Assistant for Telephones and Telegraphs. Über die Zahl der Bezirksingenieure — District Engineers — ist keine Bestimmung getroffen; sie wird nach Bedarf festgesetzt.

Der Maschinenoberingenieur — Chief Mechanical Engineer — hat neben dem Entwurf und der Beschaffung der Fahrbetriebsmittel auch deren Unterhaltung unter sich. Er berät den Bauoberingenieur und den Elektroingenieur, ersteren in bezug auf die Heizung, Beleuchtung und Wasserversorgung, letzteren in bezug auf alle maschinellen Anlagen mit elektrischem Betrieb. Ihm ist ein Wagenaufsichtsbeamter — Carriage and Waggon Superintendent — und eine Anzahl Werksleiter — Works Managers — beigegeben.

Die Aufgaben des Hafen- und Schiffahrtleiters — Docks and Marine Manager — ergeben sich aus seiner Amtsbezeichnung, ebenso die des Elektroingenieurs, dem ein Stellvertreter — Assistant Electrical Engineer — zur Überwachung der elektrischen Einrichtung in den Zügen und des Betriebspersonals beigegeben ist, und des Stallmeisters — Horse Superintendent. Der Hafen- und Schiffahrtleiter und der Stallmeister sind zwei Besonderheiten einer englischen Eisenbahn; bekanntlich gehört in England der Betrieb von Häfen und der Schiffahrt, sowie der Speditionsbetrieb zu den Aufgaben, die die Eisenbahngesellschaften in ihren Geschäftsbereich einbezogen haben.

Die Stellungen des Hauptmagazinverwalters — Stores Superintendant —, des Arztes — Chief Medical Officer —, und des Leiters des Polizeidienstes — Police Superintendent — bedürfen keiner näheren Erläuterung.

Der Fachmann wird aus den vorstehenden Darlegungen, die natürlich den Gegenstand nicht erschöpfend schildern können, ohne weiteres erkennen, worin die Dienstgliederung einer englischen Eisenbahngesellschaft mit derjenigen seiner eigenen Eisenbahn übereinstimmt, worin sie von ihr abweicht. Sie kennen zu lernen, ist gerade in der heutigen Zeit von besonderer Bedeutung. Die englischen Eisenbahngesellschaften sind immer als Unternehmen angesehen worden, die in erster Linie Erträge einbringen sollen, während in anderen Ländern, namentlich in denen mit Staatsbahnen, die Aufgabe der Eisenbahnen in erster Linie darin bestand, den Verkehr zu bedienen; daß sie außerdem Überschüsse brachten, war mehr eine angenehme Zugabe. Die Verhältnisse haben sich neuerdings stark verschoben. Die Wirtschaftlichkeit des Betriebes muß mehr in den Vordergrund gerückt werden, und da ist es von Interesse, die Dienstgliederung einer Eisenbahn kennen zu lernen, bei der dieser Gesichtspunkt immer im Vordergrund gestanden hat. Wernekke.

Die Wirtschaftsaussichten der russischen Eisenbahnen.

(Schluß.)

III.

Der Bau von 400 000 km Eisenbahnen, untrennbar verknüpft mit dem Umbau und zu einem wesentlichen Teile auch mit der Wiederinstandsetzung des in einer Ausdehnung von 75 000 km schon bestehenden Netzes, bildet eine großartige Aufgabe, deren Lösung kaum in der Macht eines einzelnen Menschenalters liegt. Nichtsdestoweniger, wie auch die Schwierigkeiten beschaffen sein mögen, sie müssen überwunden werden, denn nur dann ist eine wirtschaftliche Macht Rußlands denkbar. Aber die Großartigkeit des Planes selbst und die ungeheure, unvermeidliche Anspannung aller Kräfte des Volkes zu seiner Verwirklichung erfordert ein umsichtiges und wohlüberdachtes Vorgehen, um Fehler, die teuer zu stehen kommen und schwer wieder gutzumachen sind, zu vermeiden. Es mag hier am Platze sein, die Worte eines bekannten französischen Volkswirtschaftlers[2]), eines hervorragenden Kenners der Transportfragen, die er über die Rolle der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika gesagt hat, wiederzugeben: „Dank dem Fortschritt des Eisenbahnwesens müßte es möglich sein, auf diese ungeheuren Ausdehnungen, innerhalb deren die Verteilung der Naturschätze so verschieden ist, jedem Ort die möglichste Ausnützung seiner natürlichen Kräfte zu sichern, indem jede Art der Erzeugung gerade da örtlich untergebracht wird, wo für sie die günstigsten Bedingungen gegeben sind“. Dieser Gedanke ist ganz auf Rußland anwendbar, wo die Ausdehnungen unermeßlich, die Natur-

[2]) Louis Paul Dubois, die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten, Paris 1896.

schätze mannigfach und an verschiedenen, oft weit voneinander entfernten Punkten untergebracht sind, und der kommende Bahnbau kann sich seinem Umfange nach kühnlich auch völlig neuen Anforderungen des Landes an Eisenbahnen anpassen. Es ergibt sich daraus die folgende Reihenfolge der Sachbehandlung: die Linienführung der künftigen Hauptbahnen wenn auch nur in großen Zügen, ihre Bestimmung und Ausstattung und drittens: die Art ihrer Verwaltung und Versorgung. Abseits für sich steht die ebenfalls äußerst wichtige Frage der Durchführung und Befristung des bezeichneten Eisenbahnbauplanes.

Es genügt schon ein flüchtiger Blick auf die Karte, um zu erkennen, inwieweit das ausgedehnte nördliche Gebiet und ebenso leider auch ein breiter Landstreifen, der sich dem Uralgebirgsrücken gleichlaufend östlich von ihm hinzieht, mit Bahnen versorgt ist. Der Norden mit seinen mannigfaltigen Schätzen: Wäldern, Fischfang im Meere und in den Flüssen, Marmor- und Schleifsteinbrüchen, seinen Anzeichen von vorhandenen Naphthaschätzen usw. verlangt schon längst nach Eisenbahnen. Nur deren Schaffung kann dem jetzt dünn bevölkerten Gebiete seine für die Entwicklung von Industrie und Landwirtschaft so notwendige Besiedelung sichern. Der Osten des europäischen Rußlands und der anstoßende Teil des asiatischen Rußlands, am Ural und am kaspischen Meer bieten vorzugsweise der Landwirtschaft und Viehzucht weitgehende Entwicklungsmöglichkeiten, aber bekannt sind dort auch Mineralien, die nur infolge Fehlens einer Verbindung nicht oder nur wenig ausgenützt werden können, nämlich: Naphtha in Emba, Braunkohle in Mugodschar, Glaubersalz in Karabugas u. a. Was das asiatische Rußland betrifft, so ist sein Mangel an Schienenwegen allgemein bekannt, besonders benachteiligt inbezug auf Eisenbahnen ist das ganze nördliche Sibirien mit seinen drei ungeheuren Flußbecken, dem der Lena, des Jenissei und des Ob und mit seinen großen, meist noch unberührten Schätzen. Es genügt, nur an die bekanntesten zu erinnern, die Goldausbeute in den Olekminsker, Witimsker und Bodaibinsker Goldbezirken, im östlichen Sibirien, im Strombecken der Lena.

Die auch nur andeutungsweise Bezeichnung der Richtung der in den bezeichneten Gebieten erforderlichen Strecken kann natürlich erst nach einer Reihe von Erhebungen und wirtschaftlichen Untersuchungen der Örtlichkeiten erfolgen. Im Norden sind die Grundzüge der dem Lande nötigen Schienenwege schon vollständig geklärt, so daß man sie mit genügender Begründung umschreiben kann. Hier ist in erste Reihe zu stellen die in den Zeiten der Konzessionen von Gannewik[3]) und Borissow in so trauriger Weise berühmt gewordene sogen. große Nordbahn, die ungefähr zwischen dem 60. und 62. Breitengrad zwischen einem der Obhäfen über das Nadeschdinsker Werk, Solewarni, Welikij-Ustjug bis zur Verbindung südlich von Soroskaja mit der Murmanbahn verläuft, ebenso aber auch die Abzweigungen von dieser Bahn: von Welikij-Ustjug über Swanka nach Petrograd und von Welikij-Ustjug nach Uchta. Das zweite gewöhnlich im Norden erörterte Projekt geht von Archangelsk über Pinega nach Ust-Zilma und von da nach Norden in die Tschesskajabucht bis Indiga oder in die Petschorabucht nach Pustosersk, ebenfalls mit Abzweigungen nach Süden über Uchta bis zur Vereinigung mit der großen Nordbahn. Die genannten Hauptbahnen sind schon untersucht: die Strecken geringerer Bedeutung zu nennen, wäre verfrüht. In gleich großzügiger Weise wären im Südosten Rußlands zu nennen: die längst zum Bau reife Hauptbahn Alexandrow-Gai über Emba, Kungrad, Chiwa nach Süden bis zur Überschneidung mit der mittelasiatischen Bahn. In Sibirien wäre außer der Fortsetzung der großen Nordbahn vom Ob nach Osten, von Samarskoje oder Tobolsk über Narim und Bodaibo bis zur Vereinigung mit der Amurbahn, die ein zweiter Schienenbau durch ganz Sibirien nördlich der bestehenden Bahn bilden würde, noch die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit des Baues von meridionalen Hauptstrecken zu den Mündungen des Ob und Jenissei anzudeuten, die als Verbindungsglieder mit den zweifellos Zukunft besitzenden nördlichen Meeresstraßen nach Sibirien über das Barents- und Karische Meer zu wirken befähigt wären und außerdem der Belebung Nordsibiriens dienen könnten. Nochmals sei bemerkt, daß alle diese Strecken, wenn ihr Bau tatsächlich begründet ist, nur zur Erläuterung einer möglichen Liniengebung angeführt werden, wobei nicht vergessen werden darf, daß nach allgemeiner Regel die Schienenwege die Frachten schaffen, daß gesicherte Beförderung als Antrieb zur Entwicklung des Landes, zur Aufdeckung seiner Naturreichtümer und zur Heranziehung der zu ihrer Verarbeitung erforderlichen Menschen, Geldmittel und Einrichtungen dient.

Wenn wir zur zweiten Frage übergehen, — der der Bestimmung und Ausrüstung der Schienenwege, — so müssen wir uns etwas näher mit der Vergangenheit beschäftigen. Der russische Eisenbahnbau bewegte sich im allgemeinen auf unregelmäßigen Bahnen, bald wurde er mit allen Mitteln gefördert, bald ebenso erschwert. Das Ergebnis ist ein stückweise geschaffenes Netz ohne irgendwie überdachten Plan. Der Bahnbau in Rußland, nach Jahren zeichnerisch dargestellt, bietet eine wunderlich gebrochene Linie, die bald unaufhaltsam nach oben strebt, bald wieder fast auf Null zurückgeht. Die Hauptmittel der Regierung zur Beherrschung der Eisenbahnen waren: die Feststellung der technischen Baubedingungen und die Verfügung über die Tarife. Wenn auch die ersteren, obwohl nur notdürftig, mit der Fürsorge für die Betriebssicherheit gerechtfertigt werden konnten, so kann man in den letzteren nur das Streben nach Zentralisation, nach Vereinigung in den Händen der Eisenbahnzentralstelle unter der Flagge der Fürsorge für die Bedürfnisse der Bevölkerung erblicken. Indem man sich darauf steifte, daß selbst die unbedeutendste Bahn, wenn sie auch nur einige 300 Werst Ausdehnung besaß, unbedingt mit Steigungen nicht über 8 ‰, mit Halbmessern nicht unter 300 Saschen und mit einem ganzen Wust von baulichen Einrichtungen, die in der ersten Zeit des Bahnbetriebs völlig überflüssig waren, ausgeführt wurde, insonderheit aber, indem man die Beförderung über das ganze Eisenbahnnetz hin nach gleichen Tarifen verlangte, brachte die Regierung das Land um eine Masse von Bahnen, deren Urheber nicht in der Lage waren, ihr Kapital verlustbringend zu verwenden, um z. B. Weizen um $^1/_{33}$ Kopeken pro Pud und Werst (ein Tarif, der für die oben beispielsweise bezeichnete Bahnlänge gang und gäbe wäre), zu befördern, die aber gerne dafür zu haben gewesen wären, die Beförderung für $^1/_5$ Kopeken zu übernehmen, zu einer Zeit, in der in der betreffenden Gegend der Achstransport auf der Straße vielleicht zehnmal teurer war.

Nach dieser Richtung ist die Entwicklungsgeschichte der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika außerordentlich lehrreich. Dort wurden die Bahnen ohne irgendwelche Vorschriften über Steigung, über Wassernehmen in Stationen u. a. vorgestreckt, — das ganze Streben ging nur darauf hinaus, daß die Eisenbahn die an sie gestellte Anforderung der Güterbeförderung befriedigen könne, wobei die Pünktlichkeit und die Billigkeit in der Erfüllung dieser Anforderungen tatsächlich die unerläßliche Bedingung des gedeihlichen Betriebes der Bahn selbst war. Nach Maßgabe der Verkehrsentwicklung und in Einklang mit der Erhöhung der Ansprüche wurden die erstmaligen Bauten umgestaltet, durch festere und teurere ersetzt und zugleich wurden neue Bauten hinzugefügt. Da, wo der Verkehr aus irgendwelchen Ursachen nicht zunehmen wollte, — nun, da war eben auch kein Anlaß gegeben, weitere Ausgaben zu machen. Kurz, dort wurde den Bedürfnissen der Wirklichkeit entsprechend vorgegangen, während in Rußland die Anforderungen sich Richtlinien unterwerfen mußten, die am grünen Tisch des Ministers ausgearbeitet worden waren. Die Folge dieses verschiedenen Vorgehens war, daß die Vereinigten Staaten nicht nur das ausgedehnteste, sondern, nach den Baukosten beurteilt, auch eines der allerbilligsten Eisenbahnnetze bekamen, wie aus nachstehender Zusammenstellung hervorgeht:

Zusammenstellung V.

Staaten	Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in km*)	Summen des aufgewendeten Baukapitals	Kosten für 1 km
		in tausend Goldrubel	
Österreich-Ungarn	43 288	4 944 820	114,2
England	37 337	12 135 693	325,0
Belgien	4 330	967 670	224.1
Deutschland	59 992	6 473 379	137,5
Italien	14 000	2 095 075	149,5
Europäisches Rußland	56 395	6 509 000	115,4
Frankreich	40 216	6 896 848	171,3
Vereinigte Staaten von Nordamerika	396 014	37 353 914	94,0

*) Angaben aus verschiedenen Jahren der letzten 5 Jahre vor dem Kriege.

Man darf nicht übersehen, daß tatsächlich der Bau des amerikanischen Eisenbahnnetzes noch billiger zu stehen kam, da man noch die vielen, insbesondere zu Anfang herrschenden Mißbräuche, Unterschlagungen, Kapitalverwässerungen, Zahlungseinstellungen u. a. in Betracht ziehen muß. Welche Bedeutung das Eisenbahnnetz für das Aufblühen der Volkswirtschaft in den Vereinigten Staaten besitzt, ist allgemein bekannt.

Auf diesem Wege vorgehend müßte man in Rußland vor allem eine Klassifizierung der schon bestehenden Eisenbahnen aufstellen. Die in Rußland angenommene Einteilung des Netzes in Eisenbahnen öffentlichen und privaten Gebrauches ist rein förmlich und weitaus nicht genügend. Vor allem muß man dem Ge-

[3]) Der Russe schreibt die Namen, auch ausländische, genau wie er sie spricht. Da der Russe kein h hat, so setzt er dafür g. Sofern es sich um einen ausländischen Namen handeln sollte, kann Richtigkeit der Schreibweise nicht verbürgt werden. Dr. S.

danken entsagen, daß jede Eisenbahn ohne Ausnahme verpflichtet sei, Reisende zu befördern, oder, um sich genauer auszudrücken, unbedingt ihren Fahrplan mit der verpflichtenden Einlegung eines oder mehrerer Paare reiner Personenzüge, mit denen vielleicht kein Mensch fährt, zu belasten. Wenn man diesem bisher teuer zu stehen gekommenen Vorurteil entsagt und den meisten Bahnen ausschließliche Güterbahnbedeutung zuspricht, so verbilligt sich bei vielen Eisenbahnen in Rußland sowohl der Bau als auch der Betrieb wesentlich. Dieser Vorschlag ist noch nicht gleichbedeutend damit, daß die eine oder die andere Gegend der Möglichkeit der Personenbeförderung beraubt wird, sondern er stellt nur den Grundsatz auf, daß die Belange des für die ganze Gegend notwendigen Güterverkehrs viel wichtiger sind als die Anforderungen an Schnelligkeit und Durchgangswagen für einen nur eine kleine Personengruppe bedienenden Reiseverkehr. In seinen jährlichen untertänigsten Berichten unterstrich der Verkehrsminister Ruchlow die Erfolge, die in der Verkürzung der Reisezeit zwischen den großen Mittelpunkten Rußlands: Petersburg, Moskau, Kiew, Rostow am Don, Baku u. a. erreicht wurden. Er vergaß dabei natürlich die Kosten dieser Erfolge anzumerken, die Erschwernisse, die ihnen zuliebe dem Güterverkehr verursacht wurden und er rechnete dabei nicht mit dem Umstande, daß von den schnellen durchgehenden Verbindungen vielleicht nur einige zehn, hundert oder tausend Menschen Gebrauch machten, anderthalbhundert Millionen aber, die Hauptmenschenmasse Rußlands, bei ihren wenigen und kurzen Reisen gezwungen waren, Wagen vierter Klasse und Güterwagen zu benützen. Beim Bau jeder Eisenbahn wurde ihr Wagenpark vorschriftsgemäß mit einer großen Menge Personenwagen von dem so teuren langen Pullmanntyp angefüllt, zur gleichen Zeit, in der viel reichere Staaten im Westen derartige Wagen nur in besondere Fernzüge einstellten und den Hauptteil ihres Personenverkehrs mit billigen, kurzen und geräumigen Wagen mit Querabteilen bedienten.

Sonach muß Personen- und Güterverkehr ganz voneinander getrennt werden und man kann damit die Möglichkeit der Erbauung viel billigerer Eisenbahnen erreichen. Dann muß man die Schienenwege ausscheiden, die ausschließlich die Bestimmung haben, Produktionsbezirke mit Rohstoff und Heizstoff zu versehen. In dieser Beziehung sind beispielsweise zu nennen die Eisenbahnen zwischen Kriwoi-Rog, dem Mittelpunkt der Eisengewinnung in Südrußland, und dem Donezbecken, dem Mittelpunkt der Steinkohlengruben und der metallurgischen Industrie; oder zwischen dem gleichen Donezbecken und Moskau. Solche Eisenbahnen, ausschließlich für den Güterverkehr erbaut und ohne irgendwelche Räume und Einrichtungen für Reisende, einfacher ausgestattet mit erleichterter Linienführung würden die Erzlieferung in die Fabriken des Donezbeckens, die in der letzten Zeit bis zu 400 Millionen Pud jährlich erreicht hat, stark verbilligen und ebenso würde die Zufuhr von Steinkohle in die Moskauer und benachbarten Industriebezirke, die ihren Verbrauch auf über 100 Millionen Pud im Jahre veranschlagen, verbilligt werden. Es ist erklärlich, daß die Abfertigung solcher ganzer, an einem Ort zusammengestellter Erz- und Kohlenzüge ohne Verschiebungen unterwegs außerordentlich billig würde, daß derartige Eisenbahnen im Zusammenhange mit der Herabsetzung der Baukosten ohne überflüssige Ausstattung die Selbstkosten des Erzeugnisses bedeutend vermindern und damit seine Verbreitung am heimischen Markte fördern, vielleicht auch sein Eindringen in Auslandsmärkte ermöglichen würden. Weiter muß man noch Rußlands Ausfuhrstraßen, die zu den russischen Meerhäfen führen, überblicken. Im allgemeinen bewegte sich der Warenaustausch Rußlands mit dem Ausland über die Grenze gegen Europa: in den letzten 15 Jahren vor dem Kriege trafen auf diese Grenze 81 bis 87 % der ganzen russischen Einfuhr und 90 bis 91 % der ganzen Ausfuhr; und zwar vorzugsweise auf dem Seewege. So entfielen etwas mehr als 2 Milliarden Pud, die im Jahre 1913 die europäische Grenze Rußlands überschritten, auf den Warenaustausch auf dem Landwege nur 561,9 Millionen Pud; das ist ungefähr 28 %, die ganze übrige Menge ging, sowohl Ein- wie Ausfuhr, auf dem Seewege, und zwar über die Häfen des Weißen Meeres 99,8 Millionen Pud — fast 5 %, über die Häfen des Baltischen Meeres 815,5 Millionen Pud — 40,6 %, und über die Häfen der Schwarzen und Asowschen Meeres 530,6 Millionen Pud — etwas über 26 %. Zweifellos werden diese Verhältniszahlen, wenn sie sich ändern, sich nur nach der Seite einer Vermehrung der Beförderung auf dem Seewege ändern, einerseits, weil von der Zahl der Waren, die die frühere russische Landgrenze gegen Deutschland und Österreich überschritten, viele aus dem jetzt abgesonderten Königreich Polen kamen, oder für dieses bestimmt waren, anderseits, weil nach Punkt 3 Absatz XXII des Friedensvertrages Rußlands und der Ukraine mit Polen letzteres das Recht für sich in Anspruch nahm, die Bedingungen für den Übergang von Waren deutschen und österreichischen Ursprungs, die aus Deutschland oder Österreich über Polen nach Rußland oder nach der Ukraine eingeführt werden, aufzustellen. Letzterer Umstand wird zweifellos den Warenaustausch Rußlands und Deutschlands auf dem unmittelbaren Seewege fördern und den über ein drittes Land, das diesem Warenaustausch Hindernisse in den Weg legen kann, schmälern. Daher müssen besondere unmittelbare Schienenverbindungen vorgesehen werden, die die russischen Hauptausfuhrhäfen mit den wichtigsten Ausfuhrmittelpunkten verbinden. Diese sind ihrerseits wieder durch ein weitausgedehntes Netz von kleineren Bahnen mit den erzeugenden Orten zu verknüpfen. Die nächste Art an Schienenwegen sind Eisenbahnen für den Innenverkehr, erbaut zum Zweck der inneren allgemeinen oder örtlichen Versorgung und Verteilung, dann aber auch für die Zufuhr der nötigen Halbfabrikate und der Brennstoffe zu kleinen Fabriken und für die Ausfuhr der Fertigerzeugnisse. An diese schließen sich dann Nebenbahnen verschiedener Bestimmung: Stadtbahnen, Fabrikbahnen u. a., sowie Vorortbahnen an. Bei einer solchen Einteilung der Bahnen wird natürlich auch in der Ausstattung der Bahnen sich ein bedeutender Unterschied ergeben. Die einen als eigentliche Güterbahnen können verschiedene Einrichtungen für den Reiseverkehr völlig entbehren, sind aber dafür reichlich mit Elevatoren und Lagerhallen verschiedener Art und Eigenschaft zu versehen. Das kann wieder ganz unterlassen oder auf ein geringes Maß zurückgeführt werden bei Bahnen, die für Binnen- oder Personenverkehr bestimmt sind. Hafenbauten aller Art, Kühlhallen, Elevatoren, Umladevorrichtungen u. a. müssen unbedingt in den Tätigkeitsbereich der Bahnen einbezogen und von ihnen betrieben werden zum Zwecke der Erzielung des zweckmäßigsten Gebrauches dieser Einrichtungen.

Die nächste außerordentlich wichtige Frage ist die Verwaltung und Versorgung der Bahnen im weitesten Sinne der Wirtschaftsführung und die Einreihung ihrer Tätigkeit in die Funktionen des Staatslebens. Das bisher in Rußland angewendete System gespannter Zentralisation der Verwaltung fand natürlich auch im Eisenbahnwesen Nachahmung und erwies sich mit fortschreitender Entwicklung des Netzes als immer verhängnisvoller. Die Not zwang zu einigen Verbesserungen auf diesem Gebiete, wie zuerst zur Einrichtung eines besonderen Ausschusses in Charkow zur Verteilung der Massenbeförderung von Hüttenprodukten und weiterhin, nach Verlauf langer Zeit, zur Bildung von Bezirksausschüssen für Güterbeförderung. Aber wenn es bei einem solchen Streben zur Zentralisation schwierig war, mit einem Netz fertig zu werden, dessen Ausdehnung 80 000 km nicht überstieg, so wird natürlich zukünftig bei dem gezeichneten, zwar großartig aufgemachten, aber doch für das Land unbedingt nötigen Bahnbau das System der zentralen Verwaltung gänzlich verlassen werden müssen. Man muß hier unbedingt zur Aufteilung nach Bezirken oder Länderstrichen übergehen, die mehr oder weniger in sich abgeschlossen sind, die ein großes Wirtschaftsganzes bilden mit klar hervortretenden, vorherrschenden und für die ganze Gegend maßgebenden Belangen des Volkserwerbslebens. So wird der Norden, vielleicht die Gouvernements von Archangelsk, Wologda, Olonez, Nord-Dwinsk, Tscherepowez, Petrograd, Nowgorod und Pskow als ein selbständiger Bezirk oder Kreis anerkannt werden, der seine Beförderungsmittel selbst entwerfen, erbauen und entwickeln muß in Übereinstimmung mit den Naturschätzen der Gegend und zum Zweck ihrer beschleunigten Erschließung. Ebenso ist es nicht schwer, weitere besondere Bezirke auszuscheiden: der Ural mit seinen Hütten-, Wald- und Salzindustrien; die mittleren Gouvernements oder der Moskauer Bezirk als Mittelpunkt der Textil- und Metallbearbeitungsindustrie, Kaukasus usw. Es versteht sich von selbst, daß die Bezirksbenennung nur zur Erläuterung des ausgesprochenen Gedankens erfolgt. — die genaue Bildung und besonders die Bestimmung der Bezirksgrenzen erfordert sorgfältige Erhebungen und kann nicht auf einen Wurf geschehen. Aber diese Beispiele geben schon einen genügenden Begriff von dem Gedanken. Der Norden — noch ganz jungfräulicher Boden — verlangt die Anwendung der sogenannten Kanadisierung, das ist: das Eisenbahnwesen hat hier nicht nur Beförderungsaufgaben, sondern noch viele andere, die mit den Bedürfnissen des Bezirkes eng verknüpft sind: Besiedelung, Verteilung der Neuansiedler, Verteilung des Bodens unter ihnen, Einrichtung von Musterwirtschaften und Musterindustrien, Belieferung mit Geräten, Verteilung, Beförderung und Verkauf der von den Angesiedelten hergestellten Erzeugnisse, mit einem Worte — die ganze Fürsorge für die Entwicklung und Hebung des Landes. Dementsprechend muß auch die Verwaltung der Bahnen des Nordens nach anderen Grundsätzen eingerichtet sein als in den übrigen Bezirken, wo andere Aufgaben zu erfüllen sind, zum Beispiel wird für den Moskauer oder den Mittelbezirk die Herstellung besonderer Güterhauptstrecken für die Versorgung von Fabriken und Hüttenwerken der Gegend mit verschiedenen Arten von Rohstoffen und Halberzeugnissen, dann aber auch für die Ausfuhr ihrer Erzeugnisse, die Hauptrolle spielen. Andererseits wird in diesem Bezirk auch auf die Befriedigung der inneren Bedürfnisse der Gegend an örtlichen Verkehrsgelegen-

heiten, z. B. Erbauung kleiner Bahnen für den Vorort- und Straßenbahnverkehr nach Maßgabe der Dichte der Bevölkerung Bedacht genommen werden müssen. Weiter sollen auch noch die Aufgaben einer Eisenbahnverwaltung im Kaukasus oder Ural betrachtet werden. Im Kaukasus besteht die ganze Aufgabe bei der vorzugsweise landwirtschaftlichen Tätigkeit des Bezirkes und seiner großen Bedeutung für den Ausfuhrhandel des Landes in Maßnahmen zur Förderung der Landwirtschaft und der mit ihr verknüpften Formen industrieller Tätigkeit. Es muß also ein Netz von Wegen durchgeführt werden, die die Besitzungen mit Elevatoren und Magazinen verbinden. Auch auf die Gewährung von Kredit für übernommenes Getreide, Ausrüstung von Häfen, Unterstützung des Dampferverkehrs u. a. muß Bedacht genommen werden. Was die Uralgegend betrifft, so hat dort die Ausnützung der ungeheuren reichen Vorräte an Eisenerz, die in einigermaßen großem Umfange nicht ohne Erbauung einer ausschließlich dem Güterverkehr dienenden Bahn in das Steinkohlenbecken von Kusnezk mit seiner verkokbaren Kohle möglich ist, vorzugsweise Bedeutung; dann kommt die Verteilung des hergestellten Eisens, Stahls, aber auch der Erzeugnisse hieraus auf ganz Rußland in Betracht, die auch den Bau einer Reihe von Bahnen veranlassen kann, besonders für Güterverkehr zu den großen Verteilungsmittelpunkten: Moskau, Petrograd, Saratow usw.; und endlich die Erbauung einer ungezählten Menge an inneren örtlichen Verbindungen sowohl für den Ortsverkehr als auch für die Zwecke der Verarbeitung der verschiedenen Naturschätze des Bezirks, in erster Linie des Holzes.

Entsprechend den behandelten Besonderheiten der Wirtschaft jeder Gegend und der Ausdehnung ihrer Schienenwege, die zehntausend Kilometer erreichen können, müssen eine zentrale Transportverwaltung ebensowohl wie auch innere Verwaltungen, die sozusagen Vollzugsstellen sind, errichtet werden, die Fragen des Verkehrs, der Unterhaltung, der Versorgung der Eisenbahnen u. a. behandeln. Derartige Verwaltungen können, in Abhängigkeit von der Art der betriebenen Bahnen zahlreich, müssen aber in ihrer allgemeinen Politik vereinigt und durch eine für jede Gegend zentrale Verwaltung geleitet sein. Die zentralen Verwaltungen haben unter anderem zwei sehr wesentliche Aufgaben: die erste ist die Festsetzung der Tarife auf den Bahnen der Gegend, deren Aufbau und Ausmaße genau mit den Bedürfnissen aller von den Bahnen bedienten Zweige des Erwerbslebens übereinstimmen müssen und die von Zeit zu Zeit nach Maßgabe der Umgestaltung der Arbeitsbedingungen, der Personalentlohnung, der Kosten des Brennstoffes und anderer Stoffe, mit einem Worte — je nach der allgemeinen Geschäftslage der Gegend geändert werden müssen. Die zweite Aufgabe ist sehr wichtig und kann zuweilen aus dem Rahmen der gegebenen Gegend heraustreten — das ist die Frage der Versorgung der Eisenbahnen mit den für ihren Bau und die alltägliche Arbeit erforderlichen Stoffen und Erzeugnissen. Die Eisenbahnen treten im allgemeinen als sehr große Verbraucher vieler Gegenstände auf, wobei die Versorgung mit dem hauptsächlichsten, dem Brennstoff, mehr oder weniger geregelt erfolgen muß. Es sei hier nur darauf hingewiesen, daß nicht jeder von den bezeichneten Bezirken in seinen Grenzen alles Nötige für den Betrieb der Bahnen besitzen wird, weshalb auch die Versorgung mit manchen Stoffen, besonders soweit Massen in Frage kommen, für das ganze Land einheitlich besorgt werden muß. So werden Ural und Donbecken voraussichtlich als Lieferer von Schienen, Kleineisenzeug, Bandagen, Brückenträgern und überhaupt von Metallen für alle Eisenbahnen des Landes auftreten; aber sie werden genötigt sein, bei sich einzuführen, ersterer — Zement und Naphtha und deren Erzeugnisse, und letzterer — ebenfalls Naphtha und Holzstoffe. Ein weiteres Beispiel ist der Heizstoff für die Eisenbahnen; hier wird natürlich die nicht zu umgehende und schon sehr herangereifte Elektrisierung eines Teils der Eisenbahnen des Landes, wie der Nikolaibahn, die in ihrer ganzen Ausdehnung Torfmoore durchschneidet, sowie einer Reihe von Bahnen, die den Dnieprstromschnellen oder den Bergflüssen des Kaukasus nahe liegen, eine wesentliche Bedeutung haben, aber trotzdem wird für die Mehrzahl der russischen Bahnen Steinkohle und Holz die Quelle der Triebkraft bleiben. Die Versorgung waldloser und von Kohlengruben entblößter Bezirke muß ebenfalls in einem allgemeinen, vom Staate zu entwerfenden Wirtschaftsplan vorgesehen werden.

IV.

So stellen sich die Aussichten der Wirtschaft der russischen Eisenbahnen dar. Aber diese Aussichten beziehen sich keineswegs auf die nahe Zukunft, wo der abgenützte und durch Krieg und Unruhen zerstörte Apparat den an ihn herantretenden Anforderungen nur mit Mühe zu genügen vermag. Aber bei Befriedigung der gegenwärtigen Anforderungen muß man auch auf die Zukunft blicken und von diesem Gesichtspunkte aus kann die Beschäftigung mit den vorgeschlagenen Maßnahmen anscheinend nützlich sein.

Dr. Saller.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Wechsel in der Leitung des Reichsverkehrsministeriums. Mit dem Kabinett Cuno ist auch der Reichsverkehrsminister Groener zurückgetreten. Bei seinem Scheiden aus dem Amte sagte er allen Beamten, Angestellten und Arbeitern durch besonderen Erlaß seinen aufrichtigsten Dank für die ihm geleistete treue Mitarbeit. In einem Handschreiben dankte Reichspräsident Ebert ihm namens des Reichs für die großen Verdienste, die er in diesem Amte sich erworben habe. Er habe vor mehr als drei Jahren die Leitung des Reichsverkehrsministeriums übernommen und während dieser Zeit in rastloser, tatkräftiger Arbeit dazu beigetragen, die schädigenden Nachwirkungen des Krieges bei den Eisenbahnen trotz großer Schwierigkeiten zu überwinden; er habe die Überleitung der Eisenbahnen und der Wasserstraßen auf das Reich und die Neuorganisation der Eisenbahn- und Wasserstraßenverwaltung durchgeführt und damit einen wichtigen, gut arbeitenden neuen Verwaltungszweig des Reiches geschaffen. Durch dies alles habe er sich in der Geschichte des deutschen Verkehrswesens eine bleibende Erinnerung gesichert.

Auch seinen engeren Mitarbeitern sandte Reichsminister Groener warme Abschiedsworte: „Zu meinem lebhaften Bedauern ist es mir nicht möglich, vor meiner Abreise persönlich mich von den Herren des Ministeriums zu verabschieden. Ich fühle das Bedürfnis, alsbald Erholung zu suchen. Es fällt mir auch offen gestanden schwer, von meiner Lebensarbeit zu scheiden. Allen meinen Mitarbeitern danke ich aufrichtig aufs wärmste für die ausgezeichnete Unterstützung, die ich vom ersten bis zum letzten Tage meiner Amtsführung gefunden habe. Die Pflichttreue, die nie versagende Arbeit, die vornehme Gesinnung, die glänzenden Fähigkeiten der Beamten haben mir selbst immer wieder Mut und Kraft zur Arbeit und nicht zuletzt Freude an ihr gegeben. Jedem meiner Mitarbeiter werde ich treue Anhänglichkeit bewahren; in freundschaftlicher Gesinnung wollen wir auch nach Lösung der dienstlichen Beziehungen verbunden bleiben. Möge ein gütiges Geschick über der Deutschen Reichsbahn walten in der schwersten Zeit, die ihr bevorsteht."

Im großen Festsaal des Reichsverkehrsministeriums begrüßte am 15. August der neue Reichsverkehrsminister Dr. Oeser, Reichsminister des Innern des scheidenden Kabinetts Cuno, die Beamten und Angestellten seines Hauses. Dankbar gedachte er der erfolgreichen Arbeit seines Amtsvorgängers und weiter namentlich der wackeren Eisenbahner an Rhein und Ruhr, die mit ihrer Person, unter Einsetzung von Hab und Gut, in vorderster Front die Last unseres gerechten Abwehrkampfes tragen. Namens des Personals begrüßte Staatssekretär Stieler den Minister, der als preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten in schwerer Zeit grundlegende Aufbauarbeit im Eisenbahnwesen geleistet habe. Wenn er in der neuen Not des Vaterlandes sich wieder für die Leitung des Verkehrswesens zur Verfügung gestellt habe, werde das gesamte Personal ihm willig und vertrauensvoll folgen.

— Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 13. August d. J. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 29 des Reichs-Gesetzblattes Teil II, hervor.

— Erhöhung der Eisenbahntarife. Am 20. August d. J. sind die Personen- und Gepäcktarife der Reichsbahn um 900 %, die Güter- und Tiertarife um rund 2000 % gegenüber dem Stande der Tarife vom 1. August erhöht worden. Die wertbeständigen Tarife (Indextarif) werden im Personenverkehr zum 1. September eingeführt, im Güterverkehr jedoch am 20. August. Die Schlüsselzahl für den Güterverkehr ist auf 1 200 000 festgesetzt worden.

— Die Indextarife der Reichsbahn. Die bevorstehende Einführung von Indextarifen bei der Reichsbahn und die Bekanntgabe des Multiplikators für den Gütertarif von 1,2 Millionen, mit dem die Grund-(Friedens-)Tarife vervielfältigt werden sollen, um den zu zahlenden Frachtbetrag zu ergeben, hat

die Frage aufgeworfen, ob diese Schlüsselzahl, die hinsichtlich der Bewertung der Mark einem Dollarstande von 5 Millionen entspreche, gerechtfertigt sei. Bei dieser Fragestellung wird nicht berücksichtigt, daß der größte Teil der Stoffe, die die Selbstkosten der Reichsbahn ausmachen, den heutigen Dollarstand und damit den Weltmarktpreis bereits weit überschritten haben. Für westfälische Fettstückkohle, die zu Friedenszeiten die Tonne 12 bis 13 ℳ kostete, bezahlt die Reichsbahn heute 31 Millionen Mark, d. h. das 2½millionenfache. Bei englischer Lokomotivkohle betragen die Aufwendungen bei einem Stande des Pfundes von 12,4 Millionen noch immer das 2millionenfache. Stabeisen, das bei einem Dollarstande von 5 Millionen das 2,1millionenfache des Friedens kostete, ist bei einem Dollarstande von 2,7 Millionen erst auf das 1,2millionenfache des Friedens gefallen. Alle diese Preise bewegen sich also über der Goldbasis. Sie sind heute noch um so mehr ausschlaggebend, als das Verhältnis der persönlichen zu den sächlichen Kosten, die zu Friedenszeiten 50 : 50 betrug, sich auf 30 : 70 verschoben hat; d. h. die sächlichen Kosten spielen bei der Preisbemessung eine erheblich größere Rolle als die Aufwendungen für Gehälter und Löhne. Ausschlaggebend ist hierbei die Kohle: Während im Frieden 7,5 % der Gesamtausgaben der Reichsbahn auf Kohlen entfiel, macht der Anteil der Kohle infolge ihrer Preissteigerung heute 26,5 % aus.

Berücksichtigt man dies, so wird es erklärlich, daß der Gütertarifindex der Reichsbahn trotz Besserung der Mark über der augenblicklichen Dollarparität liegt, obwohl ein Teil ihrer Selbstkostenfaktoren und vor allem der Index der Löhne und Gehälter bekanntlich erheblich hinter diesem Wert zurückbleibt.

Dazu wird des weiteren geschrieben: Nach Pressenachrichten scheint stellenweise die Befürchtung zu bestehen, daß die Reichsbahn als Basis für ihre wertbeständigen Tarife (Indextarife) nicht den einfachen Friedensbetrag, sondern den 1½- bis 2fachen Friedensbetrag angesetzt habe. Diese Befürchtung ist unbegründet. Die Basis des Indextarifes bildet der nicht aufgewertete Friedensgütertarif, der, mit dem Multiplikator vervielfältigt, den zu zahlenden Frachtbetrag ergibt. Lediglich der veränderliche Multiplikator spiegelt die jeweilige Teuerung wider.

— **Fahrpreiserhöhungen im Stadt- und Vorortverkehr.** Die Fahrpreise des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs sowie des Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehrs sind am 20. August um 900 % erhöht worden.

— **Die Bettkartenpreise der Reichsbahn** einschließlich Fahrpreiszuschlag betragen vom 1. September d. J. ab in der 1., 2. und 3. Klasse 2 400 000 ℳ, 1 200 000 ℳ und 480 000 ℳ. Hinzu tritt eine Vormerkgebühr von 10 %.

— **Die neuen Eisenbahnfahrpreise ab 20. August.** Die sogenannten „wertbeständigen Tarife" können erst zum 1. September eingeführt werden; um die Eisenbahnfahrpreise schon vorher der Geldentwertung anzupassen, sind sie mit Wirkung vom 20. August durchweg um 900 % erhöht, so daß sich folgende Sätze ergeben: Einheitssätze für das Kilometer in der 1. Klasse 32 000 ℳ, 2. Klasse 16 000 ℳ, 3. Klasse 5000 ℳ, 4. Klasse 3300 ℳ; tatsächlich werden die Fahrpreise nach den Juni-Kilometersätzen (200, 100, 50, 33) berechnet, aufgerundet und dann vervielfacht. — Schnellzugzuschläge: 1. Zone (bis 75 km) 1. Klasse 640 000 ℳ, 2. Klasse 320 000 ℳ, 3. Klasse 100 000 ℳ; 2. Zone (bis 150 km) 1 280 000 ℳ, 640 000 ℳ, 200 000 ℳ; 3. Zone (über 150 km) 1 920 000 ℳ, 960 000 ℳ, 300 000 ℳ. — (Die FD-Züge verkehren seit dem 18. d. M. nicht mehr.) Platzkarten: 1. Klasse 240 000 ℳ, 2. Klasse 120 000 ℳ, 3. Klasse 40 000 Mark. — Bahnsteigkarten: 30 000 ℳ; Einheitssatz für Gepäck 1280 ℳ für 10 kg und 1 km, Mindestfracht 90 000 ℳ. — Die Preise für Bettkarten (die zuletzt am 15. August erhöht wurden) betragen vom 1. September (Vorverkauf ab 25. August) ab: 1. Klasse 2 400 000 ℳ, 2. Klasse 1 200 000 ℳ, 3. Klasse 480 000 ℳ und 10 % Vormerkgebühr. An der viertägigen Gültigkeit der gewöhnlichen Fahrkarten wird nichts geändert; Fahrkarten, die am 19. August gekauft sind, gelten zur Fahrt noch bis zum 22. August, jedoch muß die Reise bis Mitternacht beendet sein. Die am 17., 18. und 19. d. M. gelösten, aber nicht benutzten gewöhnlichen Fahrkarten werden von den Fahrkartenausgaben und Reisebüros nach dem 19. August innerhalb der Geltungsdauer nur dann zurückgenommen, wenn ein Rechtsanspruch (Verspätung oder Ausfall von Zügen) besteht; in allen übrigen Fällen wird das Fahrgeld nur durch die zuständigen Verkehrsämter auf schriftlichen Antrag bei Angabe der Gründe über die Nichtbenutzung unter Abzug von 10 % Verwaltungskosten erstattet. Im August gelöste MER-Fahrscheinhefte gelten ebenfalls ohne Nachzahlung bis zum 22. d. M. um Mitternacht; für Reisestrecken, die nach diesem Zeitpunkt ausgeführt werden, muß ein Ergänzungsfahrschein gelöst werden; dieser Fahrschein kostet für die im Juni gelösten Hefte das 159fache in der 1. und 2. Klasse, das 99fache in der 3. und 4. Klasse; für die im Juli gelösten Hefte das 39fache in der 1. und 2. Klasse, das 32fache in der 3. und 4. Klasse; für die im August gelösten Hefte das 9fache in allen Klassen. Die Benutzung einer niedrigeren Klasse ist nur gegen Lösung eines ganz neuen Fahrscheins zulässig; für die nicht benutzten MER-Fahrscheine kann Erstattungsantrag gestellt werden.

— **Notgeld der Reichsbahn.** Um der noch immer andauernden Knappheit an Zahlungsmitteln abzuhelfen, wird die Deutsche Reichsbahn in kürzester Zeit Notgeldscheine über je eine Million Mark herausgeben, die sie bei Lohn- und Gehaltszahlungen in den Verkehr bringt. Die Geldscheine werden an allen Kassen der Deutschen Reichsbahn wie gesetzliche Zahlungsmittel angenommen und bis zum 31. Oktober 1923 eingelöst. Auch die Reichsbankanstalten sind vom Reichsbankdirektorium ermächtigt, die Scheine als Zahlungsmittel anzunehmen. Sie haben folgende Merkmale:

Der Schein ist auf weißem Wasserzeichenpapier gedruckt und 74 mal 130 mm groß. Er trägt auf mattlachsfarbigem Untergrund mit stilisiertem Blumenmuster in dunkelbrauner Farbe innerhalb einer gewürfelten Zierleiste folgenden Wortlaut: in Gotischer Schrift:

Deutsche Reichsbahn
Eine Million Mark.

Darunter in Schwabacher Frakturschrift den Vermerk:
Dieser Schein wird an allen Kassen der Deutschen Reichsbahn wie gesetzliche Zahlmittel in Zahlung genommen und bis zum 31. Oktober 1923 eingelöst.
Datum. Unterschrift.

Zwischen den Worten „Deutsche" und „Reichsbahn" befindet sich ein geflügeltes Rad, darunter in grünem Druck Reihe und Nummer. Rechts und links von der Unterschrift das Siegel des Reichsverkehrsministers. Der farbige Untergrund läßt links und rechts je einen 5 mm breiten Streifen des Wasserzeichenpapiers frei. Die Rückseite ist unbedruckt.

— **Fahrplanänderung eines „Schwedenzuges".** Der von Berlin, Stett. Bhf. bisher um 7.55 nm. abfahrende Schnellzug D 17 Berlin-Stralsund-Saßnitz-Schweden mit Schlafwagen Berlin- (und Hamburg-)Malmö ist um 9 Minuten früher gelegt worden und verkehrt seit 20. d. M. Berlin, Stett. Bhf. ab 7.46 nm, an Saßnitz-Hafen 1.32 vm., ab 2.05, an Trälleborg 6.05 vm., Stockholm 6.50 nm., Gothenburg 2.18 nm., Kristiania 10.09 nm.

— **Die Verkehrssperre zwischen dem unbesetzten und dem besetzten Gebiete** ist auf unbestimmte Zeit verlängert worden. Die Einreise in das besetzte Gebiet ist unmöglich; der Versuch, die Sperre zu umgehen, ist mit Lebensgefahr verbunden. Das Randgebiet ist von Zurückgewiesenen überfüllt, daher wird dringend auch von einer Einreise in das Randgebiet abgeraten, da Unterkunftsmöglichkeiten in diesem überhaupt nicht mehr vorhanden sind und Verpflegung auf Schwierigkeiten stößt.

— **Zur Einreise ins englisch besetzte Gebiet** schreibt die Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung: Ein direkter Verkehr mit durchgehender Abfertigung von Reisenden, Gepäck und Expreßgut besteht zurzeit nur noch nach den Kölner Bahnhöfen und einigen in der näheren Umgebung Kölns gelegenen. Zwischen einigen weiteren noch im Betriebe der Reichsbahn befindlichen Bahnhöfen und Köln liegen französische Regiestrecken, deren Benutzung deutschen Reisenden verboten ist, die jedoch durch Klein- und Straßenbahnen sowie Kraftwagenverbindungen bequem umgangen werden können. Die einzige durchgehende Verbindung zwischen dem unbesetzten und dem britisch besetzten Gebiet für den Fernverkehr führt über Hengstey-Hagen-Elberfeld-Vohwinkel-Opladen nach Köln; der Verkehr nach Süddeutschland geht über die gleiche Strecke und weiter über Gießen-Frankfurt a. M. (Die Benutzung dieser Umwegsstrecke ohne Nachzahlung für die Mehrentfernung!) Für die Einreise in das britisch besetzte Gebiet (Köln) ist ein Geleitschein erforderlich; Anträge an das städtische Verkehrsamt Köln, Domhof 28; die Gesuche müssen enthalten: Reisezweck, Dauer (Ankunft und Abfahrt), Ein- und Ausreiseort sowie Reiseweg, Namen und Wohnung der Personen, zu denen der Gesuchssteller sich begeben will und die Postgebühr für die Antwort. Außerdem muß jeder Reisende, auch im britisch besetzten Gebiet, einen Personalausweis mit Lichtbild besitzen. Französische Paß- und Gepäckprüfung (am Packwagen der Prüfung persönlich beiwohnen!) in Hengstey und Vohwinkel. Bei französischen Verkehrssperren werden in dringenden Fällen besondere Geleitscheine ausgestellt; Auskünfte erteilt das städtische Verkehrsamt Köln. — Über alle Verkehrsmöglichkeiten im britisch besetzten Gebiet gibt ein Notfahrplan der Reichsbahndirektion Köln erschöpfende Auskunft; zu beziehen von der Verlagsanstalt Gebr. Scheuer in Bonn.

— **Verlängerung der Gültigkeit der Fahrkarten für Ruhrkinder.** Die durch Vermittlung des Vereins Landaufenthalt für Stadtkinder zur Erholung ausgesandten Ruhrkinder können innerhalb 4 Tagen nach Aufhebung der Verkehrssperre im Westen noch zu dem bisherigen vom 1. August ab gültigen Fahrpreise in ihre Heimat zurückbefördert werden.

— **Über die Verkehrsschikanen im besetzten Gebiet** wird der „DAZ." aus Crefeld geschrieben: Erst eine Reise ins Rheinland zeigt dem Deutschen des unbesetzten Gebietes, wie unsagbar unsere Landsleute von französischen Räuberhorden und belgischen „Kongo-Kannibalen" gemartert werden. Da die rechts- und linksrheinischen Bahnen unter französischer Regie fahren, bieten nur noch die Rheindampfer deutsche Verkehrsmöglichkeiten. Von Köln stromab darf jedoch täglich nur ein einziger Dampfer, und zwar nach französischer Bestimmung erst um 3 Uhr nachmittags fahren. Das mit Menschen, Waren und Postsäcken überfüllte Schiff wird auf den Anlegestationen unter Vorwänden, wie Gepäckrevision oder Passagierkontrolle, absichtlich festgehalten, um die Fahrgäste zu verhindern, ihre abseits des Rheines liegenden Heimatorte (beispielsweise Crefeld) noch abends zu erreichen. Da von 9 Uhr abends bis 5 Uhr morgens weder elektrische Bahnen noch Autos, Wagen oder auch nur Fahrräder unterwegs sein dürfen, bleiben verspätete Reisende während dieser Stunden mit ihren Koffern und Kisten oft einfach unter freiem Himmel bis zum Morgen liegen. Auf der Crefeld nächsten Station pflegt ein Belgier mit der Uhr in der Hand den zufällig doch einmal vor 9 Uhr ankommenden Dampfer zu erwarten und das Aussteigen erst zu erlauben, wenn die Zeiger auf dem Zifferblatt sagen, daß die letzte Elektrische zur Stadt im Rollen sein muß.

Auf den Bahnhöfen sah ich überall deutsche Geiseln, die oft auf den Bahnsteigen herumstanden, weil ihnen sogar das Betreten der Wartesäle verboten war. In letzter Minute vor Abfahrt von Regiezügen werden diese angesehenen Bürger in mehr oder weniger überfüllte Abteile gestoßen und bleiben, natürlich ohne Proviant oder persönlichen Bedarf, bis zu 24 Stunden unterwegs . . . .

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
Vom 22. 7.–28. 7. 23 das	138 750 fache	30 000 fache	73 500 fache
„ 29. 7.– 4. 8. 23 „	296 305 „	60 000 „	154 520 „
am 10. 8. 23 „	2 145 966 „	120 000 „	930 335 „
„ 20. 8. 23 „	2 094 293 „	800 000 „	1 317 716 „

— **Erhöhung der Verkehrsabgaben auf den Reichswasserstraßen.** Die außerordentlich gestiegenen Unterhaltungskosten der Reichswasserstraßen machen eine Erhöhung der geltenden Abgabensätze vom 25. August d. J. ab zunächst auf das Fünfzehnfache erforderlich. Die endgültige Bemessung der Sätze bleibt einer Nachprüfung vorbehalten.

— **Verzehnfachung der Dampfer-Fahrpreise.** Anläßlich der am 20. d. M. in Kraft getretenen Verzehnfachung der Eisenbahnfahrpreise sind auch die Fahrpreise für die Schiffsstrecken nach den Nordseebädern um 900 % erhöht worden, so daß sich folgende Zahlen in tausend Mark ergeben: Emden-Borkum 3200, Norddeich-Norderney 2200, Norddeich-Juist 2600, Esens-Langeoog 2800, Carolinensiel-Spiekeroog oder Wangeroog 2600, von Bremerhaven nach Norderney 5600, nach Wangeroog oder Helgoland 3200. In der Zeit vom 20. bis 22. d. M. sind auf Schiffskarten, die vor dem 20. gelöst waren, Zuschläge von je 1 000 000 Mark erhoben worden; vom 23. d. M. ab fallen sämtliche Zuschläge fort.

— **Der Senior des Eisenbahnbauwesens, Geheimer Regierungsrat Dr.-Ing. e. h. Dolezalek,** ordentlicher Professor an der Technischen Hochschule zu Berlin, gegenwärtig in seinem Wohnort Blankenburg am Harz weilend, begeht am 1. September d. J. in seltener körperlicher und geistiger Frische seinen 80. Geburtstag.

Der Jubilar ist weit über die Grenzen des Vaterlandes hinaus rühmlichst bekannt durch sein Wirken auf den Gebieten des Eisenbahn- und Tunnelbaues, hervorragend als Praktiker und Lehrer, dem Generationen von Ingenieuren ihre Ausbildung verdanken, und der das Fachschriftentum um manchen vorbildlichen Beitrag bereichert hat.

Obgleich von den amtlichen Pflichten entbunden, stellt er, da ein Nachfolger bis jetzt noch nicht berufen ist, seine große Erfahrung als Ingenieur und Lehrer immer noch in den Dienst der Hochschule; verehrt von seinen Schülern und hochgeschätzt von seinen Kollegen und Fachgenossen, erfüllt er in vollem Umfange den Kreis der Pflichten des Lehrstuhles für Eisenbahnbau. Zugleich hindert den bewährten Meister seines Faches sein hohes Alter nicht, noch immer eine umfassende, mit mancherlei körperlichen Anstrengungen verbundene beratende Tätigkeit auszuüben.

— **Geheimrat Dr.-Ing. Konrad v. Borsig.** Die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber ist von der Technischen Hochschule Aachen dem Geheimen Kommerzienrat Konrad v. Borsig in Berlin-Tegel verliehen worden, „der in seltener Vereinigung wirtschaftlicher und technischer Kenntnis und Einsicht sich der inländischen Organisation und der Außenhandelsüberwachung der deutschen Maschinenproduktion selbstlos und öffentlich oft unbemerkt gewidmet und ihrem Absatz im lateinischen, insbesondere brasilischen Amerika neue Wege gewiesen und geebnet hat, endlich der kulturellen Arbeit des Auslanddeutschtums Verständnis und Förderung entgegengebracht hat."

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind ernannt: Der Regierungsbaurat Nordmann, Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin, zum Honorarprofessor an der Technischen Hochschule in Berlin. Die Eisenbahnoberinspektoren, Rechnungsräte Hassenmüller in Trier und Keding in Berlin, die Eisenbahnoberinspektoren Göttsche in Altona und Birnschein in Dresden sowie die Eisenbahnoberingenieure, Rechnungsrat Häfel in Schwerin und Döring in Liegnitz zu Eisenbahnamtmännern. — Versetzt sind: Der Oberregierungsbaurat, Professor Lohmann, bisher in Berlin, nach Frankfurt (Oder) als Mitglied der dorthin zu verlegenden Reichsbahndirektion Osten in Berlin und der Regierungsbaurat Oppenheimer, bisher in Limburg (Lahn), zur Reichsbahndirektion in Frankfurt (Main). — Der Regierungsbaurat Gotter, bisher Mitglied der Reichsbahndirektion Osten in Berlin, ist in gleicher Eigenschaft der Reichsbahndirektion Berlin überwiesen.

Österreich.

— **Fremdenverkehrsenquete in Wien.** Kürzlich fand in Wien eine vom Ministerrate angeregte Fremdenverkehrsenquete statt, an der zahlreiche Vertreter der beteiligten Behörden und Körperschaften teilnahmen. Der Einberufer und Vorsitzende Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Schürff stellte am Schlusse der Enquete in längeren Ausführungen die Ergebnisse dar und hob vor allem hervor, daß sämtliche Berichte darin übereinstimmen, daß im ganzen Bundesgebiet ein starker Rückgang des Fremdenverkehrs zu beobachten ist. Die Vorschläge, die zur Behebung der angeführten Hemmnisse für die Wiederaufrichtung des Fremdenverkehres gemacht wurden, teilte der Minister in zwei Gruppen. Unter den Anregungen allgemeiner Natur führte er an: die Verwertung der Fremdenstatistik, ausdrückliche Regierungserklärungen im Auslande, daß Österreich den Fremdenverkehr wünscht, kommerzielle Durchdringung der Fremdenindustrie, Bildung nicht nur fester, sondern auch wettbewerbfähiger Preise, Schaffung einer halbamtlichen Fremdenverkehrszentralstelle und weitgehende Unterstützung der Landesverbände für Fremdenverkehr, Ausschaltung der Politik aus dem Fremdenverkehr, Mitwirkung der Presse, die durch zweckdienliche Auswahl der Beiträge zu verhüten hätte, selbst wenn auch ungewollt, den österreichischen Fremdenverkehr in Verruf zu bringen, Erhaltung der vorhandenen Hotelbetriebe, Verminderung des auf ihnen lastenden Steuer- und Abgabendruckes sowie Zollerleichterungen für Gegenstände des Hotelbedarfes, Erleichterung des Einfuhrhandels, der Devisen- und Ausfuhrvorschriften, Neuregelung der Lohnverträge mit den Angestellten der Hotelbetriebe, Verhütung von Lohnkämpfen vor den Augen der Fremden, Regelung der Trinkgelderfrage.

Von diesen Vorschlägen lassen sich die Verwertung der Fremdenstatistik und die verlangte Regierungserklärung im Ausland ohne weiteres erfüllen. Die Schaffung einer halbamtlichen Fremdenverkehrszentrale ist durch die Errichtung der Verkehrswerbungs-Aktiengesellschaft bereits eingeleitet. Alle anderen Punkte bedürfen der Mitwirkung der beteiligten Kreise, soweit es sich um Preisbildungen und politische Fragen handelt, während die verlangten fiskalischen Maßnahmen dem Finanzministerium zum Studium abgetreten werden müssen.

Die bezüglich der Paß- und Zollvorschriften gestellten Forderungen haben bereits in der Wechselrede durch den Vertreter des Ministers für auswärtige Angelegenheiten eine Kritik erfahren, die erkennen ließ, daß man sie an dieser Stelle nicht oder nur zum geringsten Teil für durchführbar hält. Jedenfalls wird der Antrag auf neuerliche Aufnahme von Verhandlungen mit den Regierungen der Nachbarstaaten wegen Auflassung des Paß- und Sichtvermerkzwanges nicht vernachlässigt werden können, weil er nicht nur im Inland und nicht nur für das Inland, sondern von der Bevölkerung der Nachbarstaaten auch für ihr Hoheitsgebiet mit gleichem Nachdruck unterstützt wird. Auch die Forderungen, daß die Sichtvermerkgebühren stark herabgesetzt und Sichtvermerke ohne Förmlichkeiten und für längere Zeit erteilt werden sollen, sowie eine Erleichterung bei kurzen Aufenthalten für Durchreisende, die Ermächtigung der Grenzkontrollstellen zur Erteilung der Durchreisesichtervermerke gegen Erlag normaler Gebühren und Vorzugsbehandlung für ausländische Kranke, die in Österreich Heilung suchen, bei der Paß- und Zollabfertigung, werden unzweifelhaft Berücksichtigung finden müssen.

Im Eisenbahnverkehr bezogen sich die gegebenen Anregungen hauptsächlich auf die Kürzung der Fahrzeiten und Aufenthalte in den Bahnhöfen, schärfere Trennung des Fernverkehrs vom Nahverkehr, Einschränkung der Revisionen in den Nachtzügen und Verbesserung einiger Einrichtungen bei der Fahrkartenausgabe.

Bezüglich des Kraftwagenverkehrs können die Forderungen nach Erleichterung des Grenzübertrittes und rascher Zollabfertigung, Einführung einer Bankgarantie an Stelle des baren Zollerlages, Heranziehung des Österreichischen Automobilklubs und der Automobilindustrie bei maßgebenden Fragen des Verkehrs, Beteiligung der aus dem Auslande kommenden Automobilisten mit Grenzkarten, die auf einen bestimmten, unüberschreitbaren Zeitraum lauten, von der Regierung im eigenen Wirkungskreise behandelt werden. Dagegen machen die Wünsche nach Abschaffung der Straßenmauten, Regelung der Verkehrsvorschriften, Verbesserung der Straßenverhältnisse, Verhandlungen mit den autonomen Verwaltungsstellen notwendig. Es muß getrachtet werden diese Angelegenheit auf der nächsten Länderkonferenz zur Behandlung zu bringen.

Die bezüglich des Telegraphen-, Fernsprech- und Postwesens geäußerten Wünsche, die zumeist mit individuellen Wahrnehmungen begründet wurden, werden im Ministerium einer Prüfung unterzogen werden. Soweit es sich um Mißstände handelt, die kurzerhand abgestellt werden können, ist nicht daran zu zweifeln, daß dies geschehen wird. Bezüglich allgemeiner Neuerungen oder Änderungen, wie solche mehrfach verlangt wurden, wird die Generalpostdirektion mit der beschleunigten Erstattung von Vorschlägen befaßt werden.

Dem von der Enquete geäußerten Wunsche, einen ständigen Ausschuß für das gesamte Fremdenverkehrswesen einzusetzen, in dem die berufenen Körperschaften und Stellen durch ständige Abgeordnete vertreten und alle auf den Fremdenverkehr bezüglichen Angelegenheiten zu begutachten sind, wird voraussichtlich in geeigneter Form Rechnung getragen werden.

Bundesminister Dr. Schürff gab am Schlusse seiner Ausführungen der Hoffnung Ausdruck, daß die wertvollen Anregungen, die im Laufe der Enquete gegeben wurden, sich in günstigen Maßnahmen für das Femdenverkehrswesen auswirken werden.

— **Eisenbahnsachverständiger Sir Acworth.** Der vom Generalkommissär Dr. Zimmerman nach Wien berufene britische Eisenbahnsachverständige Sir William Acworth hat nach Vollendung seiner Studien seinen Bericht über die Neuordnung der österreichischen Bundesbahnen dem Generalkommissär übergeben. Sir William Acworth wird binnen kurzem in seine Heimat zurückkehren.

Ungarn.

— **Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen** vom 1. Juli 1922 bis einschließlich 30. April d. J. gestalteten sich wie folgt: Personalbezüge samt außerordentlicher Pensionsunterstützung und Naturalleistungen 16 900 492 000 K., sachliche Ausgaben 359 853 000 K., Betriebsauslagen 16 833 775 000 K., Umgestaltungskosten 36 366 000 K., Feuer- und Elementarschäden 272 705 000 K., zusammen 34 403 191 000 K. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 5 412 635 000 K., aus dem Eil- und Frachtgutverkehr 14 815 025 000 K. und verschiedene Einnahmen 2 273 342 000 K., zusammen 22 501 002 000 K. — Ferner sind an Transportsteuern und Fahrtgebühren 6 996 617 000 K. eingegangen. Die Einnahmen beliefen sich demnach in den ersten 10 Bugetmonaten beiläufig auf 29½, die Ausgaben auf 34½ Milliarden Kronen. Die Investitionen erforderten einen Aufwand von 4 418 245 000 K., der aus einer innerhalb 30 Jahren zu tilgenden Anleihe der Geldinstitutszentrale gedeckt wurde.

— **Der Güterverkehr der Staatsbahnen.** Auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und der von ihnen verwalteten Vizinalbahnen wurden im Monat Mai 136 466 Wagenladungen aufgegeben, und zwar um 8 % mehr als im Vormonat und um 5,7 % mehr als im Mai 1922. Davon waren 5508 Wagen Getreide, 2180 Wagen Mehl, 1984 Wagen Kartoffeln, 31 560 Wagen Kohle, 18 643 Wagen Holzwaren, 16 508 Wagen Stückgüter und 31 315 Wagen Baumaterial. Der Rest verteilt sich auf verschiedene sonstige Güter.

— **Wiedereinführung von eingestellten Zügen.** Nach Mitteilung der Staatsbahndirektion wurden von den im November 1922 wegen Kohlenmangels eingestellten Zügen zwischen Cegléd und Kecskemét, Kiskörös und Kalocsa, Kiskunhalas und Katyunaz und zwischen Hatvan und Szolnok die Züge wieder eingeführt.

— **Die außerordentlichen Zulagen der Eisenbahnangestellten.** Die Regierung hat auf Grund einer Entscheidung des Ministerrates den öffentlichen Beamten und Angestellten (Pensionären, Witwen und Waisen), zu denen auch die Eisenbahnangestellten gehören, für den Monat Juli eine außerordentliche Zulage angewiesen.

— **Tariferhöhung auf den ungarischen Linien der Südbahngesellschaft.** Mit Wirksamkeit vom 25. Juni d. J. ist auf den ungarischen Linien der Sündbahngesellschaft eine 50proz. Tariferhöhung im Güterverkehr in Kraft getreten.

— **Personalnachrichten.** Der Ministerialrat, Direktor der ungarischen Staatsbahnen Anton Paszterczyk wurde auf eigenes Ansuchen in den Ruhestand versetzt. Aus diesem Anlasse hat ihm der Reichsverweser sowohl als auch der Handelsminister für seine seit fast 50 Jahren an den Tag gelegten besonders wertvollen Dienste Anerkennung und Dank ausgesprochen. Der Direktorstellvertreter Dr. Otto Senn, der mit der Leitung der kommerziellen Hauptabteilung an Stelle des Ministerialrats Paszterczyk betraut wurde, ist zum Direktor ernannt worden.

Übrige europäische Länder.

— **Jahresbericht der finnischen Staatsbahnen für 1920.** Dem in Nr. 18, S. 302 d. Ztg. besprochenen Jahresbericht der finnischen Staatsbahnen für 1919 ist schnell der für 1920 gefolgt. Offenbar soll der von den Kriegsjahren herrührende Rückstand nachgeholt werden. Dem außerordentlich günstigen Jahre 1919 ist ein ebenfalls günstiges Jahr 1920 gefolgt. Die Gesamteinnahmen des Staatsbahnbetriebes, die 1919 noch rund 305,5 Millionen Mark erreichten, stiegen diesmal auf 378,4 Millionen, sonach um 72,9 Millionen Mark oder 23,8 %. Beteiligt ist daran der Personenverkehr mit 40,74 und der Güterverkehr mit 57,44 Prozent. Die Einkommenmehrung war demnach recht bedeutend, aber die Ausgaben wuchsen noch stärker, nämlich von 213,4 Millionen auf 305,2 Millionen, sonach um 91,8 Millionen oder 43 %. Die Reineinkünfte verminderten sich damit von 92,2 Millionen auf 73,3 Millionen oder um 18,9 Millionen Mark, d. i. 20,5 %. Im Jahre 1919 hatten die Reineinkünfte noch 30,16 % der Gesamteinkünfte betragen, diesmal waren sie mit 19,36 % wesentlich bescheidener, aber immer noch höchst beachtenswert. Das angegebene Reineinkommen für 1920 entspricht einer Rente von 12,2 % (im Vorjahre 15,7 %) des in den Staatsbahnen angelegten, zu 598 850 000 ℳ berechneten mittleren Kapitalwertes. Da aber bei diesem buchmäßigen Kapitalwert auf das Sinken des Geldwertes keine Rücksicht genommen ist und dieses Kapital einen ungefähr zehnmal höheren Geldwert darstellt als der Geldwert des Berichtsjahres ist, so sind die Gewinnprozente ungefähr nur mit einem Zehntel anzusetzen, was meist überschen wird. Bei der Länge der finnischen Staatsbahnstrecken ist hauptsächlich insofern eine Änderung eingetreten, als die Linie zwischen der Landesgrenze und Petrograd mit dem Friedensschluß in Dorpat an Rußland in einer Gesamtlänge von 40,73 km (einschl. 8,85 km Nebenbahn) abgetreten wurde. Die übrigen Änderungen sind recht unbedeutend. Ende 1920 war die Betriebslänge der finnischen Staatsbahnen 3986,75 km, gegen das Vorjahr im wesentlichen unverändert. Hiervon sind 244,36 km doppelgleisig, woran die Strecke Helsingfors-Tavastehus-Rajajoki mit 226,91 km den Hauptanteil hat. Von der angegebenen Gesamtlänge entfallen 3596,75 km auf Haupt- und 390 km auf Nebenbahnen. An Privatbahnen besitzt Finnland 96,12 km Breitspur und 200,5 Schmalspur (meist 0,75 m neben 0,6 und 0,785 m). Die Gesamteisenbahnlänge Finnlands war sonach 4283,37 km, oder auf 100 qkm 1,16 km, und auf 10 000 Einwohner 12,72 km. Die Anzahl der für den allgemeinen Verkehr geöffneten Stationen, Halteplätze und Ladestellen vermehrte sich infolge einer verwaltungsseitigen Maßnahme von 698 auf

897. Es wurde nämlich eine große Anzahl von Seiten- und Nebengleisen, die bisher als Stationsweichen gerechnet waren und abgabenfrei bedient wurden, nunmehr auf Grund Staatsratsbeschlusses vom 19. August 1920 den Verkehrsstellen zugerechnet.

Im Jahre 1920 besaßen die Staatsbahnen buchmäßig 539 Lokomotiven, 958 Personen- und 13 016 Güterwagen. Es ist das ganz bedeutend weniger als im Vorjahre. Es wurden nämlich 62 Lokomotiven, 363 Personen- und 4257 Güterwagen abgeschrieben. Die Lokomotiven legten in Tarifzügen 16 067 000 km (i. V. 13 975 000 km) zurück. Die Wagenachskilometer haben von 484 971 200 km auf 597 174 400 km zugenommen. Steinkohle wurde, wie im Vorjahre, für Lokomotiven überhaupt nicht verwendet. Der im vorigen Jahre im bescheidenen Umfange vorgenommene Versuch mit Torfpulver wurde noch fortgesetzt, aber in fast nicht mehr nennenswertem Umfang. Als Brennstoff herrscht also nach wie vor das Holz, und zwar wurden 1 381 046 gegen 1 331 200 cbm i. V. verbraucht.

Die geleisteten 722 618 000 Personenkilometer verteilen sich mit 0,4, 16,3 und 83,3 auf die drei Wagenklassen, wobei eine verhältnismäßig große Zunahme in I. und II. Wagenklasse festzustellen ist.

Die Anzahl der 1920 geleisteten Tonnenkilomter war 931 679 000 gegen 616 481 000 i. V., was einer Steigerung von 51,1 % entspricht. Für die Beurteilung des finnischen Erwerbslebens ist es von Belang, die Verteilung des Güterverkehrs auf einzelne Zweige des Erwerbslebens zu erfahren. Holzwaren umfassen mit 51,25 % den Löwenanteil, dann folgen die übrigen Industrien mit 28,4 %, Landwirtschaft mit 12,2 %, und schließlich sonstige Nahrungs- und Genußmittel mit 3,12 %.

Die Zahl der Bediensteten betrug 14 844, wovon 11 620 statusmäßig und 3224 nicht statusmäßig oder, wie sich der Bericht ausdrückt, weniger fest angestellt sind. Es hat eine Vermehrung stattgefunden, die sich aber nur auf das statusmäßige Personal bezieht, das andere hat abgenommen.

Die Anzahl der Unglücksfälle ist von 91 auf 74 zurückgegangen. Verunglückt sind 79 Personen, darunter 23 (gegen 42) % tötlich.

Die Ausstattung des Jahresberichts ist, wie immer, gut. Die Tabellen sind, wie bisher, zweisprachig, und zwar finnisch voran. Nur die Tabelle „Bahnen und Bauten" ist nach wie vor rein schwedisch. Dr. S.

— **Russisch-estländisches Eisenbahnabkommen.** Wie die „Ostd. Wirtschaftsztg." meldet, ist zwischen den beiden zuständigen Verwaltungen über den direkten Verkehr und die Benutzung der Güterwagen im Austausch ein neues Abkommen geschlossen worden und am 1. d. M. in Kraft getreten. Auch wird eine neue Linie für den Güterverkehr über Pleskau-Isborsk eröffnet werden.

— **Neue Eisenbahnlinien in Ostoberschlesien.** Wie die „Ostdeutsche Wirtschaftszeitung" meldet, wird zurzeit im Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz an fünf verschiedenen Eisenbahnstrecken gearbeitet. Die Strecke Chorzow-Scharley wird zweigleisig in einer Länge von 15 km ausgeführt. Die Strecke Makoschau-Miserau steht vor ihrer Beendigung, so daß in der nächsten Zeit der Betrieb wird aufgenommen werden können. Diese Strecke ist nur eingleisig. Die dritte Strecke Brzezie-Bluschczau, in einer Länge von 12 km, ist etwa zur Hälfte fertiggestellt. Die Strecke Warschowitz-Morgenroth, in einer Länge von 13,7 km, ist im guten Fortschreiten, aber die Arbeiten sind dort schwierig, weil über die Weichsel eine große Brücke geschlagen werden muß. Auf der Strecke Bismarckhütte-Kochlowitz, die eine Länge von 5 km hat, ist der Oberbau fast beendet. Große Schwierigkeiten sind auf der Station Morgenroth zu überwinden, wo die Bahnhofsanlage schon seit Jahren viel zu klein war, jetzt aber durch die neue Strecke erweitert werden muß. Der Bau der ersten drei genannten Bahnstrecken wurde einer Eisenbahnbaugesellschaft aus Posen übertragen, die vierte und fünfte Strecke führt dagegen eine Baufirma aus Warschau aus, soweit es sich um den Oberbau selbst handelt. Die Gebäulichkeiten auf den Stationen sind der oberschlesischen Firma Wojczik übertragen. Das wären die bereits festgelegten Strecken. — Es sind aber (laut „Kattow. Ztg.") noch weitere Bauten geplant, und zwar auf der Strecke Brzezie-Summin. Bis jetzt muß in der Richtung Kattowitz-Posen der sogenannte deutsche Korridor zweimal durchfahren werden. Werden die Baupläne alle ausgeführt sein, wird das Passieren des deutschen Korridors nicht mehr notwendig sein. Die Eisenbahnverwaltung ist bei dem Bau der Strecke Chorzow-Scharley auf Schwierigkeiten insofern gestoßen, als die Bahnlinie über Gelände der neuen Andalusiengrube führt.

— **Eisenbahnunfälle in England im Jahre 1922.** Nach einem amtlichen Bericht sind im Jahre 1922 bei den englischen Eisenbahnen 728 Personen bei Unfällen ums Leben gekommen und 19 462 verletzt worden. Gegen das Vorjahr bedeutet das eine Abnahme um 37 bei den Todesfällen und eine Zunahme um 489 bei den Verletzungen. Bei 28 Zugunfällen hat eine Untersuchung durch das Verkehrsministerium stattgefunden; es hat sich dabei ergeben, daß in 6 Fällen der Lokomotivführer das Haltesignal nicht bemerkt oder nicht beachtet hat. In 10 Fällen ist der Unfall darauf zurückzuführen, daß Betriebsvorschriften nicht befolgt worden sind. Insgesamt ergibt der Bericht, daß eine ganze Anzahl der Unfälle vermeidbar gewesen wäre, wenn die Anlagen und Betriebsmittel in besserem Zustand gehalten worden wären, so daß also noch erhebliche Instandsetzungen nötig sind, um in dieser Beziehung den Vorkriegszustand wieder zu erreichen. Einige Unfälle hätten auch vermieden werden können, wenn selbsttätige Blockvorrichtungen vorhanden gewesen wären, deren Einführung damit augenscheinlich empfohlen werden soll. Unter den Unfällen, die, ohne Zugunfälle zu sein, durch die Bewegung von Zügen verursacht worden sind, werden etwa 5 % der 568 Unfälle, die vom Ministerium untersucht worden sind, als vermeidbar bezeichnet. Im ganzen ist die Zahl dieser Unfälle stark zurückgegangen.

Unter den Unfällen, die Reisende betroffen haben, stehen 24 mit tödlichem Erfolg und 40 mit weniger schweren Folgen, verursacht durch Herausfallen aus Zügen an der Spitze; sie sind meist auf unvorsichtiges Verhalten der Reisenden zurückzuführen. Von den Unfällen, die Personen im Eisenbahndienst betroffen haben, waren 60,5 % derart, wie sie in allen gewerblichen Betrieben vorkommen, und nur der Rest hing mit den Besonderheiten des Eisenbahnbetriebes zusammen. In 25 % der Fälle lag ein Mangel an Vorsicht vor, so daß sie hätten vermieden werden können. Der Bericht betont daher die Notwendigkeit, die Bahnbediensteten in bezug auf Unfallverhütung besser als bisher zu erziehen und auszubilden. Sehr abgenommen haben die Unfälle beim Kuppeln von Wagen, dagegen ist die Zahl der Unfälle, die Streckenarbeiter betroffen haben, noch recht hoch.

Fremde Erdteile.

— **Eine neue Eisenbahn Neuyork-Chicago.** Die Neuyork Central-Eisenbahn hat Pläne für den Bau einer neuen Eisenbahn von Neuyork nach Chicago ausgearbeitet, die etwa 65 km kürzer sein soll als die jetzt bestehende Verbindung dieser Gesellschaft zwischen den beiden genannten Großstädten. Von den fünf Eisenbahnen, die jetzt Neuyork und Chicago verbinden, ist nur die Strecke der Pennsylvania-Eisenbahn kürzer als die geplante Neubaustrecke, zu deren Bau nunmehr die Genehmigung des Bundesverkehrsamts eingeholt werden soll.

— **Die Staatsbahnen von Argentinien.** Das Staatsbahnnetz von Argentinien umfaßt einschließlich der im Eigentum der Provinzen befindlichen Eisenbahnen, der Anschlüsse für Häfen und gewerbliche Werke, 37 368 km. Für das laufende Jahr waren sehr erhebliche Neu-, Um- und Erweiterungsbauten vorgesehen, doch hat die neue Regierung, wie der nunmehrige Präsident, Dr. de Alvear, bei der Eröffnung des Landtages ankündigte, von den hierfür vorgesehenen Mitteln mehr als die Hälfte gestrichen. Es sollen im wesentlichen nur noch solche Änderungen vorgenommen werden, die Ersparnisse im Betriebe zur Folge haben. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat einen Entwurf für die Neuordnung der Verwaltung der Eisenbahnen vorgelegt; danach sollen die Staatsbahnen von einer Direktion, bestehend aus einem Präsidenten und fünf Mitgliedern, geleitet werden, die von der Regierung auf sechs Jahre ernannt werden. Die kurzfristigen Anleihen, die für Eisenbahnzwecke aufgenommen worden sind, sollen in langfristige umgewandelt werden, so daß spätere Geschlechter, die Vorteile von ihnen haben, auch an den mit der Rückzahlung verbundenen Lasten teilnehmen.

Allgemeines.

— **Normen für Rohrleitungen.** Die von der gesamten Industrie seit langem mit Interesse erwarteten Normenentwürfe über Rohrleitungen sind am 15. August in der Zeitschrift „Maschinenbau" auszugsweise und zusammengefaßt in einem Sonderheft dieser Zeitschrift der Öffentlichkeit zur Beurteilung übergeben worden. Die Arbeiten des Fachnormenausschusses für Rohrleitungen reichen bis in das Jahr 1917 zurück. Es bedurfte langwieriger Verhandlungen zwischen Herstellern und Verbrauchern, um dieses umfangreiche Gebiet der Rohrleitungen einheitlich zusammenfassen zu können. Die Entwürfe waren bereits im Jahre 1920 zum erstenmal veröffentlicht. Eine gänzliche Umarbeitung erwies sich dann jedoch als notwendig. Diese Arbeit ist jetzt in vollem Maße gelungen. Druckstufen, Nennweiten, Rohre aus Flußeisen und Gußeisen, Flansche aller Art und die dazugehörigen Dichtungen liegen jetzt vor. Aus der Fülle des Materials wird jede Firma das für ihr Arbeitsgebiet

Notwendige herausfinden. Die Normen lehnen sich an die bewährten Normalien des Vereins deutscher Ingenieure und deutscher Gas- und Wasserfachmänner vom Jahr 1900/12 an. Sie sind bestimmt, die bisher bestehenden Sonderausführungen im Maschinenbau-, in der Berg-, Hütten- und Heizungsindustrie zu ersetzen. Die Grundlage für den gesetzmäßigen Aufbau der Normblätter war die Festsetzung der Druckstufen und Nennweiten. Für die Rohre sind unabhängig von der Herstellungsart einheitliche Außendurchmesser festgelegt. Hiermit ist der große wirtschaftliche Vorteil erreicht, daß für verschiedene Rohrarten gleiche Flansche verwendet werden können. Aus der großen Anzahl der Flansche seien die ovalen ud runden Gewindeflansche, Walzflansche und Vorschweißflansche erwähnt. Eine genaue Berechnung der Schraubenbeanspruchung ist in dem Sonderheft enthalten. Auch die Flansche sind nach Druckstufen und Nennweiten gesetzmäßig aufgebaut. Bei der Ausarbeitung der neuen Normen wurde besonders darauf Bedacht genommen, daß Rohr- und Armaturanschlüsse an die Normalien des Vereins deutscher Ingenieure und deutscher Gas- und Wasserfachmänner möglich sind, auch da, wo der Neuaufbau andere Anschlußmaße ergibt. Anlagen, die nach den neuen Normen hergestellt werden, können demnach ohne weiteres an den Verbindungsstellen älterer Ausführungen angeschlossen werden. Das Sonderheft ist alsbald bei dem Verlag der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, Berlin, Beuthstraße 7 a, zu bestellen.

Bücherschau.

— **Drei-Staaten-Güterklassifikation.** Unter diesem Titel erschien mit Gültigkeit vom 1. Juli 1923 in dritter Auflage die praktische Güterklassifikation von Anton Stauda, Verkehrskonsulent der Handels- und Gewerbekammer Eger. Schon die Bezeichnung „Drei-Staaten-Güterklassifikation" besagt, daß das Werk die Güterklassifikationen dreier Staaten, und zwar Deutschlands, Österreichs und der Tschechoslowakei systematisch geordnet und entsprechend erläutert, enthält. Das uns vorliegende Tarifwerk ist ein stattlicher Band in Großquartformat von 326 Seiten. Schon beim Aufschlagen beweist der erste Blick, daß wir es hier mit einer Veröffentlichung aus wirklich fachmännischer Hand zu tun haben. Die allgemeinen Bestimmungen über die Frachtberechnung in Österreich und der Tschechoslowakei sind derart geordnet, wie wir es in keinem anderen Buche finden. Sie sind halbbrüchig gedruckt, stehen einander gegenüber, so daß man auf den ersten Blick die Unterschiede in den Bestimmungen Österreichs und der Tschechoslowakei erkennt. Auf den Seiten 101 bis 105 ist eine kurze Übersicht über die Einteilung der Frachtgüter in den genannten drei Ländern gegeben. Der Inhalt der Seiten 167 bis 294 ist der Gütereinteilung selbst zugewiesen, sie enthält alphabetisch geordnet die Tarifierung von ungefähr 10 000 Artikeln als Stückgut und Wagenladung der genannten drei Staaten vergleichend nebeneinander. Der außerordentlich reichhaltige Stoff ist übersichtlich geordnet und dem praktischen Bedürfnisse der Verkehrsinteressenten mundgerecht gemacht, so daß es auch dem ungeübten und weniger tarifkundigen Interessenten möglich ist, sofort die richtige Tarifierung zu treffen. Der auf die Ausarbeitung des Werkes verwendete Fleiß und die wirklich praktische Zusammenstellung bezeugen, daß der Verfasser den ganzen Stoff vollständig beherrscht, so daß das Buch für den Fachmann ein Studienwerk bildet und, als vorzügliches Tarifwerk bereits in der ersten und zweiten Auflage anerkannt, weiteste Verbreitung verdient. — Bestellungen sind an den Verfasser selbst zu richten.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse.

Bundesbahndirektion Wien=Nordost. Ab 19. August l. J. wird in der an der Linie Wien=Nordwestbahnhof-Staatsgrenze gegen Schattau zwischen der Sation Retz und der Staatsgrenze gelegenen Abfertigungsstelle Unterretzbach, die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilstückgutverkehr eingerichtet war, auch der Frachtstückgut- und der Eilgut- und Frachtgutwagenladungsverkehr zugelassen. Ausgeschlossen sind lebende Tiere, Fahrzeuge, leicht explosive Schieß- und Sprengmittel und leicht explosive Munition der Anlage C zur EVO., endlich Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Das Ab- und Auflegen, sowie das Verladen und Ausladen sämtlicher Güter obliegt den Parteien.

Im übrigen gelten die allgemeinen Bestimmungen der EVO. und der Tarife.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 125 vom 31. Juli 1923 an sämtliche Mitglieder des Preisausschusses. Betrifft: Erhöhung der für die Preisverteilung zur Verfügung stehenden Geldmittel.

Nr. I 127 vom 7. August 1923 an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten. Betrifft: Antrag auf Studium der Fragen der Wagenachslager, Stoßvorrichtungen, Verwendung zweiachsiger Personenwagen mit langem Radstand.

Nr. III 88 vom 13. August 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen. Betrifft: Antrag der Butzbach-Licher Eisenbahnaktiengesellschaft auf Anschluß an den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr. III 119 vom 4. August 1923 an die Mitglieder des Satzungsausschusses. Betrifft: Antrag des Österr. Bundesministeriums für Handel und Verkehr (Verkehr) auf Erstellung eines Übereinkommens über die Beförderung von Dienstbriefen im Bereiche des Vereins.

Nr. III 121 vom 6. August 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen. Betrifft die diesjährige ordentliche Vereinsversammlung.

Nr. III 122 vom 7. August 1923 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses. Betrifft: Benutzung fremder Privatwagen im Binnenverkehr einer Verwaltung.

Nr. III 130 vom 14. August 1923 an die Mitglieder des Satzungsausschusses. Betrifft: Schaffung eines Übk. über die Beförderung von Dienstbriefen im Bereich des Vereins.

Nr. IV 127 vom 8. August 1923 an die Mitglieder des Satzungsausschusses. Betrifft den Dienstvertrag der Vereinsbeamten.

Nr. IV 207 vom 2. August 1923 an die Vereinsverwaltungen, die im II. Vierteljahr 1923 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben. Betrifft: Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung.

Nr. IV. 212 vom 10. August 1923 an die Mitglieder des Satzungsausschusses. Betrifft: Abrundung der Abrechnungsergebnisse in Mark.

Nr. IV 213 vom 10. August 1923 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses. Betrifft: Aufhebung der dem jetzigen VWÜ. beigegebenen Übergangsvorschriften.

Nr. IV 222 vom 17. August 1923 an die Mitglieder des Satzungsausschusses. Betrifft die wirtschaftlichen Verhältnisse der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr. V 428 vom 16. August 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen. Betrifft: Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Gebühren.

Erhöhung der Stand- und Lagergelder.

Wegen der großen Entladerückstände, Überfüllung der Lagerräume und der dadurch für die Allgemeinheit entstehenden Schäden werden mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde auf den Bahnhöfen Altena, Werdohl, Geisweid, Siegen, Siegen=Ost und Menden die Standgelder, auf den Bahnhöfen Hagen (W.), Elberfeld Stb., =Mirke, =Ottenbruch, =Varresbeck, Barmen Hbf., =Unterbarmen, =Rittershausen, =Heubruch, =Loh, und =Wichlinghausen die Stand- und Lagergelder vom 20. August d. J. ab auf das Dreifache der jeweilig gültigen Sätze erhöht.

Elberfeld, den 15. August 1923. (1120)
Reichsbahndirektion.

2. Verkehrsstörung.

Zu § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen Entgleisung der Zuglokomotive bei Zug 1875 wurde der Verkehr auf der Linie Wolfsberg-Zeltweg am 29. Juli 1923 von 14 Uhr 30 Min. bis 21 Uhr 14 Min. eingestellt.

Villach, den 11. August 1923. (1109)
Bundesbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 20. August 1923 wird der Nachtrag IV ausgegeben, durch den Frachterhöhungen für Güter der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife 5 und 5c eintreten. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (1142)

Dresden, den 17. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) — Nr. 503 des Tarifverzeichnisses. —
Mit Gültigkeit vom 20. August 1923 werden die Tierfrachten um 2000 v. H. erhöht. Die Erhöhung wird durch eine Umrechnungstafel Nr. 10 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Oktober 1923 durchgeführt. Die Umrechnungstafel Nr. 9 vom 1. August 1923 tritt mit Ablauf des 19. August 1923 außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 14. August 1923. (1115)
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif. Tfv. 66.
Mit Gültigkeit vom 15. August 1923 werden die Stationen Grube Ludwig und Stolberg (Harz) sowie die Stationen der Strecke Plockhorst-Braunschweig in den Tarif einbezogen.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 14. August 1923. (1113)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).
Mit Gültigkeit vom 20. August 1923 tritt der Nachtrag 13 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um 2000 % durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 15. August 1923 (1130)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif. Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.
Mit Gültigkeit vom 20. August 1923 treten die Nebenbahnen Achern-Ottenhöfen, Biberach-Oberharmersbach, Haltingen-Kandern, Krozingen-Münstertal-Sulzburg, Mosbach-Mudau, Oberschefflenz-Billigheim und Orschweier-Ettenheimmünster den Ausnahmetarifen 10 und 13 bei. (1153)
Berlin, den 18. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Nordisch-tschechoslowakischer Güterverkehr.
Ab 1. September 1923 sind die nordischen Frachten und sonstigen Gebühren stets in den nordischen Ländern, die tschechoslowakische Fracht und sonstigen Gebühren stets in der Tschechoslowakei zu bezahlen. Nachnahmen in beiden Richtungen sind ausgeschlossen. (1155)
Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.
Altona, den 19. August 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.
Vom 16. bis einschl. 19. August 1923 werden im diesseitigen Binnen-Güterverkehr die Frachtsätze um 300 v. H. erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (1117)
Finsterwalde, den 16. August 1923.
Die Direktion.

Thüringische Nebenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 20. August 1923 ab wird die für die Buttstädt-Rastenberger, Esperstedt-Oldislebener, Greußen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer und Wenigentaft-Oechsener Eisenbahn bestehende Zuschlagsfracht für eingehende entseuchungspflichtige Wagen erhöht. Vom 1. September 1923 ab tritt eine weitere Erhöhung dieser Zuschlagsfracht infolge Einführung fester wertbeständiger Grundzahlen (Tarifmark) ein. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.
Berlin, den 18. August 1923. (1160)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b. Tfv. 4a.
Die Zuschläge der Freien-Grunder-Eisenbahn-Aktiengesellschaft werden vom 25. ds. Mts. ab erhöht.
Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455).
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (1152)
Berlin, den 18. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Gütertarif Teil I A.
Ab 20. August d. Js. sind im deutsch-dänischen Verkehr die dänische Schnittfracht und die dänischen Nebengebühren stets in Dänemark zu bezahlen. Nachnahmen in der Richtung aus Dänemark sind nicht zugelassen.
Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (1140)
Altona, den 17. August 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Ab 20. August werden die Frachtzuschläge im Güter- und Tierverkehr mit den Stationen der Kreis Oldenburger Nebenbahnen um 2000 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455). Nähere Aukunft erteilt unser Verkehrsbüro.
Altona, den 15. August 1923. (1126)
Für die Kreis Oldenburger Eisenbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel Hafen.
Die jetzt gültigen Sätze des Gebührentarifs (Nachtrag 7, dazu am 27. 12. v. J. 60 %, am 1. 2. d. J. 200 %, am 26. 2. d. J. 85 %, am 12. 6. d. J. 50 %, am 1. 7. d. J. 100 %, am 12. 7. d. J. 60 % und am 1. 8. d. J. 100 %) werden vom 18. 8. 1923 ab um weitere 250 % unter Aufrundung auf volle Mark erhöht.
Die vorzeitige Inkraftsetzung gründet sich auf die vorübergehende Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).
Oppeln, den 10. August 1923. (1110)
Reichsbahndirektion.
(Oberschlesische Eisenbahnen.)

Mit Wirkung vom 20. ds. Mts. werden die Gütertarife im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. (1154)
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarif Teil I und II.
In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 14. August 1923 wird hier durch bekanntgegeben, daß zum Reichsbahngütertarif Heft A der Nachtrag 4 ausgegeben wird. Die Neuausgabe erscheint vorläufig nicht. (1147)
Berlin, den 18. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.
Am 20. August 1923 werden die Güter- und Tiertarife im Binnen- und Wechselverkehre wie bei den Reichseisenbahnen um 2000 v. H. erhöht. An Zuschlagsfrachten im Güterverkehre werden ab 20. August d. J. 1200 ℳ für 100 kg erhoben. Fallersleben, Seesen und Wolfenbüttel B. L. E. sind zuschlagsfrei.
Braunschweig, den 19. August 1923.
Die Direktion. (1159)

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.
Am 20. August 1923 werden anläßlich der Einführung wertbeständiger Tarife und Erhöhung der Tarife um rund 2000 % ausgegeben: a) Nachtrag XIX zum Binnengütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2; b) Nachtrag XIX zum Binnengüter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien; c) Nachtrag XXI zum Tarif für die schmalspurige Linie Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal. Die Durchführung der Tariferhöhungen mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Nachträge können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden. (1141)
Dresden, den 17. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 401. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.
Mit Gültigkeit vom 20. August 1923 erscheint der Kohlenausnahmetarif 6 in neuer Ausgabe. Die wesentlichste Änderung gegenüber dem Tarif vom 1. Februar 1922 besteht in der Schaffung von Frachtsatzzeigern in Tarifmark, deren Frachtergebnis in Reichsmark umzurechnen ist. Nähere Auskunft hierüber und über weitere kleinere Änderungen erteilt auf Anfrage unser Verkehrsbüro.
Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eis.-Verk.-Ordg.
Essen, den 13. August 1923. (1119)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif. Tfv. 1504.
Mit Gültigkeit vom 20. August d. J. werden im Abschnitt F die besonderen Frachtzuschläge der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn um 2000 v. H. erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.
Elmshorn, den 16. August 1923. (1123)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Nr. 1017 a. Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn Teil II.
Am 20. August d. Js. werden die Frachtsätze und besonderen Frachtzuschläge im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.
Elmshorn, den 16. August 1923. (1143)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif, Teil I und Teil II, Heft 1 und 2.

Infolge Einführung wertbeständiger Gütertarife auf den deutschen Eisenbahnen werden ab 20. August 1923 die Frachten für die deutschen Strecken des Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarifs um etwa 2000 v. H. erhöht.

Im Verbandsgütertarif, Teil I erhöhen sich vom genannten Tage ab die Mindestgebühren wie in den innerdeutschen Verkehren.

Im Verbandsgütertarif Teil II, Heft 1, gelten vom 20. August 1923 ab für die Ausnahmetarife 1 a, 5, 5 c, 7, 9, 10, 11, 14 und 16 auf der deutschen Strecke die Bestimmungen und Frachtsätze der gleichnamigen deutschen Ausnahmetarife. Am gleichen Tage wird der Nachtrag 8 ausgegeben. Er enthält für die Ausnahmetarife 5, 5 c, 7, 9 und 10 Tariffrachtsätze in festen (wertbeständigen) Grundzahlen. Nach diesen Grundzahlen werden bestimmungsgemäß die Frachten in Tarifmark ermittelt. Der so gefundene Frachtbetrag ist zur Umwandlung der Tarifmark in Reichsmark mit der jeweils bekanntgemachten Schlüsselzahl, die erstmalig auf 1 200 000 festgesetzt ist, zu vervielfältigen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Köln, den 15. August 1923. (1125)
Reichsbahndirektion.

Eisenbahn-Gütertarif für den deutsch-tschechoslowakischen Güter- und Kohlenverkehr.

Am 1. September 1923 treten folgende Änderungen ein: Zif. 5 „Erhebung der Fracht" ist eingangs wie folgt zu ergänzen: „Die Sendungen unterliegen in beiden Verkehrsrichtungen bis zur deutsch-tschechoslowakischen od. deutsch-österreichischen Grenzübergangsstation hinsichtlich der Fracht, Frachtzuschläge, Nebengebühren, Zölle und Barauslagen dem Frankaturzwange. Die unterwegs bis zu den vorgenannten Grenzübergangsstationen auflaufenden Nebengebühren und die ab dort entstehenden Frachten und Gebühren werden auf den Empfänger überwiesen. Ganzfrankaturen sind ausgeschlossen. Der Frankaturzwang gilt nicht für Sendungen von und nach den auf tschechoslowakischem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen". Die Worte „sowie Nachnahme" und der letzte Absatz sind zu streichen. Zif. 6 „Nachnahmen" erhält folgende Fassung: „Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse sind nicht zugelassen. Dieses Verbot gilt nicht für Sendungen von und nach den auf tschechoslowakischem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen."

Dresden, den 18. August 1923.
Reichsbahndirektion. (1157)

Deutsch-nordischer Gütertarif, Teil I B. Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II. Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II. Deutsch-dänischer Tiertarif. Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Am 20. August d. Js. werden die vom 1. August d. Js. an gültigen deutschen Schnittfrachtsätze, sowie die Schnittfrachtsätze für die deutschen Durchgangsstrecken, ferner die Mindestfrachten und Sondergebühren, sowie die Fracht für leere Privatgüterwagen um 2000 % erhöht. (1128)

Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 14. August 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Lausheim-Blumegg in das Tarifheft 9 B aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der RBD. Berlin zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 13. August 1923. (1108)
Reichsbahndirektion Dresden,
als geschäftsführende Verwaltung.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Wirkung vom 20. August 1923 werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8 (1) und 9 um 2000 %, unter Aufrundung auf volle 1000 ℳ erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455). (1129)

Altona, den 15. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Zollabfertigungsgebühren bei Kohlen und Erzen im Verkehre zwischen Polnisch-oberschlesien und dem Auslande im Durchgange durch Deutschland (einschließlich Deutschoberschlesien).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1923 bis auf jederzeitigen Widerruf werden im Verkehre von Steinkohlen, Koks und Briketts, wie im deutschen Ausnahmetarif 6 aufgeführt, und von Erzen wie im deutschen Ausnahmetarif 7 aufgeführt, zwischen Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) und ausländischen Stationen im Durchgange durch Deutschland (einschl. Deutschoberschlesien) und in umgekehrter Richtung auf den deutsch-oberschlesisch-polnischoberschlesischen Landesgrenzzollstationen die durch den Nebengebührentarif vorgesehenen Zollabfertigungsgebühren nicht erhoben. Bare Auslagen der Eisenbahnverwaltungen dagegen und die Gebühren, die auf das Fehlen oder auf die Unvollständigkeit von Zoll- und Steuer- und sonstigen Erklärungen zurückzuführen sind, werden in voller tarifmäßiger Höhe erhoben.

Oppeln, den 16. August 1923. (1158)
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen) zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirkes Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und den Stationen des übrigen Deutschlands. C. Polnisch-oberschlesisch-deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). D. Dienstkohlenausnahmetarif.

Zum 20. August 1923 werden im Güterverkehr der deutschen Reichsbahn wertbeständige Tarife eingeführt. Die Sätze der neu ausgegebenen Tarife werden mit einer Schlüsselzahl von 1 200 000 vervielfacht. Die dadurch eintretende Erhöhung beträgt rund 2000 % gegenüber den bisherigen Frachtsätzen. Die gleiche Maßnahme tritt in den oben unter A—C genannten Tarifen zum gleichen Zeitpunkt in Kraft. In dem unter D genannten Tarife sowie im Tierverkehr werden vorerst wertbeständige Frachtsätze nicht eingeführt. Die bisherigen Frachtsätze dieser Tarife und die Nebengebühren werden vom 20. August 1923 ab um rund 2000 % erhöht. Die Genehmigung des Oberkomitees ist erteilt. (1146)

Oppeln, den 17. August 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1923 werden die Beförderungspreise im Güterverkehr im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. (1148)

Finsterwalde, den 18. August 1923.
Die Direktion.

Für den Verkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen — Tar. Nr. 88 (bisher 312), Abschnitt II — treten vom 20. August 1923 ab neue (erhöhte) Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (1149)

Oldenburg, den 18. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Am 20. August 1923 werden die Güter- und Tiertarife wie bei der Reichsbahn erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1150)

Dahme (Mark), den 16. August 1923.
Die Direktion.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Mit Wirkung vom 20. August d. J. werden auf der Nebenbahn Waldhof-Sandhofen im Güterverkehr wertbeständige Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen. (1124)

Mannheim-Waldhof, 15. August 1923.
Bahngesellschaft Waldhof.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Ab 16. August 1923 werden die im VII. Nachtrag zum vorbezeichneten Tarif für Deggendorf vorgesehenen Gleisgebühren im zweihundertfachen Betrag erhoben. Das den gleichen Gegenstand betreffende Ausschreiben vom 28. Juli 1923 tritt mit Ablauf des 15. August 1923 außer Geltung.

München, den 10. August 1923. (1118)
Z. 50021/T/22.

4. Personen- und Güterverkehr.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahngesellschaft.

Vom 20. d. Mts. ab treten im Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr Erhöhungen der Fahrpreise bzw. Frachtsätze für den Binnen- und direkten Verkehr in gleicher Höhe wie bei der Reichsbahn ein. (1121)

Mühlhausen (Thür.), 16. August 1923.
Der Vorstand.

Freien Grunder Eisenbahn.

Ab 20. August 1923 werden die Personen-, Güter- und Tiertarife im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Frankfurt a. M., den 15. August 1923.
Die Direktion. (1122)

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

Ab 20. August 1923 werden nach dem Vorgehen der Reichsbahn die Tarifsätze des Personenverkehrs um 900 % erhöht und im Güterverkehr wertbeständige Tarife eingeführt. (1151)

Siegen, den 16. August 1923.
Die Direktion.

Am 20. August 1923 treten die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn. (1144)

Gera-R., den 18. August 1923.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-A.-G.

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 674).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln
   und
   den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz)
   sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirks.

b) Verbandspersonenverkehr

zwischen Stationen der deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 675).

Mit Wirkung vom 20 August d. Js. werden die zurzeit gültigen Fahrpreise des allgemeinen Verkehrs und die Gepäckfrachtsätze um 900 % erhöht. (1156)

Oppeln, den 16. August 1923.
Reichsbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.
Niederlausitzer Eisenbahn.

Am 20. August 1923 tritt ein Tarifnachtrag in Kraft, enthaltend u. a. Grundpreise für Fahrpreise, Frachtsätze und sonstige Gebühren in Tarifmark bzw. Tarifpfennigen. Für die Erhebung erfolgt Umrechnung durch Schlüsselzahl, welche nur durch Aushang auf den Bahnhöfen bekanntgemacht wird. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Gütersloh, Berlin, } den 15. August 1923.
Die Direktionen. (1112)

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 20. August cr. werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr im gleichen Ausmaße wie bei der Reichsbahn erhöht.

Berlin, den 16. August 1923. (1139)
Der Vorstand.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr im gleichen Ausmaß wie bei der Reichsbahn erhöht.

Liegnitz, den 18. August 1923. (1137)
Die Direktion.

Butzbacher-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr im gleichen Ausmaße wie bei der Reichsbahn erhöht.

Butzbach, den 18. August 1923.
Der Vorstand. (1135)

Neustadt-Gogolyner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr im gleichen Ausmaß wie bei der Reichsbahn erhöht.

Neustadt, den 18. August 1923.
Die Direktion. (1136)

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 20. August cr. werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr im gleichen Ausmaße wie bei der Reichsbahn erhöht.

Grimmen, den 16. August 1923.
Die Direktion. (1138)

Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Vom 18. August 1923 an werden die Tarife im Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Leichenverkehr um durchschnittlich 60 v. H. erhöht.

Ab 20. August 1923 werden, wie bei der Reichsbahn, wertbeständige Tarife im Tier- und Güterverkehr eingeführt. Die Erhöhung ist die gleiche wie bei der Reichsbahn.

Die Erhöhungen sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt.

Tegernsee, den 14. August 1923. (1127)
Die Direktion.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Teil I und II.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1923 werden die Personenfahrpreise, Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze um 900 % erhöht. Die in den Ausführungsbestimmungen der vorgenannten Tarife enthaltenen sonstigen Gebührensätze werden in gleichem Maße erhöht, mit der Maßgabe jedoch, daß die auch im Güterverkehr vorkommenden Gebührensätze um 2000 % heraufgesetzt werden.

Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt.

Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1131)

Berlin, den 14. August 1923.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Bei Fahrpreiserhöhungen werden die in den letzten 3 Tagen vor der Erhöhung gelösten, nicht benutzten Fahrkarten vom Tage der Erhöhung ab innerhalb der Geltungsdauer von den Fahrkartenausgaben und Reisebüros nur zurückgenommen, wenn ein Rechtsanspruch nach § 26 (1) und § 26 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Nichterfüllung des Beförderungsanspruchs, Verspätung oder Ausfall von Zügen) besteht. In allen übrigen Fällen wird das Fahrgeld nur durch die zuständigen Eisenbahnverkehrsämter auf schriftlichen Antrag bei Angabe der Gründe über die Nichtbenutzung unter Abzug von 10 v. H. Verwaltungskosten erstattet. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Berlin, im August 1923. (1114)
Reichsbahndirektion.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1923 ab werden sämtliche Beförderungspreise im Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr erhöht. (1132)

Berlin, den 17. August 1923.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Brandenburgische Städtebahn Akt. Ges.

Mit Wirkung vom 20. August l. J. werden die Beförderungspreise im Personenverkehr in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. (1134)

Berlin, im August 1923.
Die Direktion.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1923 werden die Fahrpreise im vorgenannten Verkehr um 900 % erhöht. In gleichem Maße werden die sonstigen in den besonderen Ausführungsbestimmungen zu den §§ 32, 34 und 47 der Eisenbahn-Verkehrsordnung enthaltenen Gebührensätze heraufgesetzt, mit der Maßgabe, daß die in der Ausführungsbestimmung 4 zu § 47 vorgesehene Desinfektionsgebühr künftig 1 135 000 M beträgt.

Im Anhang „Abfertigung von Reisegepäck von und nach Berliner Vorortstationen im Fernverkehr“ werden die im ersten Satz aus S. 15 des Tarifs angegebenen Überführungs- und Zuführungsgebühren wie folgt geändert:

Zu A Zuführungsgebühren	Zu B Zuführungs- + Überführungsgebühr
für je angefangene 10 kg	
14 000 M	14 000 M + 37 000 M

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1133)

Berlin, den 14. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Gültigkeit der Fahrscheinhefte des Mitteleuropäischen Reisebüros.

Bei Fahrpreiserhöhungen wird die Geltungsdauer aller vor der Erhöhung gelösten Fahrscheinhefte des Mitteleuropäischen Reisebüros gemäß den auf den Heftumschlägen aufgedruckten Bestimmungen bis auf weiteres derart herabgesetzt, daß sie am 3. Tage der Erhöhung, 12 Uhr mitternachts, erlischt. Gegen Nachzahlung des Fahrpreisunterschiedes werden jedoch die Fahrscheinhefte auch noch nach diesem Tage innerhalb der 60tägigen Geltungsdauer zur Benutzung zugelassen.

Der Fahrpreisunterschied ist grundsätzlich vor Antritt der Reise oder Weiterreise bei einer Ausgabestelle des Mitteleuropäischen Reisebüros oder einer größeren Fahrkartenausgabe nachzuzahlen.

Über die Nachzahlung wird ein Ergänzungsfahrschein oder eine Ergänzungsfahrkarte ausgefertigt.

Berlin, im August 1923. (1111)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Personen- und Gepäcktarif. Heft 2.

Am 20. August 1923 werden die in Mark angegebenen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze erhöht. Die in Kronen bezifferten Preise bleiben unverändert. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden-Altstadt, Strehlener Straße 1. (1116)

Dresden, am 15. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
Binnen- und direkter Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Vom 20. August 1923 ab tritt die gleiche Tariferhöhung ein, wie bei der Reichsbahn. (1145)

Blankenburg (Harz), den 18. August 23.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 35. Berlin, den 30. August 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Hebung der Verkehrsleistungen auf den Bahnhöfen der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Vom Regierungsbaurat **William Wolff**, Mitglied der Reichsbahndirektion Berlin.

Die durch den erheblichen Unterschied in den Fahrpreisen verursachte Abwanderung von den übrigen städtischen Verkehrsmitteln auf die Berliner Stadt- und Ringbahn hat bei der letzteren einen Verkehrsumfang hervorgerufen, der denjenigen der Vorkriegszeit ganz außerordentlich übersteigt und dieses Beförderungsmittel bis hart an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit beansprucht, ja diese zeit- und stellenweise schon wesentlich überschritten hat. Die dazu berufenen Stellen sind daher dauernd bemüht, die bereits hier und dort zutage getretenen Übelstände nach Möglichkeit zu beseitigen sowie geeignete Vorkehrungsmaßnahmen gegen weitere Unzuträglichkeiten zu treffen, wobei die selbst für kleinere Verbesserungen aufzuwendenden ungeheuren Kosten recht unerwünschte Hindernisse bilden. Da es sich bei der schwierigen Finanzlage der Reichsbahn heute mehr als jemals verbietet, kostspielige Versuche anzustellen, deren Nutzen nicht von vornherein mit Sicherheit zu übersehen ist, bedarf es sorgfältiger systematischer Prüfung, an welchen Stellen und in welchem Umfang Änderungen notwendig sind, um die Verkehrsleistungen auf den Bahnhöfen der Berliner Stadt- und Ringbahn zu verbessern.

Es ist eine allgemein bekannte Tatsache, daß die Gesamtleistung jeder aus Einzelteilen zusammengesetzten Maschine durch die Leistungsfähigkeit ihres schwächsten Einzelgliedes bestimmt ist; die Maschine wird daher am wirtschaftlichsten arbeiten, wenn die Leistungsfähigkeit aller Einzelteile gleich groß ist. Genau der gleiche Grundsatz gilt auch für den Betrieb der Berliner Stadt- und Ringbahn; es ist nur erforderlich, sich über die das Ganze bildenden Einzelteile und über die an sie hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit zu stellenden Forderungen Klarheit zu verschaffen. Für die Bewältigung des (hier allein zu berücksichtigenden) Personenverkehrs kommen als wesentlichste Teile die folgenden in Betracht: die Fahrkartenschalter, die Treppen, die Bahnsteigsperren, die Bahnsteige und die Züge.

Die stärkste Inanspruchnahme der Stadt- und Ringbahn — auf die ihre Leistungsfähigkeit nach Möglichkeit und soweit es die Wirtschaftlichkeit zuläßt, eingestellt werden muß — erfolgt, wenn man vom Ausflugsverkehr absieht, durch den sogenannten Berufsverkehr, d. h. durch die morgendliche Beförderung der in den Außenbezirken der Großstadt wohnenden werktätigen Bevölkerung nach ihren in der Innenstadt belegenen Arbeitsstätten und ihre Rückbeförderung nach Schluß der Arbeitszeit.

Als erstes Erfordernis ergibt sich hiernach die rasche Versorgung der Reisenden mit Fahrkarten, also das Vorhandensein und die Besetzung einer ausreichenden Anzahl von Fahrkartenschaltern. Diese Zahl wird auf den verschiedenen Bahnhöfen je nach deren Verkehrsumfang verschieden groß sein; sie läßt sich theoretisch leicht ermitteln aus der Zahl der in einer bestimmten Zeit zuströmenden Reisenden und der Anzahl der Fahrkarten, die in der gleichen Zeit an einem Schalter verkauft werden können. Da jedoch der weitaus größte Teil der Reisenden sich der Einrichtung der Monats- und Wochenkarten bedient, ist die Inanspruchnahme der Schalter in Wirklichkeit davon sehr verschieden und am stärksten in den Morgenstunden der Monats- und Wochenersten. Wenn nun auch die Eisenbahnverwaltung die vorhandenen Schalter zu diesen Zeiten möglichst reichlich mit Personal besetzen wird, so kann sie doch mit Recht verlangen, daß die Fahrgäste sich ihre Zeitkarten rechtzeitig, d. h. nicht erst im letzten Augenblick vor Beginn ihrer Gültigkeit, besorgen. Es müßte als durchaus unwirtschaftlich bezeichnet wer-

den, wenn die Schalteranlagen den nur selten auftretenden höchsten Anforderungen entsprechend eingerichtet würden und dann während der übrigen langen Zeit nahezu unbenutzt blieben. Wie das Publikum durch die an den Fahrkartenschaltern angebrachten Schilder auf die Zweckmäßigkeit hingewiesen wird, bei Ausflügen die Fahrkarten für die Rückfahrt bereits bei der Hinfahrt zu lösen, so müßte ihm auch die für den Berufsverkehr wichtige Regel eingeprägt werden: „Löst die Zeitkarten rechtzeitig und in verkehrsschwachen Stunden." Man dürfte der Verwaltung kaum einen Vorwurf daraus machen, wenn sie sich für die Unkosten, die ihr unnötig durch die stärkere Besetzung der Schalter erwachsen, bei den erst im letzten Augenblick gekauften Zeitkarten durch Erhebung eines Aufschlages schadlos hielte.

Im Gegensatz zu der schwankenden Inanspruchnahme der Fahrkartenschalter werden die Bahnsteigtreppen und -sperren von allen Reisenden gleichmäßig benutzt, so daß die von ihnen geforderte Leistung ohne Schwierigkeit durch einfache Zählungen festgestellt werden kann. Auch bei diesen Anlagen läßt sich durch Beobachtung ermitteln, wieviele Personen in einer bestimmten Zeit eine Treppe von bestimmter Breite bzw. eine Sperre durchschreiten können, wobei noch zu unterscheiden ist, ob die Treppen auf- oder abwärts, und besonders ob sie nur in einer Richtung begangen werden, da Gegenströmungen die Leistungsfähigkeit empfindlich beeinträchtigen. Daß auch die Leistung einer Zugangssperre im allgemeinen geringer ist als diejenige einer Abgangssperre weil für das Lochen der Fahrkarten mehr Zeit gebraucht wird als für das Abnehmen derselben, liegt auf der Hand. Hiernach lassen sich die erforderlichen Treppenbreiten sowie die nötige Zahl der zu besetzenden Sperren ebenfalls leicht berechnen. Ergibt diese Prüfung, daß zwar die vorhandene Treppenbreite ausreicht, die Zahl der Bahnsteigsperren aber nicht — ein Fall, der verhältnismäßig häufig vorliegt —, so läßt sich deren Vermehrung auch ohne eine meist unerwünschte Verbreiterung dadurch bewerkstelligen, daß die Schaffnerwannen, die dem Durchgang der Reisenden wertvolle Flächen entziehen, statt nebeneinander schräg hintereinander aufgestellt werden, so daß immer nur eine derselben den Durchfluß der Reisenden behindert. Diese Anordnung, die bereits im Jahrgang 1915 dieser Zeitung von Schlesinger beschrieben wurde, wird besonders dort angebracht sein, wo auch der Zwischenraum zwischen Bahnsteigkante und Sperrengeländer für das Aus- und Einsteigen der Reisenden benutzt werden muß.



4 Sperrenöffnungen 6 Sperrenöffnungen
bei fast gleicher Breitenausdehnung.

Wesentlich schwieriger gestaltet sich die Lösung, wenn auch die Treppen sich als unzulänglich erweisen. Eine einfache Verbreiterung verursacht, abgesehen davon, daß sie oft nur durch eine unerwünschte Einengung des Bahnsteigs zu erreichen ist, unverhältnismäßig hohe Kosten. Zweckmäßiger wird daher meist die Herstellung neuer Treppenläufe sein, wobei auf die im Laufe der Zeit eingetretene Verkehrsentwicklung der Bahnhofsumgebung, die Entstehung neuer Straßenzüge und dergleichen, angemessen Rücksicht genommen werden kann. Oft wird sich hierbei auch die Trennung der Zu- und Abgänge, soweit sie noch nicht bestehen sollte, durchführen lassen, eine Anordnung, die überall angestrebt werden sollte, weil, wie oben bereits erwähnt, Treppen, die nur in einer Richtung begangen werden, weit leistungsfähiger sind als solche, die gleichzeitig beiden Richtungen dienen müssen. Einen weiteren, wenn auch nicht sehr erheblichen Vorteil weist die Anordnung der Treppen an verschiedenen Enden des Bahnsteigs insofern auf, als dadurch einer Anhäufung der zugehenden Reisenden an einer Stelle entgegengewirkt wird. Allerdings wird diese Verteilung der Menge auf den ganzen Bahnsteig, zum Teil auch schon dadurch erreicht, daß sich die Fahrgäste von selbst an derjenigen Stelle des Zuges aufzustellen pflegen, die auf der Ankunftsstation am nächsten der Abgangstreppe hält.

Diese Betrachtung leitet uns zu den Abmessungen über, die die Bahnsteige selbst aufweisen müssen. Ihre Fläche muß — nach Abzug aller Einbauten — so groß bemessen sein, daß sie die in der Zeit zwischen zwei Zügen zugehenden Reisenden aufnehmen kann, und noch Platz genug für die aussteigenden Fahrgäste verbleibt. Theoretisch kommt natürlich jeder Fahrrichtung die Hälfte eines Bahnsteiges zu; da jedoch im Berufsverkehr auf den meisten Bahnhöfen die eine Richtung wesentlich stärker belastet ist als die andere, erscheint es unbedenklich, für die Hauptrichtung mehr als die halbe Bahnsteigfläche in Anspruch zu nehmen. Die tatsächlich ausgenützte Länge der Bahnsteige deckt sich mit derjenigen der verkehrenden Züge, so daß bei der Prüfung der Zulänglichkeit nur noch ihre Breite in Frage kommt. Es muß allerdings gleich hervorgehoben werden, daß der Verbreiterung eines zu schmal befundenen Bahnsteigs unter Aufrechterhaltung des Betriebes sich nahezu unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstellen würden.

Die auf den Bahnhöfen der Wohnbezirke sich sammelnden Fahrgäste sollen nun von den auf der letzten Vorortstation leer beginnenden Zügen aufgenommen werden, und hierbei sind wohl bisher die hauptsächlichsten Unzuträglichkeiten infolge der Überfüllung der Züge zutage getreten. Von vornherein muß betont werden, daß während der Zeit höchster Beanspruchung eine Überfüllung der Züge, sofern sie sich in einigermaßen erträglichen Grenzen, d. h. ohne Gefährdung oder schwere Belästigung der Reisenden, bewegt, noch nicht als unzulässig bezeichnet werden kann. Auch hier muß hervorgehoben werden, daß ein Unternehmen, dessen Leistungsfähigkeit den nur vereinzelt auftretenden höchsten Anforderungen völlig angepaßt wird, im Durchschnitt unwirtschaftlich arbeiten muß. Zum Vergleich sei an den Güterverkehr der Eisenbahnen erinnert. Alljährlich im Herbst tritt Wagenmangel infolge höherer Nachfrage ein; würde der Bestand an Güterwagen diesem Bedarf restlos entsprechen, so würden die Wagen während des übrigen Teils des Jahres unbenutzt herumstehen und ein außerordentlich hohes, keinerlei Verzinsung bringendes Kapital darstellen.

Auf den den Arbeitsstätten nächstgelegenen Bahnhöfen der Innenstadt spielt sich genau der umgekehrte Vorgang ab. Die auf den Außenbahnhöfen gefüllten Züge geben allmählich ihren Inhalt wieder her, wobei auf jeden Bahnhof ein sich täglich gleichbleibender, dem Verkehrsumfang entsprechender und durch Zählungen leicht festzustellender Anteil entfällt. Selbstverständlich muß auch hier die Fläche des Bahnsteigs zur Auf-

nahme der Menschenmenge imstande sein, insbesondere aber müssen die Abgangstreppen und -sperren so geräumig bzw. zahlreich sein, daß der Bahnsteig unter allen Umständen vor Ankunft des folgenden Zuges völlig geräumt ist, weil durch jeden etwa noch auf dem Bahnsteig verbleibenden Rest die vom nächsten Zuge angebrachte Menge vergrößert würde, was innerhalb kürzester Zeit zu den schwersten Stockungen führen müßte. Ein leicht anwendbares Hilfsmittel zur schnelleren Ausbreitung der ausgestiegenen Fahrgäste und damit zur Vermeidung von Stauungen auf dem Bahnsteig selbst ist die Anordnung der Ausgangssperren an dem dem Bahnsteig entgegengesetzten Treppenende. Die erforderliche Treppenbreite und Sperrenzahl wird genau wie bei den Zugängen ermittelt.

Nach Schluß der Arbeitszeit fließt der Verkehrsstrom in umgekehrter Richtung, sonst in der gleichen Weise; die Bahnhöfe, die am Morgen Anfang- bezw. Endbahnhöfe für ihn waren, vertauschen jetzt ihre Bestimmung. Auf die Ermittlung des Bedarfs an Fahrkartenschaltern, Treppen und Sperren hat diese Umkehrung der Verkehrsrichtung selbstverständlich keinerlei Einfluß.

Die bisherigen Ausführungen haben dargetan, daß die an die einzelnen Bahnhofsanlagen gestellten Anforderungen für jeden Bahnhof verschieden sind. Hiernach könnte es den Anschein gewinnen, als ob der eingangs gezogene Vergleich mit der Maschine, deren Gesamtleistung durch die Leistungsfähigkeit ihres schwächsten Bestandteils bestimmt wird, nicht angebracht wäre. Daß dies doch der Fall ist, soll an einem der Wirklichkeit entnommenen Beispiel erläutert werden:

Auf einem Zuganfangsbahnhof waren auf Grund von Beschwerden über die Unzulänglichkeit der Zugangstreppen und -sperren die letzteren vermehrt worden. Infolgedessen füllte sich der Bahnsteig in der Zeit zwischen der Abfahrt zweier einander folgenden Züge mit einer Menschenmenge, die die Aufnahmefähigkeit eines Zuges erheblich überstieg. Die weitere Folge war eine starke Überfüllung der Züge sowie heftige Beschwerden derjenigen Reisenden, die trotz rechtzeitigen Erscheinens auf dem Bahnsteig den bereits überfüllten Zug doch nicht mehr benutzen konnten. Ja, der Übelstand übertrug sich auch noch auf die folgenden Bahnhöfe, weil die schon auf der Anfangsstation überfüllten Züge die dort wartenden Fahrgäste nicht mehr aufnehmen konnten. Weitere Änderungen auch im Zugverkehr waren erforderlich, um das gestörte Gleichgewicht wiederherzustellen.

Dieses Beispiel beweist zugleich, daß es nicht allein nutzlos, sondern sogar geradezu schädlich ist, die Leistungsfähigkeit einzelner Teile über diejenige der mit ihnen unmittelbar zusammenarbeitenden hinaus zu steigern.

Das zwischen den Bahnhöfen vermittelnde Bindeglied wird durch die Züge gebildet; seine Leistungsfähigkeit bestimmt sich aus deren Fassungsraum in Verbindung mit ihrer in einer bestimmten Zeit verkehrenden Anzahl. Wie einerseits die Menge des Beförderung heischenden Publikums, so bildet andererseits diese Leistungsfähigkeit des rollenden Verkehrsmittels den Maßstab für die Bemessung des Umfangs der einzelnen Bahnhofsanlagen, und zwar genügt es, diese Anlagen bei Verschiedenheit der ermittelten Werte dem niedrigeren anzupassen. Ist nämlich auf den Zugangsbahnhöfen der Zustrom der Fahrgäste geringer als die Aufnahmefähigkeit der Züge, so brauchen selbstverständlich die Bahnhofsanlagen auch nur dem Umfang des ersteren zu entsprechen; ist er größer, so würde ein diesem angemessener Umfang der Bahnhofsanlagen die im vorstehenden Beispiel geschilderten Übelstände zur Folge haben. Auf den Abgangsbahnhöfen kommt für die Größe der Anlagen lediglich die von den Zügen tatsächlich angebrachte Menschenmenge in Frage, die ja, wie bereits hervorgehoben, öfters deren Fassungsvermögen übersteigt.

Selbstverständlich wird man, falls sich bei der Nachprüfung die Unzulänglichkeit der Anlagen herausstellt, die Erweiterungsbauten nicht nur auf das unbedingt notwendige Maß beschränken, vielmehr einen späteren Verkehrszuwachs von vornherein berücksichtigen; die Besetzung der Fahrkartenschalter und Sperren mit Personal darf aber aus dem oben dargelegten Grunde nur dem ermittelten niedrigeren Werte entsprechen.

Sonach ergibt sich, daß die Gesamtleistung der Stadt- und Ringbahn lediglich durch die Leistungsfähigkeit des rollenden Teils bedingt wird, weshalb ja auch, da mit den Dampfzügen die Grenze des Möglichen bereits erreicht ist, die Elektrisierung der Stadtbahn in nahe Aussicht genommen ist. Daß mit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Züge auch diejenige der Bahnhofsanlagen Hand in Hand gehen muß, liegt auf der Hand, es sei denn, daß durch die Elektrisierung nur die Beseitigung der unerträglich gewordenen Zugüberfüllungen erreicht wird, eine Vermehrung der tatsächlich beförderten Menschenmassen aber nicht eintritt. In diesem Falle würden die Bahnhofseinrichtungen, sofern sie den oben entwickelten Richtlinien entsprechend bemessen sind, auch noch nach der Elektrisierung ausreichen.

Über die Arbeiten zur Durchführung dieser Richtlinien soll in einem späteren Aufsatz berichtet werden.

Vom Geiste der Ausbildung.

Von **Dr.-Ing. Bloß**, Dresden.

Wiederholt und von den verschiedensten Seiten ist in dieser Zeitung das Wort zu Unterrichts- und Bildungsfragen genommen worden. Das beweist, daß diese Fragen als eine Angelegenheit angesehen werden, die alle angeht. Was bedeutet die Bewegung? Wo liegen ihre letzten Ziele? Das ist die allgemeine Frage. Und wenn die Erwartung nicht enttäuscht werden soll, dann gilt es, die Ziele hoch zu stecken. Die Bewegung darf nicht darin stecken bleiben, daß die Regeln für den täglichen Handwerksgebrauch in Methode gebracht werden, oder daß den vermeintlich oder wirklich Tüchtigen die bekannte „freie Bahn“ geebnet wird. Gewiß liegen nahe Ziele von großer Bedeutung auf rein praktischem Gebiete. Als letztes Ziel muß jedoch angestrebt werden, daß aus der Bewegung ein Standesgefühl des Eisenbahners, ein ausgesprochener Eisenbahnergeist erwächst.

Wenn man nach Vorbildern für diese Erziehungsfragen sucht, dann darf man den Rahmen schon weit spannen. Denn bei unserer Kopfzahl und der unseres jährlichen Nachwuchses handelt es sich um eine ausgesprochene Massenerziehung. Darum soll als Maßstab und Vorbild eine Stufenleiter gewählt werden, die so viele junge Deutsche ehedem nacheinander durchlaufen haben: Schule, Lehre, Heeresdienst. Alle diese Erziehungseinrichtungen wenden oder wandten sich nicht allein an den Verstand, sondern auch an das Gefühl. Und aus allen dreien können Leitsätze abgeleitet werden, die für die Erziehung zum Eisenbahner brauchbar sind.

Zunächst die Schule. Wer weiß oder merkt noch, daß die Volksschulgesetze aller Länder den Schulzwang festsetzen? Diese gesetzliche Vorschrift war einst ein Zwangsmittel für die Masse, dessen es heute kaum mehr bedarf: das Bildungsbestreben ist längst Volksbedürfnis geworden, Schule und Volk haben sich einander angepaßt. Darum muß auch der Dienstunterricht und der Dienstvortrag so gestaltet werden, daß das zweifellos vorhandene Bildungsbedürfnis lebendig erhalten und gesättigt, dabei auch vertieft und erweitert wird.

Die Handwerkslehre hat lange Zeit eine Ausbildungsart geübt, die auch bei der Anlernung des Eisenbahners vielfach heute noch im Schwange ist. Dem Lehrling wurde durch rein praktisches Einüben ein gewisses Maß von Handfertigkeit vermittelt, die Lehre war also mehr auf das Können, als auf das Wissen eingestellt. Und die Methode lief für den Meister auf ein einfaches Vormachen, für den Lehrling auf ein Absehen der erforderlichen Handgriffe hinaus. Die neuere Entwicklung von Handwerk und Industrie kam jedoch mit diesem althergebrachten Vorgehen nicht mehr aus. Überall wird die praktische Lehre durch planmäßigen Unterricht in gewerblichen Fortbildungs-

und Fachschulen, in Lehrlingsschulen und Handelsschulen ergänzt. Es entspricht also durchaus erprobten Erfahrungen, wenn das Reichsverkehrsministerium denselben Weg einschlägt, d. h. neben die rein praktische Anlernung den Dienstanfänger-Unterricht und zur Weiterbildung den Dienstvortrag treten läßt. Die Grundsätze für das Unterrichtswesen sind in dem bekannten „Dreiteilungserlaß" vom 25. April 1921 umrissen.

Im alten Volksheere wurde die Erziehung am eindringlichsten gehandhabt. Der psychologische Boden dafür war bei jedem Zögling wohl vorbereitet durch die Gesetzgebung, die mit einer klaren, einfachen Sprache dem Volksempfinden entgegenkam: „Jeder Deutsche ist wehrpflichtig und kann sich in Ausübung dieser Pflicht nicht vertreten lassen", hieß es z. B. im alten Wehrgesetz. Dieselbe klare, eindringliche Sprache, die oft den gefühlsmäßigen Untergrund scharf betonte, sprachen vielfach auch die militärischen Vorschriften: „Die unverbrüchliche Wahrung der im Fahneneide gelobten Treue ist die erste Pflicht des Soldaten. Demnächst erfordert sein Beruf Gehorsam, Mut bei allen Dienstobliegenheiten und Tapferkeit im Kriege"; oder: „Im Kriege verspricht nur Einfaches Erfolg"; oder: „Unentschlossenheit belastet schwerer als Fehlgreifen in der Wahl der Mittel". Solche kristallhelle, stahlklingende Sätze gehen in das innerste Empfinden über und werden Lebensgut. Und die praktische Ausbildung im Waffenhandwerk wurde getragen von einer hohen, idealen Forderung, daß jeder Vorgesetzte dreierlei in einer Person sein müsse: Führer, Vorbild, Erzieher.

Im Eisenbahndienste müßte der erzieherische Einschlag im Verhältnis des Vorgesetzten zum Untergebenen viel stärker betont werden als bisher. Diese gefühlsmäßige Einwirkung, die der Erfahrene auf den Neuling, der Gereifte auf den Strebenden, der Entschlossene auf den Schwankenden so leicht ausüben kann, sollte aus dem Gefühl der Zusammengehörigkeit, der Kameradschaft, fließen. Kein Dienst, der Kriegsdienst vielleicht ausgenommen, bedarf so sehr des einmütigen Zusammenwirkens wie der Eisenbahndienst. Nicht nur des Zusammenwirkens schlechthin, vielmehr noch der Erkenntnis seiner Notwendigkeit. Ein Uhrwerk, ein mechanisierter Arbeitsbetrieb greifen ineinander durch die Triebkraft einer Feder oder einer Antriebsmaschine. Der Eisenbahnbetrieb wird zwangläufig erst durch den bewußten Willen der Ausübenden.

Die Dienstvorschriften als Erziehungsmittel würden sicher nur gewinnen, wenn sie hie und da versuchten, sich an das Gefühl zu wenden. Es könnte nichts schaden, wenn in den Dienstvorschriften allgemeine Sätze ähnlich dem folgenden vorkämen: „Eisenbahndienst ist lebenswichtige Arbeit zum Wohle der Volksgemeinschaft. Dieses Gefühl muß alle Handlungen des Eisenbahners beherrschen. Pünktlichkeit und Treue, Einordnung und Kameradschaft, Umsicht und Entschlossenheit folgen daraus als Pflicht und Ehre des Eisenbahners." Wäre diese Auffassung über die Einstellung zur Allgemeinheit in die Gehirne gehämmert worden, nie hätte dann das böse Wort gesprochen werden können, daß der Eisenbahner die Faust an der Gurgel des Staates habe. Man unterschätze die Wirksamkeit des Wortes nicht. Im Anfang ist es manchmal wirklich das Wort, das die Tat erst auslöst. Wo die Dienstvorschriften einmal einen Anlauf nehmen, sich an das Gefühlsmäßige zu wenden, wie im § 2 der Fahrdienstvorschriften, handelt es sich eben doch nur um einen Anlauf; im übrigen stellen die Vorschriften mehr oder weniger eine trockene Sammlung von Befehlen und Verhaltungsmaßregeln dar. In weiten Kreisen der Beamtenschaft ist sogar die Auffassung verbreitet, daß die Vorschriften angefüllt seien mit Fußangeln, um dem Disziplinarrichter oder gar dem Strafrichter Handhaben zu bieten. Wenn diese Ansicht auch sicher allzu scharf zugespitzt ist, so drängt sich in den Vorschriften doch oft der befehlende, strafende Geist auch an Stellen vor, wo er dem ratenden, mahnenden, erziehenden das Wort lassen sollte.

Ein großer Vorzug würde es sein, wenn in den Dienstvorschriften grundsätzlich alles bildmäßig dargestellt würde, was sich überhaupt dazu eignet. Die Darstellungen für Dienstanfänger erhalten am besten körperlich wirkende Form, so daß sie auch ohne Schlüssel, Erläuterungen und Zeichenerklärungen verständlich sind. Die Fahrdienstvorschriften z. B. fordern zu bildlichen Gedächtnishilfen geradezu von selbst heraus. Durch bildliche Darstellungen erreicht nicht nur die Vorschrift für die Ausführung den höchsten Grad der Eindringlichkeit, es wird auch der Unterricht dadurch gestützt und belebt, so daß Unterricht und Dienst in gleicher Weise gewinnen und der oft unliebsam gefühlte Unterschied von „Theorie und Praxis" verschwindet.

Anschaulichkeit und Lebendigkeit im Einzelding, im Großen aber Vordringen bis zu den letzten Zielen, diese beiden Anforderungen müssen Unterricht und Ausbildung erfüllen. Zuverlässiges Können im eigenen Wirkungskreise, hilfsbereites Wissen um die Bedürfnisse des weiteren Kreises, verständnisvolles Einfühlen in den Geist des Ganzen: das ist eine umfassende Ausbildung, die den Dienstanfänger bis zu einer Höhe der Auffassung emportragen soll, daß er mit dem Dichter von sich sagen kann: „Euch rief die Pflicht, mich ruft die Kraft". Denn nicht die bloße Gedankenfrucht der Pflicht, die vollsaftige, aus sich selbst zeugende Freude am Werk sei unsere innerste Triedfeder.

Auch wirtschaftliche Notwendigkeiten müssen und können dem Lernenden in einer Weise nahegebracht werden, daß sie erfühlt werden. „Wenn Ihr's nicht fühlt, Ihr werdet's nicht erjagen." Insbesondere ist es die sogenannte wissenschaftliche Betriebsführung, deren Wesen noch längst nicht von allen in einer Weise erkannt ist, daß ihr Zweck und ihre Notwendigkeit voll verstanden würden. Darum sei versucht, eine kurze, sinnfällige Darstellung von ihr zu geben. Man kann sich die wissenschaftliche Betriebsführung unter dem Sinnbilde eines geschlossenen Ringes denken. Auf der einen Seite steht der Mensch, dessen Arbeitskraft gesteigert werden soll, wobei es sich nicht etwa um die höchste, sondern um die zweckmäßigste Ausnutzung handelt. Da gilt es zunächst, eine gute Auslese unter den Arbeitenden zu treffen, um den rechten Mann an die rechte Stelle zu bringen. Das ist die Aufgabe der psychotechnischen Eignungsprüfungen. Als Grundlage dafür stellt die Psychotechnik für jede Berufsgruppe sorgfältig die berufswichtigen Eigenschaften in Form einer „Berufskunde" zusammen. Sicherlich führt dieses Verfahren zu einer gewissen Verschärfung der Wettbewerbsbedingungen, andrerseits bewahrt es aber auch vor den Enttäuschungen, die ein verfehlter Beruf mit sich bringt. Für den Eisenbahnbetrieb ist diese Betrachtungsweise sogar besonders wichtig, weil Unzulänglichkeit im Dienste mit dem Strafgesetze in Berührung bringen kann. Ist der Anwärter ausgewählt, so gilt es, ihn anzulernen. Das kann zunächst dadurch geschehen, daß er durch Lehre und Unterricht in seinen Beruf vollständig eingeführt wird. Eine wichtige Forderung ist dabei, daß er einen Überblick über das große Ganze erhält, damit er seine Stellung im Gesamtbetriebe richtig erfaßt. Auf seinem eigentlichen Arbeitsgebiete muß er sodann in jede Einzelheit eingeführt werden. Die Lehre Taylors geht hierbei so weit, daß sie für häufiger wiederkehrende Arbeiten genaue Merkblätter oder Arbeitskarten aufstellt, in denen jede einzelne Teiltätigkeit, sozusagen jeder Handgriff, mit dem dafür erforderlichen Zeitbedarfe, der durch „Zeitstudien" genau ermittelt wird, aufgeführt ist. Beruht der Betrieb auf mündlichen Anweisungen, so spielt hier die Kunst des Befehlens herein. Nur ein klarer, scharf umrissener, deutlich verstandener und dadurch überzeugender Auftrag hat die volle Aussicht auf richtige Ausführung. Das nächste Ziel der wissenschaftlichen Betriebsführung ist sodann, den einzelnen Arbeiter — das Wort im weitesten Sinne genommen — bei seinem Tun zu beobachten. Die Gesamthandlung wird in ihre einzelnen, selbst in die kleinsten Teile zerlegt, jeder einzelne wird für sich untersucht. Denn es sollen die unzweckmäßigen, hinderlichen Teilhandlungen zurückgedrängt, die förderlichen betont, geübt, gesichert werden. Auf diese Weise wird der zweckmäßigste Arbeitsvorgang aus seinen Einzelteilen aufgebaut. Ziel dieses Verfahrens ist nicht allein Leistungssteigerung, sondern auch Lohngerechtigkeit. Da ferner ein Arbeiter nur selten für sich allein steht, muß das Zusammenwirken mehrerer, die Gruppenarbeit, ebenso auf den zweckmäßigsten Arbeitsvorgang untersucht werden wie vorher die Einzelarbeit. Die reibungsfreie Zusammenarbeit soll hierdurch gefördert werde. Hierbei sind vorbereitende Nebenarbeiten und tote Pausen, die den Wirkungsgrad der Arbeit erheblich beeinflussen, sorgfältig zu berücksichtigen, im Zusammenhange damit die Ermüdung des Arbeitenden, die in vernünftigen Grenzen gehalten werden muß. Ermüdungsstudien spielen in der wissenschaftlichen Betriebsführung eine große Rolle, da sie die Grenzen für die zulässige Ausnutzung des Arbeitenden erkennen lassen. Schließlich muß der Arbeiter durch Maßnahmen organisatorischer Art unterstützt und entlastet werden. Diesen Sinn hat es, wenn in „taylorisierten" Betrieben jedem Arbeiter das erforderliche Handwerkszeug vollständig und in bestem Zustande von der Leitung bereitgestellt und übergeben wird, wenn ihm unnötige, aufhältliche Wege zur Werkzeug- und Stoffausgabe abgenommen werden, wenn zur Unterhaltung von Werkzeugen und Maschinen eigene Hilfskräfte gestellt werden.

Ähnlich ist das Vorgehen bezüglich der Hilfsmittel, insbesondere der Maschinen. Sind sie zweckmäßig ausgewählt, so gilt es noch, sie der vorliegenden Arbeit anzupassen, womöglich zu verbessern. Auch das Kleinste ist wichtig. Selbst ein einzelner ersparter Handgriff kann wesentlich sein, um so wesentlicher, je öfter er sich wiederholt oder wenn er in Hast oder unter Gefahr ausgeführt werden muß. Man denke z. B. an das Kuppeln. Da die Arbeitenden kleine Unzulänglichkeiten der Hilfsmittel am ehesten merken, sind sie zu ihrer Verbesserung mit berufen. Viele Betriebe setzen für Verbesserungen Belohnungen aus, nicht nur wegen des sach-

lichen Wertes dieser „Arbeitererfindungen", sondern auch zu dem Zwecke, den betriebswissenschaftlichen Geist zu wecken und zu fördern. Weiterhin muß der Maschine die zweckmäßigste Art der Einzelarbeit abgelauscht werden. Bei Metallbearbeitungsmaschinen z. B. sind viele Jahre mühsamer Arbeit darauf verwendet worden, die günstigsten Werte für Schnittiefe, Schnittwinkel und Vorschub zu erforschen. Bei der Einfügung der Maschine in die Gruppenarbeit handelt es sich vorwiegend darum, unnötige Leerläufe der einzelnen Maschinen und Transporte der Werkstücke von einer Maschine zur andern zu vermeiden. Dieses Bestreben führt schließlich zur letzten Stufe, der Durchforschung des gesamten Betriebes auf günstigen Wirkungsgrad. Solche Untersuchungen nötigen oft zu grundsätzlichen Änderungen des ganzen Betriebes. So, wenn es sich z. B. darum handelt, die Herstellung von Fahrrädern oder Automobilen, die gründliche Ausbesserung von Lokomotiven so einzurichten, daß das Arbeitsstück den ganzen Betrieb in streng geregeltem Arbeitsplane durchläuft. In Fords Automobilfabriken werden die Automobile in zwangläufigem Arbeitsgange geradezu auf einem Transportbande zusammengesetzt.

Die wissenschaftliche Betriebsführung umfaßt hiernach vier übereinandergelagerte Zonen, nämlich vorbereitende Grundlagen, ferner die durch Erforschung der Einzelarbeit, der Gruppenarbeit und des Gesamtbetriebes. Man erkennt aus dieser Darstellung leicht, was es mit dem Schlagworte „Taylorsystem, Quälersystem" auf sich hat. Das ist eine Übertreibung einer einseitigen Auffassung vom Wesen der Arbeit, die daran nur die Person des Arbeiters sehen und gelten lassen will. Denkt man sich ferner den „Ring" der wissenschaftlichen Betriebsführung von einer Feder erfüllt, die den Trieb zur günstigen Arbeitsgestaltung darstellen möge, so ist leicht einzusehen, daß die Änderung des Anteils oder des Spannungszustandes einer Zone auf die übrigen einwirken muß. Angenommen, man wolle in größeren Güterabfertigungen Rechenmaschinen einführen, um die Fehler hintanzuhalten, die sich in die heutigen Riesenzahlen so leicht einschleichen. Nun will eine Maschine möglichst dauernd laufen, wenn sie sich bezahlt machen soll. Das würde dazu führen, daß ein Beamter nur die Rechenmaschine handhabt. Die Unterteilung des Abfertigungsgeschäftes in Einzelhandlungen, die gegenwärtig nur stellenweise aus Zweckmäßigkeitsgründen durchgeführt ist, würde also geradezu Zwang werden. Man könnte sich die Zerlegung so denken, daß ein Beamter die Vorprüfung erledigt und die Tarifklasse bestimmt, ein zweiter die Frachtkilometer aus dem Kilometerzeiger, ein dritter den Frachtsatz aus dem Frachtsatzzeiger, ein vierter die Nebengebühren aus dem betreffenden Tarife einsetzt und endlich der Rechner die Fracht ausrechnet. Diese Beamten würden also kettenartig Hand in Hand arbeiten. Die Teilung der Arbeit in mechanische und geistig anspruchsvollere Verrichtungen würde es gestatten, auch weniger leistungsfähige Hilfskräfte voll und nutzbringend zu verwenden. Da jeder Beteiligte sein Einzelgebiet bald sicher beherrschen würde, steigt die Zuverlässigkeit der Arbeit, die Zahl der Fehler wird vermindert. Allerdings wird die Arbeit des einzelnen enger begrenzt und damit eintöniger. Gelegentlicher, planmäßiger Wechsel der Tätigkeitsfelder kann dies erträglich machen. Im allgemeinen aber sollte der Eisenbahnbeamte schon aus dem Blicke auf das Volksganze die Freude am Werke als Gegengewicht gegen die Entseelung der Arbeit gewinnen. Ähnlich ist der Vorgang, wenn die Gleiserhaltung bei Erneuerungen durch Stopfmaschinen oder Gleislegemaschinen auf höheren Wirkungsgrad gebracht werden soll. Hier könnte man zur Bildung von besonderen Arbeitskolonnen gelangen, die einen größeren Bezirk freizügig versorgen. Also auch hier wieder Arbeitsteilung unter teilweiser Verringerung einzelner Arbeitsgruppen. Rückwirkungen auf die Geschäftsgebahrung, namentlich auf die Gleisumlegungspläne wären bei diesem Verfahren selbstverständlich, unter Umständen könnten sich daraus sogar Änderungen in der Bauart der Gleise ergeben.

Gelingt es, die allgemein-dienstlichen Auffassungen und die wirtschaftlichen Erkenntnisse unter den Eisenbahnern zu steigern, so wird damit ein wesentlicher Schritt auf dem Wege getan, der das deutsche Eisenbahnwesen der Hebung und Gesundung entgegenführt. Für solche Bestrebungen ist der freie, zielbewußte Eisenbahnergeist der Zukunft sicherlich die zuverlässigste Stütze!

Die elektrischen Zeitdienstanlagen in dem Reichsbahn-Direktionsbezirk Berlin.

Den Zugverkehr mit Sicherheit so durchzuführen, wie es die zum großen Teil recht verwickelten Eisenbahnfahrpläne mit all ihren Anschlüssen und Verzweigungen vorschreiben, ist nur möglich durch die Übertragung einheitlicher Zeitangabe an alle in Frage kommenden Bahn- und Telegraphenstationen mit Hilfe von elektrischen Zeitsignalanlagen. In diesem Zusammenhange sei daran erinnert, daß am 1. April 1893 in Deutschland die sogenannte mitteleuropäische Zeit eingeführt wurde; jeder Ort des Deutschen Reiches hat vom genannten Tage ab die Zeit des 15. Meridians östlich von Greenwich, der bekanntlich durch Görlitz läuft. Welche Hilfsmittel bei einer elektrischen Zeitdienstanlage zurzeit benutzt werden, erläutert Oberingenieur Wiligut in den Heften 1 und 2 des laufenden Jahrganges der „Siemens Zeitschrift". Auf die mit vielen Abbildungen versehenen Darlegungen kann hier nur in kurzen Umrissen eingegangen werden; wer sich eingehender mit dem Stoff beschäftigen will, sei auf die Quelle verwiesen.

Die Herstellung besonderer Leitungen für die Zeitübertragung an alle Bahn- und Telegraphenstationen des Deutschen Reichs hätte sehr hohe Kosten verursacht; darum werden vorhandene Telegraphenleitungen zur Übertragung von Zeitsignalen mitbenutzt. Zeitsignalanlagen wurden bereits im Jahre 1898 von der Siemens & Halske A.-G. für das Reichsbahnnetz gebaut und deren Zentrale für 80 Linien in Berlin im Telegraphenzimmer des Schlesischen Bahnhofs untergebracht. Die Einrichtung der Zentrale besteht im wesentlichen aus einer Hauptuhr mit Kontaktvorrichtung (Mitteleuropäische-Zeit-Uhr = MEZ-Uhr), einem Rufzeichengeber und vier Zeitsignalübertragern, die sowohl das Rufzeichen als auch das Zeitzeichen in je 20 Fernleitungen übertragen. Alle 24 Stunden wird von der MEZ-Uhr ein Kontakt für die Auslösung des Rufzeichengebers geschlossen; das Typenrad des Rufzeichengebers sendet hierauf dem MEZ-Zeichen entsprechende Impulse in die Relais der Zeitsignalübertrager; letztere geben das Zeichen dann auf die angeschlossenen Fernleitungen weiter. Da an diese Fernleitungen auf wichtigeren Bahnstationen ebenfalls „Zeitsignalübertrager" (z. B. für Nebenbahnen) eingeschaltet sind, übertragen diese das Zeichen auf die durch sie hindurchgeführten Leitungen. Auf diese Weise empfangen alle mit Morseapparaten ausgerüsteten Stationen des Deutschen Reiches das MEZ-Zeichen, das gleichzeitig von den Morseapparaten niedergeschrieben wird. Während der Zeitzeichengebung ist die Abgabe von Telegrammen auf den die MEZ angebenden Leitungen untersagt.

Für den Reichsbahndirektionsbezirk Berlin (RBD.-Bezirk Berlin), sind nach und nach mechanische und teilweise kleinere elektrische Uhrenanlagen für die Bahnhöfe geschaffen worden, die aber, nach den Angaben des Verfassers, zu vielen Unzuträglichkeiten Veranlassung gegeben haben. Man entschloß sich daher zur Schaffung einer großzügigen elektrischen Zentraluhrenanlage für sämtliche Bahnhöfe des RBD.-Bezirks Berlin, zumal man auch mit der Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Berliner Stadtbahn und demzufolge mit dichtestem Zugverkehr zu rechnen hatte und da für die genaue und schnelle Abfertigung der Stadtbahnzüge eine unbedingt richtige und einwandfrei ablesbare Zeit Grundbedingung ist. Mit den umfangreichen, noch im Zuge befindlichen Bauarbeiten wurde im Jahre 1919 begonnen.

Besonders in den letzten Jahren haben sich Uhren für rein elektrischen Betrieb immer mehr eingeführt, da an derartige Anlagen hohe Anforderungen in bezug auf die Betriebssicherheit gestellt werden können. Ein Beispiel hierfür bildet die Uhrenanlage der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, auf der sogenannte sympathische Uhren sich nunmehr seit 15 Jahren im Betriebe befinden und zufriedenstellend arbeiten; die vorher dort eingebauten, mechanisch regulierten Uhren sollen kaum fünf Jahre dem Betriebe standgehalten haben.

Der große Umfang und die Ausbildung der elektrischen Zentraluhrenanlage für den RBD.-Bezirk Berlin sind aus dem umstehenden Übersichtsplan zu ersehen. Entsprechend den zurzeit vorhandenen Uhren und den in Frage kommenden Erweiterungen sind für den Gesamtbetrieb 1 Hauptzentrale, 6 Unterzentralen und 18 Relaisuhrenzentralen erforderlich. Es ergeben sich bei mehr als 200 Bahnhöfen des Bezirkes nur 25 Betriebsstellen, so daß die Wartung sehr einfach ist. Die Hauptzentrale wurde in dem Schlesischen Bahnhof untergebracht. Die Unterzentralen werden hauptsächlich an den Stellen vorgesehen, wo zahlreiche Schienenwege zusammenlaufen. Aus diesem Grunde und ferner mit Rücksicht auf die volle Ausnutzung der elektrischen Einrichtungen wurden auf den Bahnhöfen Friedrichstraße, Charlottenburg, Papestraße, Gesundbrunnen, Potsdam und Spandau Unterzentralen vorgesehen. Den Betriebsverhältnissen entsprechend werden die Unterzen-

tralen für sechs oder vier Linien ausgerüstet. Die Hauptzentrale im Schlesischen Bahnhof ist für sechs Uhrenlinien eingerichtet; sie wurden gebildet:

Uhrenlinie 1 für den Schlesischen Bahnhof selbst.
„ 2 „ die Strecke bis Lehrter Hauptbahnhof.
„ 3 „ „ „ „ Bahnhof Landsberger Allee.
„ 4 „ „ „ „ „ Friedrichsfelde.
„ 5 „ „ „ „ „ Cöpenick.
„ 6 „ „ „ „ „ Niederschöneweide-Johannisthal.

Für die sechs Unterzentralen ist die Linienbildung in ähnlicher Weise gedacht; die im nebenstehenden Übersichtsplan nicht eingezeichnete Unterzentrale „Bahnhof Friedrichstraße" wird nach erfolgtem Einbau dem Betrieb aller Stadtbahnuhren dienen, um die Hauptzentrale dann hauptsächlich für den Osten und die Unterzentrale Charlottenburg für den Westen freizuhalten. Für die



Übersichtsplan der elektrischen Zentraluhrenanlage für den Reichsbahn-Direktionsbezirk Berlin.

einzelnen Linien sind, falls die Stationen viele Nebenuhren haben, einfache aus Relaisuhren bestehende Zentralen vorgesehen worden, die den Betrieb der Nebenuhren auf diesen Stationen bzw. der Uhren auf den nächstfolgenden Stationen übernehmen. Diese Relaisuhrenzentralen werden ebenfalls entsprechend den vorliegenden Betriebsverhältnissen für eine oder mehrere Uhrenlinien ausgebildet. Die Synchronisierung der Relaisuhren und damit auch der Nebenuhren geschieht bei sämtlichen Betriebsstellen von der Hauptzentralstelle im Schlesischen Bahnhof aus.

Bisher sind an die Hauptzentrale angeschlossen: Die Uhrenanlage auf dem Lehrter Hauptbahnhof, Potsdamer, Anhalter, Stettiner Bahnhof, sämtliche Uhren der Stadtbahn und der Eisenbahnwerkstätten Potsdam, Grunewald, Revaler Straße, Tempelhof und Markgrafendamm sowie die Uhren der Stüring-Bahnhöfe mit zusammen mehr als 500 Uhren. Der Gesamtanlage ist das sogenannte sympathische System zugrunde gelegt, bei dem die Nebenuhren durch Stromstöße wechselnder Richtung von den Zentralen aus fortgeschaltet werden, so daß alle an die Uhrenlinien angeschalteten Nebenuhren in der Zeitangabe untereinander und bei fehlerfreiem Betrieb mit den übrigen Uhren übereinstimmen. Die Nebenuhren, für die die halbminutliche Fortschreitung gewählt worden ist, haben bei diesem System kein selbständiges Uhrwerk, sondern nur ein polarisiertes Magnetsystem und ein einfaches Zeigerwerk. Das Uhrwerk wird mit einem gut abgedichteten Schutzkasten versehen. Zur Verbindung der Nebenuhren mit der Hauptzentrale dienen Kabel, von denen von Bahnhof zu Bahnhof nur zwei Kupferadern von 1,5 mm Durchmesser erforderlich sind. Die Uhren selbst sind hintereinander geschaltet; sie werden durch eine Akkumulatorenbatterie betrieben, die eine Spannung von 60 Volt und eine Kapazität von 36 Amperestunden hat.

Die Einrichtung der Uhren-Hauptzentrale „Schlesischer Bahnhof" besteht aus einer Betriebshauptuhr mit zugehöriger Reserveuhr, sowie den Schalt- und Kontrollapparaten, die sämtlich in einem Schaltafelaufbau vereinigt sind; in letzterem sind auch 6 Kontrelluhren angeordnet, um die Kontaktgabe nach den einzelnen Linien überwachen zu können. Jeder Drahtbruch wird der Zentrale sofort selbsttätig gemeldet. Die Reservehauptuhr ist der Betriebshauptuhr unbedingt gleichwertig; beide haben elektrischen Aufzug. Von einer unmittelbaren Synchronisierung der Hauptuhr von der Sternwarte aus wurde abgesehen, da eine solche nicht die Genauigkeit im Gange der Uhren gewährleistet, wie sie durch Aufstellung einer besonderen Präzisionsuhr erzielbar ist. Wichtig ist es jedoch, das Zeitzeichen der Sternwarte zum Vergleichen mit dem Gange der Präzisionsuhr zu erhalten. Aus dem vorstehend gekennzeichneten Grunde wurde eine erstklassige astronomische Präzisions-Pendeluhr der Bauart Dr. Riefler aufgestellt, die es gestattet, durch Synchronisierung der Betriebshauptuhr diese auf eine so hohe Ganggenauigkeit zu bringen, wie dies durch alleinige Übermittlung eines Zeitsignals nicht möglich ist.

Wie bereits erwähnt, werden vom Schlesischen Bahnhof aus nur die Uhren auf den Bahnhöfen der schon bezeichneten Gleisstrecken unmittelbar betrieben, während auf größere Entfernungen abschnittsweise Unterzentralen bzw. Relaisuhrenzentralen eingerichtet wurden (vgl. Übersichtsplan). Alle Unterzentralen sind untereinander und mit der Hauptzentrale zwangläufig derart verbunden, daß unbedingte Gewähr für dauernde Übereinstimmung im Gange aller Uhren gegeben ist. Die Unterzentrale unterscheidet sich von der Hauptzentrale im wesentlichen dadurch, daß die Betriebshauptuhr anders durchgebildet ist; es wird hier eine sogenannte „Relaishauptuhr" mit elektrischem Pendelantrieb und einer Relaiseinrichtung verwendet.

Die Relaisuhrenzentrale in ihrer einfachsten und am häufigsten angewendeten Form besteht lediglich aus einer Relaishauptuhr und der zugehörigen Batterie- und Ladeeinrichtung. Diese Relaishauptuhr wird in einem Wandgehäuse untergebracht und bewirkt die gleichzeitige Fortschaltung aller Nebenuhren in dem Bezirk, für den sie aufgestellt wurde. Die Relaiseinrichtung wird an die zunächst liegende Nebenuhrlinie angeschlossen, so daß wieder eine genaue Zeitübereinstimmung mit der Betriebsuhr der Hauptzentrale erreicht ist. Auch in den Eisenbahnwerkstätten sind diese Relaisuhren angewendet; sie bieten gleichzeitig den Vorteil, daß sie bei Störungen im Leitungsnetz, z. B. bei Drahtbruch, trotzdem die Uhren der internen Anlage sicher in Betrieb halten. In den Eisenbahnwerkstätten sind vielfach gleichzeitig die Pausensignalanlagen an die Uhrenanlage angeschlossen, so daß auch der Beginn und die Beendigung der Arbeitszeit und der Pausen zu den jeweils vorher einstellbaren Zeiten durch Wecker oder Sirenen genau signalisiert werden.

Die Sternwarte-Zeitdienstanlage bildet in bezug auf Genauigkeit in der Angabe der mitteleuropäischen Zeit einen

[illegible] Bestandteil der elektrischen Zeitsignal- und Zen[illegible]. Wie bereits erwähnt, wurde [illegible] von einer unmittelbaren elektrischen Synchronisierung der Betriebshauptuhr von der Sternwarte aus Abstand genommen. [illegible] Sternwarte-Zeitdienst wird nur zum Vergleich mit den [illegible]uhren herangezogen. Maßgebend für den richtigen Gang aller Uhren ist also die astronomische Präzisions-Pendeluhr, die durch eine dauernde Zeitvergleichung in Übereinstimmung mit dem Ergebnis des Sternwarte-Zeitdienstes gehalten wird. Diese Präzisionsuhr hat einen Zweisekundenkontakt, der zum Vergleich mit der Sternwartezeit und zur Synchronisierung der MEZ-Uhr (Zeitsignaluhr) und der Betriebs- bzw. Reserve-Hauptuhr der Zentraluhrenanlage dient, so daß keine Abweichungen im Gange der Betriebshauptuhr zu erwarten sind. Um diese [illegible] ist eine Registriervorrichtung vorgesehen, mit deren Hilfe auf einem [illegible] Papierstreifen die von der Sternwarte Babelsberg täglich gemeldete Sternwartezeit registriert und mit dem Gang dieser Uhren auf eine Zehntelsekunde Genauigkeit [illegible]. [illegible] die MEZ-Uhr und die Hauptuhr der eigentlichen Uhrenzentrale im gegebenen Moment ein Zeitzeichen auf den gleichen Registrierstreifen geben, so daß auch diese Uhren mit der Sternwartezeit verglichen und in Übereinstimmung gebracht werden. Durch nur wenige Apparate und eine einfache Einrichtung an der MEZ-Uhr wird erreicht, daß auch alle Fernsprechteilnehmer des RBD-Bezirks Berlin jederzeit die genaue Zeit in Minuten und Sekunden erhalten können, um so von der Zentraluhrenanlage noch unabhängige Uhren in ihrem Gange vergleichen zu können.

Alles in allem bietet die vorbezeichnete Gesamtanlage ein außerordentlich lehrreiches Bild der Verwendungsmöglichkeit elektrischer Zentraluhrenanlagen. Alle Schalt- und Kontrolleinrichtungen der elektrischen Uhrenanlage sind nach dem Siemens-System entwickelt. W. M.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Reichsverkehrsminister Dr. Oeser zur Tarifpolitik der Reichsbahn. Im Anschluß an die Programmrede des neuen Reichsfinanzministers Dr. Hilferding sprach sich der Reichsverkehrsminister Dr. Oeser im Reichstag in bemerkenswerter Weise über die Tarifpolitik der Reichsbahn aus. Nach seinen Ausführungen läßt die Tariffestsetzung vom 20. August einen Ausgabenbetrag von über 400 Billionen ungedeckt, der sich durch die neue Erhöhung der Kohlenpreise und die neue Steigerung der Devisen seither noch erheblich gesteigert habe. Dieser Betrag müsse durch weitere Angleichung der Tarife an die Geldentwertung, wie es durch die Indextarife angebahnt sei, gedeckt werden. Die Ansicht, daß die Reichsbahn als Basis für die [illegible] Tarife nicht den einfachen Friedensbetrag, sondern den eineinhalb- bis zweifachen Friedensbetrag angesetzt habe, sei unrichtig. Der Anteil der Fracht am Warenpreis sei in den meisten Fällen gegenüber der Friedenszeit zurückgegangen. Das herrschende Frachtstundungsverfahren beabsichtige er grundsätzlich umzugestalten, die Reichsbahn müsse möglichst schnell in den Besitz des von ihr verdienten Geldes kommen. Auch auf der Ausgabenseite werde er seine Arbeit einsetzen und versuchen, durch Anspannung aller technischen Kräfte Ersparnisse im Betriebe zu erreichen. Immerhin werde man in absehbarer Zeit zu Tariferhöhungen schreiten müssen.

— Empfang der Personalvertretungen durch den Reichsverkehrsminister. Am 22. August empfing der Reichsverkehrsminister Dr. Oeser die Vertreter der Spitzenorganisationen und die Personalvertretungen der Reichsverkehrsverwaltung. Es wurde allseitig zum Ausdruck gebracht, daß der Reichsverkehrsverwaltung die Hauptlasten der Durchführung des Ruhrabwehrkampfes, bei dem es sich um einen Kampf des Volkes, nicht der Regierung handele, zufalle. Minister Oeser dankte namens der Regierung und in seinem Namen dem Verkehrspersonal für seine aufopfernde Haltung. Er brachte zum Ausdruck, daß er sich der Fürsorge der Vertriebenen und ihrer Angehörigen wie sein Vorgänger wärmstens annehmen werde.

— Deutsch-litauischer Übergangsverkehr. Wie die D. A. Z. berichtet, sind die deutsch-litauischen Verhandlungen über die Eröffnung des Übergangsverkehrs eingeleitet worden. Der Verkehr wird aufgenommen werden, sobald die Verhandlungen ein befriedigendes Ergebnis haben.

— Verkehrssperre und Gültigkeitsdauer der Fahrkarten. Infolge der Verkehrssperre im Westen ist die Gültigkeitsdauer der vor Bekanntgabe der Sperre von und nach Stationen des gesperrten Gebiets und darüber hinaus gelösten Eisenbahnfahrkarten und Fahrscheinhefte bis zum 4. Tage nach Aufhebung der Sperre gegen Bescheinigung durch die Stationen verlängert worden. Bei Aufgabe der Weiterreise wird das verbleibende Fahrgeld gegen Rücknahme der Karte in einfachster Weise [illegible] von den Stationen zurückgezahlt. Bei Fahrgelderstattungen aus Anlaß der Verkehrssperre werden Verwaltungskosten nicht einbehalten. Reisende, die noch keine Fahrkarten besitzen, fallen natürlich nicht unter diese Vergünstigung.

— Einführung wertbeständiger Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife. Am 1. September 1923 werden wertbeständige Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife eingeführt, d. h. die Fahrpreise und Frachtsätze [illegible] ausgedrückt, die vervielfacht mit [illegible] Schlüsselzahl den Erhebungsbetrag ergeben. [illegible] soll eine schnellere Anpassung der Fahrpreise [illegible] allgemeinen Geldverhältnisse ermöglichen, die für [illegible] einer Erhöhung nötige Zeit abkürzen und Änderungen an den Kezina-Maschinen entbehrlich machen.

Die Grundpreise betragen 19,8 Pf. für 1. Kl., [illegible] für 2. Kl., 3,3 Pf. für 3. Kl., 2,2 Pf. für 4. Kl., 1 Pf. für [illegible] für 1 km und 0,55 Pf. für 10 kg und 1 km bei Gepäck. [illegible] satz entspricht wie bisher dem [illegible] der allgemeinen Eilgutklasse.

Zur Unterrichtung der [illegible] Anhang „Preistafel für den Personenverkehr" [illegible]. Er enthält ebenfalls nur [illegible] die Grundpreise zu vervielfältigen sind, wird [illegible] Anhangs handschriftlich angegeben [illegible] Schlüsselzahl [illegible].

Die fertiggedruckten Fahrkarten werden nach wie vor ohne Preis ausgegeben.

In die Blankokarten wird wie bisher der Erhebungsbetrag [illegible].

Die Gebühren im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I und im Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II [illegible] Ausnahmen auf Grundpreise [illegible]. Für sie gilt die Schlüsselzahl des Personenverkehrs ebenfalls.

Die Geltungsdauer der Fahrkarten [illegible] beim Übergang zum neuen Verfahren am 1. September 1923 wie bei den früheren Erhöhungen unverändert, d. h. die Fahrkarten gelten wie gewöhnlich 4 Tage.

Monats- und Schülermonatskarten für September, die im August gelöst werden, werden zum neuen Preise verkauft, ebenso auch Wochenkarten für die 35. Woche (2. 9.—8. 9.). Sonntagsrückfahrkarten für Sonntag, den 2. September werden [illegible] am 1. und 2. September zum neuen Preise verkauft.

Die Anordnungen gelten für jede künftige Änderung der Schlüsselzahl sinngemäß. Letztere ist vom 1. September ab auf 600 000 festgesetzt.

— Die Millionenscheine der Reichsbahn. Die ersten Notgeldscheine der Reichsbahn, auf eine Million Mark lautend (vgl. Nr. 34, S. 557 d. Ztg.), sind jetzt herausgegeben worden. Neben diesen Scheinen haben einzelne Reichsbahndirektionen, wie z. B. Altona, ihre eigenen Millionenscheine herausgegeben, die jedoch nur von den Eisenbahnkassen des Direktionsbezirks eingelöst werden.

— Änderung der Bau- und Betriebsvorschriften für nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb. Zur leichteren und besseren Überwachung der vorgeschriebenen Fristen für die regelmäßigen amtlichen Untersuchungen der Dampflokomotiven und Dampftriebwagen der Kleinbahnen erscheint es angezeigt, statt der letzten Untersuchung künftig den Zeitpunkt der nächsten äußeren und der nächsten inneren Untersuchung an diesen Fahrzeugen zu vermerken. Damit würde auch gleichzeitig der bisherige Unterschied zwischen den Lokomotiven der Reichsbahn, der Privatbahnen und Privatanschlußbahnen in Wegfall kommen. Der preußische Minister für Handel und Gewerbe hat sich deshalb veranlaßt gesehen, die Bau- und Betriebsvorschriften für nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb vom 13. Januar 1914 durch einen Nachtrag demgemäß abzuändern.

Von einer entsprechenden Änderung des § 27e der Bau- und Betriebsvorschriften für Straßenbahnen mit Maschinenbetrieb

vom 26. September 1906 hat er abgesehen, da diese Bahnen bis auf wenige Ausnahmen jetzt nicht mehr mit Dampfkraft betrieben werden und außerdem bei ihnen für die Vornahme der Untersuchung in erster Linie die Leistung und Beanspruchung des einzelnen Fahrzeugs, nicht aber ein im voraus festzulegender Zeitpunkt maßgebend sein muß.

Hinsichtlich der nicht mit Dampfkesseln ausgerüsteten Fahrzeuge der Kleinbahnen, für die eine regelmäßige amtliche Untersuchung nicht vorgeschrieben ist, behält es bei den bisherigen Bestimmungen sein Bewenden.

Die Durchführung der Änderung soll möglichst ohne störenden Eingriff in den Bahnbetrieb — etwa bei passender Gelegenheit oder erst bei der nächsten vorgeschriebenen Untersuchung der Fahrzeuge — ausgeführt werden.

— **Änderungen im Stande der Eisenbahnämter.** Am 1. August dieses Jahres ist im Bezirk der Reichsbahndirektion Breslau ein neues Eisenbahn-Werkstättenamt in Schweidnitz errichtet und am gleichen Tage im Bezirk der Reichsbahndirektion Schwerin das Eisenbahn-Betriebsamt Wismar (Meckl.) aufgelöst worden.

— **Frachtvorausbezahlung bei der Reichsbahn.** Die Geldentwertung zwingt auch die Reichsbahn, auf rechtzeitige Bezahlung ihrer Leistungen zu dringen und so an ihrem Teil die Inflation einzudämmen. Das gilt namentlich hinsichtlich des Eingangs der Frachten. In erster Linie ist deshalb eine Änderung des jetzigen Stundungsverfahrens in Aussicht genommen, außerdem wird vom 1. September ab für Frachten, die nicht vom Versender bei Aufgabe des Gutes, sondern erst bei Empfang des Gutes vom Empfänger bezahlt werden, ein Zuschlag von 10 % für tarifmäßige Frachten erhoben.

— **Das neue Stundungsverfahren bei der Reichsbahn** (vgl. den Aufsatz in Nr. 28, S. 457 ff. d. Ztg.) wird am 1. September für den Reichsbahndirektionsbezirk Berlin, voraussichtlich am 15. September bei den bayerischen Direktionen und im Laufe des September voraussichtlich auch in Nord-, Ost- und Mitteldeutschland in Kraft treten, es spart jede Wartezeit am Schalter und macht jede Unterschlagung unmöglich und soll nach Möglichkeit auch auf alle deutschen Privat- und Kleinbahnen sowie auf Gepäck-, Eilgut-, Fahrkarten- und Expreßgutkassen ausgedehnt werden.

Nachdem in Aussicht genommen ist, das bisherige Stundungssystem für Frachten bei der Eisenbahn auch auf den Personenverkehr und die Gepäckbeförderung auszudehnen, so daß der Reisende dann in der Lage ist, mit Schecks auf die Deutsche Verkehrskreditbank bezahlen zu können, hat die vom Verband reisender Kaufleute Deutschlands geleitete Zentralstelle für den kaufmännischen Berufsreiseverkehr ihre frühere Anregung beim Reichsverkehrsministerium wiederholt, für die Bezahlung von Fahrkarten und Gepäckgebühren Zahlkartenhefte mit Rabattgewährung einzuführen. Die Zentralstelle weist in ihrer Eingabe darauf hin, daß die Reichsbahn durch dieses Verfahren fortgesetzt in den Besitz wertbeständigen Geldes gelange, während sie jetzt von einer Tariferhöhung bis zur anderen für dieselbe Fahrkarte immer mehr entwertetes Geld erhält. Selbstverständlich müßte sein, daß die Reichsbahn für diese Vorausbezahlungen einen Rabatt gewähre, durch die sie aber sicher keinen Schaden haben würde, weil sie fortgesetzt Vorauszahlungen für ihre Leistungen erhielte, die sie notwendig brauche und die ihr nur willkommen sein könnten.

— **Eine fünfte paßfreie Schnellverbindung nach Danzig.** Neben den vier paßfreien Verbindungen nach Danzig (vgl. Nr. 33, S. 541 d. Ztg.) besteht noch eine fünfte; die Flugverbindung Berlin-Danzig, die die 466 km lange Strecke in 3¼ Std. bezwingt: ab Berlin 1.00 nm., an Danzig 4.15 nm.; ab Danzig 9.15 vm., an Berlin 1.00 nm. — Der Flugpreis für die Strecke Berlin-Danzig einschl. der Fahrt zum Flugplatz ist um etwa 10 Mill. ℳ billiger als die Eisenbahnfahrt im Schlafwagen 1. Klasse mit dem polnischen Visum, das allein 50 frz. Franken kostet, und nur um rund 1 Million teurer als die Fahrt im Schlafwagen 2. Klasse. Als Flugpreis wird der Gegenwert von 6 Dollar erhoben; für die Flugreise ist nur Personalausweis mit Lichtbild oder deutscher Inlandspaß (mit dem Unbedenklichkeitsvermerk des Finanzamtes) erforderlich.

— **Nordseebäderzüge bis Ende September.** Die Bäderschnellzüge zwischen Hamburg und Niebüll sowie Tondern (-Hoyerschleuse), die den Verkehr nach Wyk auf Föhr, Amrum und Westerland-Sylt vermitteln und die nur bis zum 12. September laufen sollten, werden werktags bis Ende September durchgeführt und verkehren in folgendem Fahrplan: D 52 ab Hamburg 7.02 vorm., am 8., 10., 22. und 24. September; D 54 ab Hamburg 9.36 vorm., am 1., 3., 11. bis 15., 17. und 25. bis 28. September; D 56 ab Hamburg 1.38 nachm., am 4. bis 7. und 18. bis 21. September. In der Gegenrichtung verkehren die Schnellzüge ebenfalls zu verschiedenen Zeiten im Anschluß an die Dampfer, deren Fahrplan von der Flut abhängig ist. — Am 1. September werden die Seebäderfahrten des Norddeutschen Lloyd von Bremerhaven über Norderney nach Helgoland eingestellt; Sonntagsfahrten nach Helgoland finden noch am 2., 9. und 16. September statt; die Strecke Bremerhaven-Wangerooge bleibt vorläufig in Betrieb. — Wie die Hamburg-Amerika-Linie mitteilt, hat sie den Betrieb des Dampferdienstes von Hamburg nach Cuxhaven und Helgoland an die „Hapag Seebäderdienst G. m. b. H.“, Hamburg 4, St. Pauli-Landungsbrücken, abgetreten.

— **Eine Eisenbahnverbindung zum Flugplatz Fürth.** In Nr. 30 S. 493 brachten wir die Nachricht, daß der Flugplatz Fürth eine besondere Eisenbahnverbindung erhalten habe. Hierzu teilt uns die Reichseisenbahndirektion Nürnberg mit, daß wegen Errichtung einer Flugplatzbahn von Fürth (Bay.) Hbf. nach dem Flugplatz zwar eingehende Erhebungen gepflogen und diese dem Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München, vorgelegt wurden, daß aber irgendeine Entscheidung des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern in München, hierüber noch nicht ergangen ist.

— **Gegen die Loslösung der bayerischen Bahnen vom Reiche.** Von der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter wird der DAZ. geschrieben:

Die Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter, welche als größte Eisenbahnbeamtenorganisation auch den größten Teil der bayerischen Eisenbahnbeamten zu ihren Mitgliedern zählt, hat in ihrer jüngsten Hauptvorstandssitzung am 3. August folgende Entschließung gefaßt:

„Der Hauptvorstand der Reichsgewerkschaft erblickt in den Versuchen reaktionärer bayerischer Kreise, die bayerischen Bahnen von der Reichsbahn abzutrennen, eine Vorbereitung der Privatisierung der Eisenbahnen und erklärt angesichts der dadurch hervorgerufenen großen Gefahren für die Einheit der deutschen Republik, für die Erhaltung des Berufsbeamtentums und der wirtschaftlichen Lage der gesamten werktätigen Bevölkerung, daß er diese Bestrebungen mit allen gewerkschaftlichen Mitteln auf das Entschiedenste bekämpfen wird.

Die deutsche Eisenbahnbeamtenschaft, einschließlich der bayerischen Eisenbahner, wird entschlossen und mit allem Nachdruck den Kampf gegen alle Loslösungsversuche führen und für ihren Teil dazu beitragen, daß die Einheit des Reiches auch auf dem Gebiete der deutschen Eisenbahnen lückenlos erhalten bleibt.“

— **Vorverlegung der Zollgrenze bei Frankfurt.** Die Franzosen haben am 24. August die Zollgrenze bis über die Strecke Kamberg-Eschhofen-Limburg hinausgeschoben, so daß die ganze Strecke von Höchst über Idstein nach Limburg jetzt ins besetzte Gebiet fällt. In den Eisenbahnbetrieb haben die Franzosen vorläufig noch nicht eingegriffen, doch ist im Bahnhof Staffel bereits ein Fahrplan angeschlagen worden, in dem die Einrichtung einer direkten Linie Limburg-Höchst angekündigt wird.

— **Eine kontrollfreie Einreiseverbindung nach Elberfeld.** Um die französischen Kontrollstellen in Hengstey und Westhofen auf der Strecke Schwerte-Hagen-Elberfeld zu umgehen, ist eine Kraftomnibusverbindung zwischen Schwerte und Hagen eingerichtet worden, die die Einreise nach Elberfeld ohne Berührung des besetzten Gebiets ermöglicht. Die Wagen fahren (im Anschluß an die D-Züge) von Schwerte um 7.40 vm., 2.00 und 5.50 nm., von Hagen um 10.40 vm., 3.50 und 8.00 nm. in etwa einer Stunde über Letmathe und Hohenlimburg.

— **Brand der Schweriner Telegraphenwerkstätte.** Wie die „D. A. Ztg.“ meldet, entstand kürzlich aus noch nicht ermittelter Ursache in der Schweriner Eisenbahn-Telegraphenwerkstätte ein Brand, der den ganzen Inhalt des Raumes einäscherte und auch den Bau stark beschädigte. Der Schaden wird auf rund 80 Milliarden geschätzt.

— **Reichsverband der deutschen Industrie und Privatanschlüsse.** Der Reichsverband der deutschen Industrie hat sich mit mehreren Eingaben an den Reichsverkehrsminister gewendet, in denen er wegen Änderung der Anschlußgleisgebühren und der Gebühren für Beförderung von Stückgütern auf Privatgleisanschlüssen vorstellig wird. Der Reichsverband der deutschen Industrie behauptet, daß die heutigen Anschlußgleisgebühren weit über die Deckung der Selbstkosten der Eisenbahn hinausgehen und führt dies darauf zurück, daß die Anschlußgleisgebühren nach denselben Grundsätzen wie die Gütertarife erhöht worden sind. Er befürwortet zur Grundlage für die Berechnung der Anschlußgleisgebühren nicht den einzelnen Wagen,

sondern die Bedienungsfahrten zu nehmen und die Gebühren nach der Anzahl der in den Bedienungsfahrten beförderten Wagen abzustufen. Bei der Beförderung von Stückgütern auf Privatgleisanschlüssen sind nach Ansicht des Reichsverbandes die Vorteile nicht genügend berücksichtigt worden, welche die Eisenbahn aus der Stückgutbehandlung der Anschließer hat. Der Reichsverband hält die Häufung der Gebühren, wie sie der § 7 der Allgemeinen Bedingungen enthält, nicht für begründet und bittet um möglichst baldige Änderung.

Auch hinsichtlich der Berechnung der Pauschvergütungen für Privatgleisanschlüsse hat der Reichsverband Wünsche geäußert. Nachdem das Reichsverkehrsministerium es abgelehnt hat, dem Reichsverband Einsicht in die Unterlagen zur Errechnung der Pauschgebühren zu gewähren, bittet der Reichsverband der Bekanntgabe der Veränderungen der Pauschgebühren eine ziffernmäßige Begründung beizugeben. Es wird sich hierbei, wie er bemerkt, hauptsächlich um die Gegenüberstellung des Standes der Beamtengehälter und der Preise der Oberbaumaterialien handeln.

— **Die Schönheit des Ingenieurbauwerkes.** Im Lauf des Monats Juli hat in der Landesgewerbehalle zu K a r l s r u h e eine vom badischen Arbeitsministerium veranstaltete Ausstellung stattgefunden, in der nicht nur ein Stück unserer industriellen Entwicklungsgeschichte im Bild an uns vorüberzog, sondern auch der Eisenbahnbau in einem besonderen Zimmer stark vertreten war. Neben geschichtlichen Ingenieurbauten aus dem 16. und 17. Jahrhundert interessierten vor allem zahlreiche Bilder aus dem badischen Eisenbahnbau, der bei der Oberflächengestaltung des Landes häufig genug Gelegenheit hatte, seine Kunstbauten, wie Brücken und Tunnel, der umgebenden Landschaft nach Möglichkeit anzupassen. Hiervon legen Bilder von einigen Gebirgsbahnen Badens, wie der Schwarzwald-, Höllental- und Murgtalbahn, Zeugnis ab. An Stelle der Eisenbauten sind neuerdings vielfach gefällige Steinbrücken entstanden, die das Landschaftsbild in keiner Weise beeinträchtigen, so an der neuen Höllental- und Murgtalbahn. Einige ehrwürdige Stahlstiche aus den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts erinnerten an den Bau der Schwarzwaldbahn, die in diesem Herbst ihr fünfzigjähriges Jubiläum feiern darf. Auch hier treten die Bemühungen, Tunnelportale, Brücken usw. der Landschaft anzupassen, deutlich zutage. Drei der ältesten badischen Rheinbrücken (Waldshut-Koblenz, Kehl-Straßburg und Mannheim-Ludwigshafen) werden in Bildern und Plänen vorgeführt, die erstgenannte nach den eigenhändigen Zeichnungen Robert Gerwigs, des Erbauers der Schwarzwaldbahn. Daß auch die neuesten, in das Gebiet des Verkehrs fallenden Bauten der großen Kraftwerke des Landes wie Murgwerk u. a. nicht fehlten, versteht sich von selbst. Sogar das unscheinbarste Transformatorenhäuschen vermag, je nach Bauart, dem Landschaftsbild sich unauffällig einzufügen oder es zu stören. Es ist erfreulich, daß die Heimatschutzbewegung hier energisch eingesetzt und gezeigt hat, daß Störenfriede in der Landschaft nicht billiger zu sein brauchen als mit Geschmack und einfachen Mitteln errichtete Bauten. Durch augenfällige Gegenüberstellung des Schönen und Unschönen hat die Ausstellung versucht, hier aufklärend zu wirken, und der überaus zahlreiche Besuch, den sie zu verzeichnen hatte, hat bewiesen, daß ihre Arbeit nicht umsonst war. Wie man hört, sollen die Bilder und Pläne als Wanderausstellung noch weiter im In- und Ausland gezeigt werden.

Triberg. Dr. A. Kuntzemüller.

Österreich.

— **Der Betriebserfolg der Bundesbahnen im Juni d. J.** Für den Monat J u n i stellen sich die vorläufig ermittelten Verkehrseinnahmen im Personen- und Gepäckverkehr auf 41 588 042 300 K., im Güterverkehr auf 136 051 789 800 K., somit (ohne Postbeförderung) zusammen auf 177 639 822 100 K. und unter Hinzurechnung der verschiedenen Einnahmen im vorläufig ermittelten Betrage von 7 979 772 000 K. auf insgesamt 185 619 604 100 K. G e g e n ü b e r den aus dem J a h r e s v o r a n s c h l a g e ermittelten Monatsvoranschlagsbeträgen für den Personen- und Gepäckverkehr von 52 200 000 000 K. und für den Güterverkehr von 145 294 000 000 K., zusammen (ohne Postbeförderung) von 197 494 000 000 K., und für die verschiedenen Einnahmen von 5 225 057 000 K., somit insgesamt von 202 719 057 000 K., stellt sich das vorstehende Ergebnis im Personen- und Gepäckverkehr um 10 611 957 700 K., im Güterverkehr um 9 242 210 200 K., somit um 19 854 167 900 K. ungünstiger, dagegen bei den verschiedenen Einnahmen um 2 754 715 000 Kronen günstiger, daher insgesamt um 17 099 452 900 K. u n g ü n s t i g e r. Die vorläufig ermittelten Ausgaben des Bundesbahnbetriebes für den Monat Juni d. J. im Betrage von 296 856 556 000 K, stellen sich gegenüber dem betreffenden M o n a t s v o r a n s c h l a g s b e t r a g e von 326 483 921 000 K. um 29 627 365 000 K. g ü n s t i g e r.

— **Österreichs Kohlenwirtschaft.** Die inländische Kohlenförderung im Mai d. J. betrug 12 659 t Steinkohle und 211 966 t Braunkohle. Der Verbrauch Österreichs an inländischer Kohle betrug 220 670 t. Die Kokserzeugung der inländischen Gaswerke aus ausländischer Steinkohle belief sich auf 26 364 t. Aus dem Auslande wurden 244 059 t Steinkohle, 81 258 t Braunkohle und 34 512 t Koks eingeführt. An der Steinkohleneinfuhr waren beteiligt: Ost-Oberschlesien mit 129 170 t, die tschechoslowakische Republik mit 65 064 t, die Gebiete Dombrowa und Krakau mit 43 672 t und andere ausländische Kohlengebiete mit 6171 t. An Braunkohle wurden aus der tschechoslowakischen Republik 75 962 t und aus dem übrigen Auslande 5296 t eingeführt. An Koks wurden aus der tschechoslowakischen Republik 32 316 t, aus Ost-Oberschlesien 1839 t und aus dem übrigen Auslande insgesamt nur 357 t bezogen. Die Gesamtlieferung von Kohle und Koks aus dem In- und Auslande betrug im Monat Mai 1923 580 499 t.

Übrige europäische Länder.

— **Die hohen Eisenbahntarife in Rußland und ihre Begleiterscheinungen.** Die russische Verkehrsverwaltung verfolgt seit langem den Weg der Erhöhung der Eisenbahntarife. In der letzten Zeit ist hierüber in der russischen Presse eine heftige Fehde entstanden, indem die einen die Politik der Verwaltung billigen, andere sich zurückhaltend äußern oder sie völlig ablehnen. Bei diesen Verhältnissen ist es nicht ohne Belang, von einzelnen Bahnen Beobachtungen zu erfahren. Insbesondere wird für die Bahn Orel-Witebsk die Behauptung aufgestellt, daß die hohen Eisenbahntarife schon deutlich zu einer Abminderung des Verkehrs geführt hätten und daß die Erhöhung der Einnahmen keineswegs mit der Erhöhung der Tarife Schritt gehalten habe. Es wird aus dieser betrüblichen Erscheinung der Schluß gezogen, daß man auf dem Wege der Tariferhöhungen nicht weiter fortschreiten dürfe, sondern daß sich die Tarife den Verhältnissen und Bedürfnissen der verschiedenen Zweige der Industrie und des Handels anzupassen und sich nach dem Wirtschaftsleben des Landes und der Bevölkerung zu richten hätten. Außerordentlich bezeichnend für die Lage der Dinge in Rußland ist in dieser Beziehung die vielerorts auftretende ungesunde Erscheinung, daß der Fuhrwerksverkehr den Wettbewerb mit den Eisenbahnen aufzunehmen vermag und daß damit das Wirtschaftsleben auf ursprüngliche Einrichtungen einer alten Zeit zurückgleitet. Es ist kaum zu glauben, aber es ist doch Tatsache, daß z. B. im Bereich der Bahn Orel-Witebsk massenhaft Fälle gegeben sind, wo bis auf 100 und 150 Werst Entfernung (zwischen Brjansk und Roslawl, Witebsk und Polozk, Mohilew und Witebsk) Fuhrwerksbeförderung angewendet wird, und zwar ist dies schon seit Dezember v. J. der Fall. Der Fuhrwerksverkehr ist dabei um 20—25, ja in vereinzelten Fällen sogar um 30 % billiger als die Beförderung durch die Bahn. Dabei kommen die Güter schneller und gut erhalten an. Die Erscheinung stützt sich hier hauptsächlich auf das Vorhandensein einer längs der Eisenbahnstrecke verlaufenden Straße, die das ganze Jahr hindurch fahrbar ist.

Der Entwicklung des Fuhrwerksverkehrs kommen noch gewisse Eigentümlichkeiten des russischen Dorflebens zugute. Die Bauern, die sich im Winter mit der Sache befassen, zahlen keine so hohen Steuern wie die Fuhrleute in der Stadt. Heu, Hafer und Lebensmittel brauchen sie nicht zu kaufen, und sie kommen deswegen billiger durch. Im Winter hat der Bauer und sein Pferd auf dem Feld nichts zu arbeiten, und er hat ungewollte Muße. Alle diese Verhältnisse zusammen ergeben für den Fuhrwerksverkehr im Vergleich zur Stadt eine billigere Bewertung der Pudwerst. Außerdem schätzen auch die Verfrachter, die sich des Fuhrwerksverkehrs bedienen, die Möglichkeit der Abrechnung mit den Bauern in Waren: statt Geld bieten sie städtische Erzeugnisse, wobei wieder ein Teil des Wertes der Waren in ihre Kasse zurückfließt und die Kosten des Fuhrwerksverkehrs weiter zurückgehen. Es liegen amtlich festgestellte Fälle vor, wo Fuhrwerksverkehr von Mohilew bis Moskau, also auf etwa 570 Werst Entfernung stattfand, wobei die Ladung erst von Mohilew nach Orscha (68 Werst) ging, von da nach Wjasma (270 Werst) und von Wjasma nach Moskau mit Pferdewechsel in Orscha und Wjasma. Gewöhnlich gehen ganze Wagenzüge von 100 Fuhren und mehr auf einmal, da schon Überfälle durch Banditen vorkamen. Solche Warenzüge können die Last von fünf Eisenbahnwagen aufnehmen und liefern sie unmittelbar an der Stelle ihrer Bestimmung ab. Mit Ablauf des Winters hört natürlich die billige Beförderung durch die Bauern auf, aber die Gefahr des Mitbewerbs bleibt für die Bahn bestehen. Noch im Juni/Juli des vergangenen Jahres fanden im Bereich der Bahn Orel-Witebsk massenweise Beförderungen von Ladungen

zwischen Witebsk und Smolensk in Kraftwagen statt. Die bestehenden hohen Tarifsätze und die Möglichkeit ihrer weiteren Erhöhung können Leute, die sonst die Eisenbahn benutzen, zwingen, zur Kraftwagenbeförderung überzugehen, deren Vorteil vor dem einfachen Fuhrwerksverkehr in der schnelleren Anlieferung der Ladungen besteht. Es ist das gerade in jetziger Zeit, in der die Waren fast alle 3—5 Tage im Preis emporschnellen, von besonderer Bedeutung. Derartige Erscheinungen sind natürlich ungesund, sie verlangen Abhilfe und gründliche Nachprüfung der Tarifpolitik der Verkehrsverwaltung.

In Rußland wurden mit Beginn des vorigen Jahres die Tarife innerhalb 9½ bis 10 Monaten gegenüber den Januarsätzen um das Hundertfache erhöht und in der Zeit vom 15. Oktober 1922 bis zum 16. Februar 1923, d. i. innerhalb vier Monaten, erreichte die Erhöhung für Gepäck das 667fache, für Güter das 1200fache und für Personen das 1350fache der Januarsätze, und seit dem 15. März sind die Tarife neuerdings erhöht: für Güter und Gepäck um 25 % und für Personen um 15 %. Die gegenwärtigen Tarife gehen, in Goldmark umgesetzt und nach dem Warenindex, bedeutend über die Friedenstarife hinaus. Die Erhöhung hat in manchen Fällen 300 % erreicht. Auch die Personentarife gehen weit hinaus über die Leistungsfähigkeit der Bevölkerung, von der es ja, wie im Frieden, doch hauptsächlich die weniger gut gestellten Elemente sind, die zu den Einnahmen beitragen. Auf der Bahn Orel-Witebsk zeigt ein deutlicher Rückgang des Fahrkartenverkaufs wie auch des Güter- und Gepäckverkehrs, daß die gegenwärtigen Tarife über die Leistungsfähigkeit des Publikums hinausgehen. Daß die Gesamteinnahmen gleichwohl in die Höhe gingen, darf nicht täuschen, denn die Mehreinnahme ist zu gering und nicht entfernt verhältnisgleich den Hundertsätzen der Tariferhöhung. Dr. S.

— **Rhein-Rhone-Kanal und die Schweiz.** Der Umstand, daß im Laufe dieses Sommers zweimal mit Kohlen beladene französische Kanalkähne den Rhein-Rhone-Kanal benutzten, um von Straßburg aus die Basler Häfen zu erreichen, hat da und dort das Interesse an dieser nun bald hundertjährigen elsässischen Wasserstraße wieder etwas geweckt. Namentlich legt man im Elsaß einer ansteigenden Benutzung des Kanals großes Gewicht bei und tut alles, um den Kanal in empfehlende Erinnerung zu bringen. So finden wir in der neuesten Nummer der Zeitschrift „La Navigation du Rhin" eine interessante Abhandlung über den Kanal vom Ingenieur des Ponts et Chaussées R. Kirchner. Es wird darin behauptet, daß die Abzweigung von Mülhausen nach Hüningen seinerzeit erstellt worden sei, in der Absicht, die Schiffe mit ihren Gütern bis nach Basel gelangen zu lassen, daß man aber sogleich gemerkt habe, daß ohne dieses Teilstück eine Wasserspeisung des übrigen Kanals gar nicht möglich gewesen wäre. Während der Hauptkanal rechtzeitig für 300-t-Schiffe ausgebaut worden war, konnten noch im Jahre 1918 den Hüningerkanal nur Schiffe befahren, die kürzer sind als 34,5 m und nur einen Tiefgang aufweisen von höchstens 1,4 m, und die Schleuse an der Einmündung in den Rhein ließ sogar nur Schiffe zu, die nicht 30 m lang waren. Dann sind im Laufe der Jahre zahlreiche Ermächtigungen zur Entnahme von Wasser aus dem Kanal zur Berieselung von Feldern erteilt worden, so daß heute der Kanal mehr Wasser verlangt für Berieselungszwecke, als für die Speisung des Kanalbettes. Schon in den Jahren 1913/14 haben die deutschen Behörden erkannt, daß der Hüningerkanal der Schiffahrt große Dienste leisten könnte, und es wurde begonnen, die Schleusen 2, 3 und 4 unterhalb Hüningen auf 38,50 m zu verlängern und eine fünfte Schleuse zu erstellen, um die Schiffahrt zwischen der Napoleonsinsel und Kembs zu erleichtern. Diese Arbeiten sind aber erst nach Abschluß des Waffenstillstandes von den Franzosen zu Ende geführt worden, und heute weist auch der Hüninger-Zweigkanal die gleichen Schiffahrtsbedingungen auf, wie der Hauptkanal mit Ausnahme der Rheinschleuse bei Hüningen, an welcher noch keine Umbauten vorgenommen wurden. Hingegen ist seitdem in Hüningen der Hafen ausgebaut worden, so daß heute ein Kai von 350 m Länge vorhanden ist, mit einem Hafengelände von 40 m Breite. Diesen Hafen wollten die Deutschen zum Kohlenumschlagshafen von Basel ausgestalten, nachdem aber in Kleinhüningen von der Stadt Basel ein Hafenbecken erstellt worden ist, ist die ursprüngliche Bestimmung fraglich geworden. Übrigens ist ein Verkehr vom Kanal nach den Basler Häfen erst dann möglich, wenn einmal die Schleuse 1 an der Einmündung des Kanals in den Rhein ebenfalls erweitert sein wird. Bei den Versuchen, die diesen Sommer vorgenommen wurden, mußte zugleich auch mit der Schleuse 2 manipuliert werden, was aber nicht bei jedem Wasserstande möglich ist.

Mit Recht aber weist Ingenieur Kirchner darauf hin, daß vermittels des Hüninger-Zweigkanals das ganze französische Kanalnetz mit der Stadt Basel in Verbindung steht. Allerdings müßte bei einem rationellen Betrieb durch den Kanal dieser derart beschaffen sein, daß darin nicht mehr wie im Jahre 1922 oberhalb der Schleuse 5 eine Wassergeschwindigkeit von 0,70 m in der Sekunde vorhanden ist, da die Treidelei auf dem Kanal noch mit den ursprünglichsten Mitteln vor sich geht, nämlich mit Pferden, und bei der erwähnten Wassergeschwindigkeit waren acht kaum imstande, einen Kahn von der Napoleonsinsel nach Hüningen zu schleppen. Dieses Jahr genügten ihrer sechs, weil im letzten Jahr noch Verbesserungsarbeiten am Kanal vorgenommen worden waren, welche die Wassergeschwindigkeit auf 0,40 m in der Sekunde herabminderten. Die Geschwindigkeit wird noch mehr ermäßigt werden, denn die Arbeiten sind noch nicht vollendet, aber eine gewisse Wassergeschwindigkeit wird im Kanal immer vorhanden sein müssen, schon wegen der Berieselungskanäle, die Wasser an sich saugen. Die Treidelei durch Pferde ist immer etwas kostspieliges. Sollte also der Kanal auch für Fahrten nach Basel wieder benutzt werden, so müßte eine elektrisch betriebene Treidelform eingeführt werden, da die Verwendung von Motorbooten wegen des Aufreißens der Sohle nicht zugelassen wird. Ferner müßte die Rheinschleuse verlängert werden und diese Verlängerung soll von den französischen Behörden bereits vorgesehen sein, damit die Schleuse bei jedem Rheinwasserstand benutzt werden kann.

Davon, daß der Hüninger Zweigkanal für die Basler Häfen ein bedeutender Zuträger sein wird, kann keine Rede sein, denn niemand wird ihm die Rolle zuweisen wollen, den Rhein zu ersetzen. Hingegen könnte er gute Dienste leisten zu Zeiten des Niederwassers im Rhein, also zumeist in den Wintermonaten, wenigstens solange, als die Rheinwasserstraße zwischen Basel und Straßburg weder kanalisiert noch reguliert ist und der gegenwärtige mißliche Zustand etwa weiterhin andauern sollte. Ferner dürfte später der Hüninger Zweigkanal die Wasserstraßenverbindung sein, die Mülhausen mit dem Rheinseitenkanal verbindet, und während der Bauten des letzteren dürfte er ebenfalls eine wesentliche Rolle in der Herbeischaffung der Baumaterialien spielen.

— **Die Personenschiffahrt auf dem Lago Maggiore.** Die italienische Regierung hat nun endgültig dem Herrn Suter als Vertreter der „Società Subalpina", welche auch die Betriebskonzession für die Centovallibahn (Verbindungsbahn zwischen Gotthard und Simplon) inne hat, die Konzession für den Betrieb der Personenschiffahrt auf dem Lago Maggiore erteilt und ihm auch die Möglichkeit eingeräumt, den Betrieb auf den schweizerischen Teil des Sees auszudehnen mit dem gleichen Schiffsmaterial und dem gleichen Personal, welches die Unternehmung auf dem italienischen Teil des Sees in Betrieb hat. Die italienische Konzession ist auf 20 Jahre ausgedehnt und die italienische Regierung hat eine Gesamtbeihilfe von 440 000 Lire jährlich für die Dauer von 20 Jahren zugesagt. Vom eidg. Post- und Eisenbahndepartement werden dem Betrieb auf Schweizer Seite keine Schwierigkeiten in den Weg gelegt. Es sind der Gesellschaft im Gegenteil auch von schweizerischer Seite Beihilfen in Aussicht gestellt, nämlich 13 500 Fr. jährlich vom Bund und gleich viel vom Kanton Tessin und den beteiligten Gemeinden. Es sind in jeder Richtung drei Kurse vorgesehen, zwischen Locarno und Pallanza mit Motorschiffen neuer Bauart, die die Strecke in etwas weniger als 2 Stunden bedienen. Die Motorboote fassen nur 25 Personen, genügen aber für den vorläufigen Betrieb vollkommen. Auf Schweizer Seite werden die Stationen Locarno, Navegna, Magadino, Ranzo, Ascona, Porto-Ronco, Brissago und Cannobbio angelaufen.

— **Kleinbahnen in England.** Das englische Kleinbahnwesen unterstand bis 1922 der Aufsicht durch ein besonderes Amt (Light Railway Commissioners); seitdem ist aber das Verkehrsministerium für Kleinbahnangelegenheiten zuständig; es hat soeben über seine Tätigkeit auf diesem Gebiete ein „Weißbuch" veröffentlicht. Danach sind nur für zwei Kleinbahnen Staatsunterstützungen im Betrage von 125 000 und 37 500 £ ausgeworfen worden. Die eine von ihnen, im nördlichen Devonshire und Cornwall gelegen, darf außerdem von den Gemeinden mit Beiträgen bis 64 000 £ unterstützt werden, und die London und Südwestbahn haftet für die Verzinsung der Schuldverschreibungen der Kleinbahn. Die zweite Kleinbahn liegt im Hochland von Wales und soll in 60 cm Spurweite angelegt werden. — Die englischen Kleinbahnen werden in drei Gruppen eingeteilt: A, solche mit eigenem Bahnkörper, B, solche auf öffentlichen Straßen, N, solche, die zum Teil auf eigenem Grund und Boden, zum Teil auf öffentlichen Straßen liegen. Von 1896, also seit dem Bestehen des Kleinbahnamts, bis Ende 1922 sind 280 Anträge auf Genehmigung von Kleinbahnen der Gruppe A gestellt worden; sie bezogen sich auf Kleinbahnen von 4764 km Länge, die mit einem Aufwand von 20,8 Mill. £ gebaut werden sollten. 175 von diesen Anträgen, die 2422 km Bahnen mit 10,4 Mill. Bauaufwand betrafen, wurden genehmigt; für Bahnen von 2081 km Länge mit 8,9 Mill. Baukosten wurden die Anträge abgelehnt oder zurückgezogen. Bei der Gruppe B wurden von 288 Anträgen, die sich auf Bahnen von 3264 km Länge, veranschlagt

mit 19,7 Mill. £, bezogen, nur 1048 km genehmigt, die 6,5 Mill. gekostet haben. Von Gruppe N sind nur 97 km mit einem Aufwand von 742 000 £ genehmigt worden. Aus diesen Zahlen geht hervor, daß die Kleinbahnen im englischen Binnenverkehr keine sehr wesentliche Rolle spielen.

— **Gruppenbildung der irischen Eisenbahnen.** In einem Gutachten, das die irische Regierung eingefordert hat, empfahl die Mehrheit der Sachverständigen den Ankauf der Eisenbahnen durch den Staat; die Regierung erklärte jedoch Ende 1922, daß sie hierauf nicht einzugehen gedenke, und forderte die Eisenbahngesellschaften auf, Pläne für den Zusammenschluß der Eisenbahnen Irlands in solcher Form vorzulegen, daß hierdurch der Vorteil des Staates gewahrt bliebe. Falls diese Pläne nicht bis Ende März 1923 eingereicht würden, sollte der Zusammenschluß durch ein Gesetz bis zum 1. Juli 1923 erzwungen werden. Die Große Süd- und Westbahn und die Midland-Große Westbahn haben nunmehr bereits ein einstweiliges Abkommen untereinander und mit einigen kleineren Eisenbahngesellschaften mit dem Ziel der Verschmelzung ihrer Unternehmungen abgeschlossen; dieses Abkommen liegt zurzeit der Regierung zur Prüfung vor. Die freiwillige Arbeit der Eisenbahngesellschaften wird von der Regierung als so befriedigend angesehen, daß der Minister für Gewerbe und Handel im Landtag durch seinen Vertreter hat erklären lassen, die Regierung wolle von der Einhaltung des Zeitpunktes für die Einreichung weiterer Vorschläge für den Zusammenschluß der Eisenbahnen absehen, sie sei vielmehr bereit, noch eine Weile auf den Eingang dieser Vorschläge zu warten; wenn jedoch die Eisenbahngesellschaften mit ihren Verhandlungen untereinander nicht innerhalb angemessener Zeit zu einem Abschluß kämen, würde die Regierung eingreifen müssen.

— **Schiffahrt und Wassernutzung.** Auf dem im Juli in London abgehaltenen internationalen Schiffahrtskongreß, zu dem etwa 30 Staaten etwa 300 Vertreter gesandt hatten und an dem auch die Schweiz teilgenommen hatte, wurde bezüglich der Anwendung von Schiffahrt und Wassernutzung im gleichen Wasserlauf folgender grundlegender Leitsatz aufgestellt: 1. Angesichts des herrschenden Mangels und der fortwährend steigenden Kosten für Brennmaterialien ist es notwendig, die Wasserkraft überall zu fassen, wo dies möglich ist. 2. Der Kongreß, der sich hauptsächlich mit Schiffahrtsplänen befaßt, erkennt diese Wünsche an, überall, wo es möglich ist, Werke zu erbauen, die zugleich der Kraftnutzung und der Schiffahrt dienen sollen. 3. Wenn auch keine allgemeinen Regeln aufgestellt werden können und jeder Fall nach seinen eigenen Verhältnissen beurteilt werden muß, ist es wünschenswert, bei der Projektierung jedes wasserwirtschaftlichen Werkes auf alle übrigen im Spiele stehenden Interessen Rücksicht zu nehmen, wie auf den Schutz gegen Hochwasser, die Berieselung, die Fischerei, häusliche Gebräuche usw. 4. Aus diesem Grunde ist es wünschenswert, daß die Wasserquellen eines Landes unter die Kontrolle eines einzigen Organs gestellt werden, das die Verteilung unter Berücksichtigung der verschiedenen Interessen der Allgemeinheit vornimmt. 5. Alle technischen Untersuchungen, die vorgenommen werden sollen, um die Entscheidungen zu beleuchten, welche dieses Organ zu treffen hat, sind zu unterstützen, namentlich, wenn es sich darum handelt, die Erfahrungen auszunutzen für die Herstellung von Kanälen, die den Ausmaßen der heutigen Großschiffahrt entsprechen.

Fremde Erdteile.

— **Eine neue mittelchinesische Eisenbahnlinie.** Im Norden von China baut man gegenwärtig eine neue Eisenbahnlinie, die Lung-Hai-Eisenbahn, der man eine große Bedeutung zuspricht. Sie führt von der Meeresküste bei Haichow über rund 1200 km nach Lungchow und bedient so die Provinzen Honan und Shensi, d. h. den mittleren Teil der Gebiete am Gelben Strom, der sich für die Schiffahrt nicht gerade eignet. Die Arbeiten sind bei der Station Chingchan, wo die neue Bahn auf die mittelchinesische Nord-Südbahn Peking-Hankau stößt, schon lange in die Hand genommen worden und Ende 1923 soll das Teilstück Chingchan-Shenhow dem Betrieb übergeben werden und bis Ende 1925 sollen 600 km im Betrieb sein. Die neue Linie wird eine Verkehrslinie erster Ordnung werden, denn die Küstenprovinz Kiangsu, die außerordentlich reich ist an Baumwolle, wird ihre Produkte der Bahn übergeben. In Haichow werden große Hafenanlagen hergestellt, doch wartet man mit Sehnsucht auf eine Regelung der politischen Ordnung in Europa, damit die notwendigen 6 Millionen Pfund Sterling für den Hafenbau aufgebracht werden können.

— **Elektrisierung der Eisenbahnen in Niederländisch-Indien.** Sobald die finanziellen Verhältnisse in Niederländisch-Indien günstiger sind, soll mit der Elektrisierung einer Hauptbahnlinie begonnen werden. Die Elektrisierung anderer Strecken wird von dem Erfolg abhängen, den die Elektrisierung auf die Verminderung der Betriebskosten und damit auf die Steigerung der Betriebsüberschüsse im Vergleich zum Dampfbetrieb ausüben wird.

— **Bau einer Unterpflaster-Schnellbahn im Bett des Erie-Kanals.** Nach einer Meldung des „Electric Railway-Journal" wird zurzeit in dem trockengelegten Bett des Erie-Kanals durch die Stadt Rochester (Staat New York) eine etwa 20 km lange viergleisige Untergrundbahn angelegt; zwei Gleise werden dem Personenverkehr und zwei dem Güterverkehr dienen. Man beabsichtigt, die unterirdischen Gütergleise an die der bestehenden Dampf-Fernbahnen anzuschließen; mehrere Überlandbahnen werden die neue Untergrundbahn mitbenutzen. Die Form des Kanalbettes soll die Bauarbeiten außerordentlich erleichtern und verbilligen. Nach Herstellung der Tunneldecke wird über dem Bahnkörper eine etwa 32 m breite Straße mit 20 m breitem Fahrdamm angelegt.

Auch innerhalb der etwa 50 km östlich von Rochester gelegenen Stadt Lyons ist ein interessanter Schnellbahnbau geschaffen worden. Man hat eine Schnellbahn auf das Ufer des Erie-Kanals verlegt, um die Straßen zu entlasten und die Fahrgeschwindigkeit zu erhöhen.

— **Ein kanadischer Fachmann über die europäischen Eisenbahnen.** Der Präsident der Kanadischen Pacific-Eisenbahn, E. W. Beatty, hat kürzlich Europa bereist und sich vor der Rückkehr in seine Heimat über die Eindrücke ausgesprochen, die er vom europäischen Verkehrswesen bekommen hat. Wenn er dabei auch den Vorbehalt macht, daß er nur über das urteilen könne, was der Außenseiter sieht, so hat doch die Ansicht eines Fachmannes, der ein so bedeutendes Eisenbahnnetz leitet, erhebliches Gewicht, und ein Teil seiner Äußerung sei deshalb hier wiedergegeben. Die Verschiebung der Landesgrenzen hat, so führt Beatty u. a. aus, ihren Einfluß auf die Eisenbahnen nicht verfehlt. Es werden noch erhebliche Umstellungen nötig werden, um einerseits den Orts-, andererseits den durchgehenden Fernverkehr so zu gestalten, wie er unter den gegenwärtigen Verhältnissen am vorteilhaftesten bedient werden kann. Europa hat einen lebhaften Personenverkehr. Die Fahrpläne sind nach wissenschaftlichen Grundsätzen aufgebaut. Die Anlagen sind in gutem Stand, und man reist mit angemessener Bequemlichkeit. Der Güterverkehr hat stark abgenommen. Schwierigkeiten im Eisenbahnbetrieb entstehen durch die hohen Betriebskosten, die Beatty hauptsächlich auf die Überfülle von Arbeitskräften im Eisenbahndienst zurückführt. Die Staatsbahnen sind dabei weniger als Privatbahnen in der Lage, in dieser Beziehung Abhilfe zu schaffen; daß dies nötig ist, wird allgemein anerkannt. Für die Arbeitskräfte, die bei einer Neuordnung des Eisenbahnwesens frei werden, empfiehlt er Auswanderung, wobei er augenscheinlich den Bedarf seiner Heimat an Siedlern im Auge hat. — Die hohen Kosten für den Versand von Gütern führt Beatty weiter darauf zurück, daß die Eisenbahnen Europas durch die Landesgrenzen in eine Anzahl von einander unabhängige Netze zersplittert sind, und er empfiehlt zur Beseitigung der sich daraus ergebenden Mißstände ein enges Zusammenarbeiten der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen. Die Schwierigkeiten, die zu überwinden sind, liegen auf wirtschaftlichem Gebiet, man scheut aber vor dem Kampf mit ihnen nicht zurück, und dieser wird mit den Mitteln geführt, den die heutige Wissenschaft bietet. Beatty erwartet mit Bestimmtheit, daß in angemessener Zeit wieder befriedigende Zustände werden erreicht werden.

Allgemeines.

— **Die erste Heißdampf-Lokomotive.** Von der Stettiner Niederlage der Vulcan-Werke geht uns folgende Zuschrift zu: „In Ihrer Zeitung Nr. 32 vom 9. August 1923 bringen Sie eine Mitteilung, wonach die erste Heißdampf-Lokomotive für die ehemals Preußische Staatseisenbahnverwaltung von der Firma Henschel & Sohn, G. m. b. H., Cassel, am 29. Juli 1898 geliefert worden ist. Wir machen darauf aufmerksam, daß die erste Heißdampflokomotive der Welt aus unseren Werkstätten hervorgegangen ist, und zwar eine 2-B-Heißdampf-Schnellzug-Lokomotive (Gattung S 4), Fabrik-Nr. 1643, die ebenfalls nach den Entwürfen des Herrn Ingenieur Wilhelm Schmidt aus Cassel-Wilhelmshöhe ausgeführt worden ist. Diese Lokomotive ist am 12. April 1898 auf unserem Werke abgenommen worden und hat am 13. April 1898 die Leerprobefahrt von Stettin nach Stargard in Gegenwart der Herren Geheimrat Garbe und Ingenieur Wilh. Schmidt ausgeführt. Hieran anschließend hat die Lokomotive am 14. April die Lastprobefahrt erledigt, wurde dann der Maschineninspektion I Stettin überwiesen und später der Direktion Hannover zugeführt. Die Lokomotive ist am 7. Mai des gleichen

Jahres zur Ausführung verschiedener Änderungen unserer Werkstatt nochmals zugeführt worden, hat diese aber bereits am 23. Mai wieder verlassen und weitere Probefahrten auf der Strecke Stettin-Berlin ausgeführt. Am 1. Juli 1898 ist sodann die Lokomotive von der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Leinhausen übernommen worden.

— **Vorschläge für die neue Wirtschaftsbuchung in den Eisenbahn-Ausbesserungswerken.** Herr Regierungsbaurat Ammermann in Oldenburg teilt uns mit, daß ein Verfahren, welches dem von Herrn Eisenbahn-Oberinspektor Strüfing in Göttingen in Nr. 29, S. 476 d. Ztg. vorgeschlagenen ähnlich ist, in der Hauptwerkstätte Oldenburg seit dem 1. April 1922 eingeführt ist. Herr Ammermann hat es in Heft 12, Jahrg. 1923, der Zeitschrift „Das Eisenbahnwerk“ beschrieben.

Bücherschau.

— **Die Elektrometallöfen.** Unter besonderer Berücksichtigung der Öfen zum Schmelzen von Kupfer und Kupferlegierungen. Von E. Fr. Russ, Oberingenieur in Köln (Rhein). Mit 123 Abbildungen und 23 Zahlentafeln. Verlag von R. Oldenbourg in München und Berlin. 1922. Grundpreis geheftet 7,50 ℳ, gebunden 9,30 ℳ × Teuerungszahl.

Das Buch dürfte in Fachkreisen mit Freuden begrüßt werden, da hier zum ersten Male eine zusammenfassende Darstellung über die zum elektrischen Schmelzen von Metallen bisher erprobten Einrichtungen gegeben ist. Der Verfasser war bemüht, auf diesem wichtigen Gebiete möglichste Klarheit zu schaffen. Das war insofern nicht leicht, als Elektrometallöfen erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit praktisch ausgeprobt werden und viele Betriebe, die sich diesem Schmelzverfahren zugewendet haben, mit der Bekanntgabe ihrer Erfahrungen zurückhalten. Bei der Neuheit des Stoffes ist im folgenden etwas näher auf den Inhalt des Buches eingegangen.

Es sei daran erinnert, daß durch die Entwicklung der Großkraftwerke infolge Verbilligung der Stromerzeugung dem Elektroofen schon vor Jahren Eingang in die Aluminium-, Stickstoff- und Kalziumkarbidindustrie verschafft wurde. Auch in der Eisenindustrie hat der Elektrostahlofen seinen Platz gefunden. Es handelt sich nun darum, die Elektrizität als Betriebsmittel auch in die Metallgießereien einzuführen. Die Gründe, die dafür sprechen, sind mannigfaltig, nach Ansicht des Verfassers viel mannigfaltiger als auf den erwähnten anderen Gebieten. Da vor allem die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Schmelzverfahrens interessiert, waren hierüber eingehende Betrachtungen am Platze. An Hand statistischer Daten wird nachgewiesen, daß es durchaus nötig erscheint, z. B. die Abbrandverluste eines so hochwertigen und in so großen Mengen gebrauchten Metalles, wie des Kupfers und seiner Legierungen auf einen wesentlich geringeren Metallabbrand-Prozentsatz zu bringen als das bei den bisherigen Schmelzverfahren möglich war. Hierzu bietet das elektrische Schmelzen einen gangbaren Weg, den auszugestalten die nächste Aufgabe der Metallgießereitechnik sein sollte. Der Elektroofen bietet insofern große wirtschaftliche Vorteile, als insbesondere seine Bedienung recht einfach ist; er ist stets betriebsbereit, kann für unbeschränkten Einsatz gebaut werden, gestattet eine genaue Temperaturregelung und gute Wärmeausnutzung. Die Inbetriebsetzung von Gaserzeugern, das Unterhalten von Herdfeuern, das Anwärmen der Öfen und Tiegel fällt beim Elektroofen naturgemäß weg. Mit dem zur Verfügung stehenden Strom kann sofort geschmolzen werden. Bei unseren derzeitig sehr unvorteilhaften Brennstoffverhältnissen ist die Elektrizität als Betriebskraft für den Verbraucher von unschätzbarem Wert; dazu kommt, daß auch in metallurgischer und betriebstechnischer Hinsicht der elektrische Strom die idealste Wärmequelle für Metallgießereien ist. Wenn man trotz der überraschenden Zunahme und Erweiterung der Großkraftwerke hin und wieder abweisenden Urteilen verschiedener Fachkreise begegnet, wenn man trotz der großen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Elektrizität die Meinung vertreten findet, es könne beispielsweise der elektrische Schmelzofen dem Gießereibetrieb keinen Nutzen bringen, so ist dies nach Ansicht des Verfassers nur ein Beweis dafür, daß noch keine genügende Kenntnis über die Vorteile dieses Schmelzverfahrens in den betreffenden Kreisen herrsche. Die vorliegende Schrift soll deshalb vor allem dazu beitragen, den Metallgießer über die Bedeutung des elektrischen Stromes für das Schmelzen von Metallen aufzuklären. Noch vor kurzem sei die Behauptung aufgestellt worden, die Elektrizität sei zum Schmelzen von Stahl, Eisen und Metallen viel zu teuer. Daß dessen ungeachtet doch nun bereits viele hundert elektrische Schmelzöfen in Stahl- und Metallwerken arbeiten, darf wohl als Beweis für die Brauchbarkeit dieser Ofengattung gelten.

Nach einigen Mitteilungen über die bisherigen Schmelzeinrichtungen, daß beispielsweise zum Schmelzen von Metallen oder Legierungen nur Tiegel- oder Flammöfen benutzt wurden, daß der Tiegelofenbetrieb, soweit die wärmetechnische Beschaffenheit geprüft wird, besonders unwirtschaftlich ist, daß aber vor allem unsere heutigen Metallgießereien gegenüber den bereits vor Hunderten von Jahren betriebenen so wenig fortgeschritten sind, geht der Verfasser auf den Bau und Betrieb der elektrischen Schmelzöfen näher ein. Die von ihm beschriebenen Elektroöfen dienen nun nicht etwa für die Metallgewinnung aus Erzen oder für besondere Raffinationsvorgänge, sondern haben nur den Zweck, Kupfer und Kupferlegierungen wie Bronze, Messing, Rotguß u. dgl. umzuschmelzen. Obwohl der Verfasser schon vor Jahren dem elektrischen Schmelzen von Metallen das Wort gesprochen hat, fanden seine Anregungen erst Mitte 1920 bei der Düsseldorfer Firma Rheinmetall Gehör. Nachdem der Krieg beendet war, gelangten die ersten Nachrichten aus Amerika über erstaunliche wirtschaftliche Erfolge beim elektrischen Schmelzen von Metallen zu uns. Die deutschen Metallgießereien waren überrascht. Der Verfasser durfte mit seinen Plänen hervortreten; auch seine eigene Ofenkonstruktion fand in weiteren Fachkreisen Verständnis. Daß der Elektroofen für Metalle zuerst in den Vereinigten Staaten richtige Bedeutung und ungehinderte Einführung erlangte, lag wohl insbesondere daran, daß in Amerika während der Kriegsjahre Mangel an Klingenberger Ton und Ceylongraphit einsetzte; als Folge wurden die Schmelztiegel schlechter und teurer. Man war gezwungen, nach einem vollwertigen Ersatz Umschau zu halten und fand diesen in dem elektrischen Ofen, der nach Ansicht des Verfassers derartig an Einfluß gewinnen wird, daß er die bisherigen Schmelzverfahren in der Metallgießerei verdrängen muß. In den Vereinigten Staaten haben sich bisher 14 verschiedene Bauarten für Metallschmelzöfen herausgebildet, überhaupt ist dort das elektrische Schmelzen von Metallen im Laufe von fünf Jahren zu einer bedeutenden Entwicklung gekommen, wie sie dem Elektrostahlofen auch nicht annähernd so rasch beschieden war.

In der Überzeugung, daß auch die deutschen Metallwerke die Vorteile des elektrischen Schmelzens sich zunutze machen würden, trat der Verfasser Mitte 1921 mit einem elektrischen Lichtbogenöfen an die Öffentlichkeit, mit dem Erfolge, daß innerhalb ¾ Jahren bereits 16 elektrische Metallschmelzöfen der Bauart Ruß in Auftrag gegeben wurden. Der Verfasser ist überzeugt, daß im Laufe der Zeit jedes Metallwerk seine Gießerei elektrisch einrichten wird, schon deshalb, weil die Kohlennot unvermindert anhält und die Belieferung von Qualitätskohle oder -koks immer in Frage gestellt ist, während der Ausbau unserer Wasserkräfte große Fortschritte macht. Den größten Einfluß auf die rasche Einführung des Elektroofens besitzt wohl der geringe Metallabbrand. Außer den bereits erwähnten Vorteilen des elektrischen Schmelzens bestehen noch weitere in der kurzen Schmelzdauer, hohen Leistungsfähigkeit und der genauen Temperaturregelung. Außerdem ist hervorzuheben der geringe Stromverbrauch, die gleichmäßige Zusammensetzung der Legierungen, Unabhängigkeit von den teuren Tiegeln, einfache Zustellung, Vermeidung von Rauch und schädlichen Dämpfen, der geringe Raumbedarf, die große Anwendungsmöglichkeit, da als Betriebsstoff eben nur Elektrizität erforderlich ist.

Die Beheizung der elektrischen Metallschmelzöfen kann in der Hauptsache geschehen durch Lichtbogenheizung, Widerstandsheizung und durch Induktionsheizung. Die Öfen werden heute ausschließlich für Wechsel- oder Drehstrom gebaut; bei Induktionsöfen ist eine andere Stromart überhaupt nicht verwendbar. Das Prinzip der Lichtbogenheizung läßt sich in elektrotechnischer Darstellung wie folgt erklären: „Leitet man durch zwei sich berührende Kohlenelektroden einen elektrischen Strom und entfernt dann die Kohlenspitzen langsam voneinander, so entsteht ein Lichtbogen von einer so großen Heizkraft, daß er zum Schmelzen von Metallen verwendet werden kann.“ Als Betriebspannung eines elektrischen Lichtbogenofens wählt man 75 bis 120 Volt, je nach der Ofengröße, der Ofenart, Heizungsart und je nachdem, was in dem Ofen erschmolzen werden soll. Neuerdings hat man sogar einen Ofen für 220 Volt Spannung eingeführt. Das Prinzip der Widerstandsheizung läßt sich in elektrotechnischer Darstellung wie folgt erklären: „Wird ein Leiter von einem kräftigen Strom durchflossen, so kann der Leiter nach dem Jouleschen Gesetz erhitzt, zum Leuchten oder Schmelzen gebracht werden. Je größer der Widerstand des Leiters, um so größer die Wärmewirkung.“ Wir haben das verkörperte praktische Beispiel einer Widerstandsheizung in der elektrischen Glühlampe stets vor uns, wenn sie auch in der Hauptsache als Lichtquelle dient. Unter der Einwirkung des elektrischen Stromes wird der sehr hohen Widerstand besitzende Faden bis

zur Weißglut erhitzt. Stromstärke und Widerstand sind gegeneinander abgestimmt; wird die Stromstärke erhöht, so muß der Draht durchschmelzen, wodurch die Glühlampe zerstört wird. Das Prinzip der Induktionsheizung läßt sich in elektrotechnischer Darstellung wie folgt erklären: „Legt man einen geschlossenen Draht um die Primärspule eines Transformators und leitet einen Wechselstrom durch die primäre Spule, so wird in dem Draht, der die Sekundärspule darstellt, ein Strom induziert, der so groß sein kann, daß der Drahtring zum Glühen und schließlich zum Schmelzen gebracht wird".

Der Aufbau der Ofenbauarten ist bis ins einzelne geschildert. Vorerst die verschiedenen Ausführungsformen der Lichtbogenöfen und hierbei auch unter Beigabe vieler Abbildungen der Drehstromofen der Bauart des Verfassers des vorliegenden Buches. In metallurgischer Hinsicht soll sich der „Rußofen" als einwandfrei erwiesen haben. Es werden sowohl Rußöfen für Wechselstrom als auch für Drehstrom gebaut. Mit der Einführung seines Drehstromofens hat der Verfasser auch einen Einphasenofen unter dem Namen „Rheinmetallofen" ins Leben gerufen, der ebenfalls ein deutsches Erzeugnis ist. Dieser Ofen schließt sich in seinem Aufbau dem Rußofen an, nur ist er anstatt mit drei mit nur zwei Elektroden ausgerüstet. Wie schon der Name erkennen läßt, wird dieser Ofen von der Firma „Rheinmetall", Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik, Düsseldorf-Derendorf, ausgeführt. Anschließend finden die verschiedenen Bauformen der Widerstandsöfen, der Induktionsöfen und der Hochfrequenzöfen eingehende Erklärung. Alles in allem ist es dem Verfasser gelungen, mit seinem auf 161 Seiten angewachsenen Buche eine gewisse Klärung der strittigsten Fragen auf dem zur Besprechung stehenden Gebiete zu schaffen. Der aufmerksame Leser wird sich danach immerhin ein Bild machen können über den Wert und die Leistungen der einzelnen elektrischen Schmelzverfahren.

— **Über Lokomotiven der vormaligen Hannoverschen Staatsbahn** bringt das Juliheft der Hanomag-Nachrichten einen ausführlichen Aufsatz mit vielen Bildern, welche die besonders bemerkenswerten Lokomotivbauarten zeigen. Bekanntlich baute Georg Egestorff, der Gründer der Hanomag, seine erste Lokomotive (1846) für die Hannoversche Staatsbahn, seit jener Zeit gehörte Egestorff bzw. die Hanomag zu den Hauptlieferern dieser Bahn. In dem Juliheft befinden sich ferner noch Aufsätze über die Typisierung von Dampflokomotiven und die Herstellung von Überhitzerrohrkappen. Die Hanomag-Nachrichten erscheinen im Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Die Nachweisung der ständigen Zuschläge zu den reglementmäßigen Lieferfristen ist neu aufgelegt und mit Rundschreiben vom 21. August 1923, Nr. IV 201, verteilt worden.

Auf Beschluß des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Niederschrift 100 III, werden daneben alle vorübergehenden Zuschläge, die voraussichtlich länger als 3 Monate gelten, nach Anmeldung bei der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins fortlaufend unter den „Amtlichen Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung" in der Vereinszeitung (kostenlos) veröffentlicht.

Als solche vorübergehenden Zuschläge sind bis jetzt mitgeteilt:

1	2	3	4			5	6
Laufende Nr.	Verwaltungen	Die Zuschlagsfrist ist bewilligt	beträgt für Frachtgut (Tage)	Eilgut (Tage)	lebende Tiere (Tage)	Genehmigende Verfügung der Aufsichtsbehörde vom	Die Zuschlagsfrist ist in Kraft getreten am
1	Österr. Bundesbahnen	für alle im Bereiche der österreichischen Bahnen zur Auf- oder Abgabe gelangenden oder Strecken dieser Bahnverwaltungen durchrollenden Sendungen für je angefangene 250 km	4	2	als Eilgut $1/2$ als Frachtgut 1	3. 8. 21 26825/16a	1. 9. 21
2	Südbahn-Gesellschaft in Wien; Betriebsdirektion Wien						
3	Eisenbahn Wien-Aspang						
4	Königl. Ungarische Staatseisenbahn	für Güter, die auf den ungarischen Staatseisenbahnen auf- oder abgeliefert werden oder Strecken dieser Bahnverwaltung durchlaufen, bei Eilgut u. lebenden Tieren für je angefangene 200 km, bei Frachtgut für je angefangene 400 km	14	6	6	—	23. 8. 14
5	Südbahn-Gesellschaft in Wien; Betriebsdirektion Budapest	1. für Güter, die auf den ungarischen Linien der Südbahn auf- oder abgeladen werden oder diese Linien durchlaufen mit Ausnahme der unter 2. angeführten Güter	14	6	als Eilgut 3 als Frachtgut 8	28. 7. 14	28. 7. 14
		2. für frisches Fleisch, frisches Obst, frisches Gemüse, Milch, geschlachtetes Geflügel, totes Wildpret, Geflügeleier	8	3	—	11. 8. 14	11. 8. 14
6	Südbahn-Gesellschaft in Wien; Betriebsdirektion Ljubljana	für alle Sendungen, welche im Bereiche der jugoslawischen Südbahn zur Auf- oder Abgabe gelangen oder Strecken dieser Bahnverwaltung durchlaufen für je angefangene 200 km und zwar: a) für Lebensmittelsendungen und frisches Fleisch	6	3	als Eilgut 3 als Frachtgut 6	6. 11. 22 33048	1. 1. 23
		b) für alle übrigen Güter	12	6			

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektion Osten in Berlin. Vom . September d. J. ab wird der zwischen den Bahnhöfen Neusalz und Freystadt (Schles.) gelegene Bahnhof 4. Kl. Tschöplau unbesetzt bleiben und lediglich dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr dienen. Für den Stückgutverkehr wird er gänzlich geschlossen. Fahrkartenverkauf und Gepäckabfertigung erfolgt in den Zügen durch die Zugführer. Sonstige Änderungen im Personenverkehr treten nicht ein. Der Wagenladungsverkehr wird durch die Güterabfertigung Neusalz abgefertigt, bei der auch die zur Verladung in Tschöplau gewünschten Wagen zu bestellen sind.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 136, vom 20. August 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Neubearbeitung des Vereinswagenübereinkommens;

Nr. IV 201 vom 21. August 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementmäßigen Lieferfristen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. Eröffnung der Station Vukovar für den Passagier- und Güterverkehr.

Die Station Vukovar wird mit sofortiger Gültigkeit für den Passagier-, Gepäck- und Expreßgutverkehr sowie für den Frachtgutverkehr eröffnet.

Wien, am 20. August 1923. (1161)

2. Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 a/b 501).

Am 1. September 1923 treten in Kraft:

1. Der Nachtrag VIII zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A;
2. Der Nachtrag VIII zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B;
3. Der Nachtrag XII zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und des Nebengebührentarifs, ferner der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Neben Frachtermäßigungen und sonstigen Tariferleichterungen treten auch Tariferhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455). Die neuen Tarifdrucksachen können ab Ende August 1923 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 27. August 1923. (1187)
Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichs- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1923 wird die Station Altentor der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn in den Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. August 1923. (1174)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für die Abrundung der Fracht in Tarifmark im Übergangsverkehr nach und von den vollspurigen Linien erleichterte Bestimmungen eingeführt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 23. August 1923. (1175)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif, Teil I.

Am 1. September 1923 wird der Nachtrag 6 herausgegeben. Er enthält Änderungen der Frachtberechnung und Abrundung sowie der Mindestgebühren für die deutschen Strecken.

Köln, den 25. August 1923. (1188)
Reichsbahndirektion.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- u. Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1923, Frachterhöhungen ebenfalls gültig vom 1. Oktober 1923, werden folgende Nachträge herausgegeben:

I. zu den Teilheften B. I, Nachtrag 22,
II. zu den Teilheften B. II, Nachtrag 22.

Die Nachträge enthalten neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen:

1. Änderungen und Ergänzungen infolge Übernahme der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn in den Besitz der Ruppiner Eisenbahngesellschaft (gültig vom 1. April 1923, vergl. TVA. Nr. 533/1923).
2. Änderungen und Ergänzungen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Wiesenburg-Roßlau (Anh.).
3. Ergänzungen infolge Eröffnung der Teilstrecke Velbert-Heiligenhaus der im Bau befindichen Nebenbahn Velbert-Kettwig.
4. Neue Stationen.
5. Änderungen und Ergänzungen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Diepholz-Sulingen.
6. Entfernungsänderungen der Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft. (Gültig vom 1. Juli 1923. Vergl. TVA. Nr. 1064/1923.)
7. Sonstige Änderungen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1171)

Berlin, den 23. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz.

Auf Seite 12 sind in der Tarifstelle Gurken und gurkenähnliche Gewächse, Kürbisse usw., die Worte „gurkenähnliche Gewächse" zu ersetzen durch: „Zitriolen". Auf Seite 16 ist in der Tarifstelle 45/10 (Citrioli, cocomeri, meloni, Zucche usw.) das Wort „meloni" zu streichen. (1180)

Frankfurt (Main), den 23. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Bielefeld Ost und Waldmichelbach (Direktionsbezirk Mainz) in den Tarif aufgenommen. Ferner werden die Entfernungsangaben für die in den Tarif aufgenommenen Stationen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn erhöht. Das Nähere ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn zu ersehen.

Oppeln, den 22. August 1923. (1189)
Reichsbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit Wirkung vom 20. August 1923 werden die in den Schnitten I der Abteilungen A (Brenner) und B (Tarvis) enthaltenen deutschen Schnittsätze um 47 150 % erhöht. Die Frachtsätze dieser Schnitte sind somit mit 473 zu vervielfachen. Die Bekanntmachung vom 23. Juli 1923, nach der die Frachtsätze der Schnitte I mit 22,5 zu vervielfachen waren, tritt mit dem 20. August 1923 außer Kraft. (1162)

München, den 18. August 1923.
Tarifamt beim RVM., ZB.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft CII. (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 27. August 1923 werden die nach dem Ausnahmetarif 12 regelrecht berechneten jeweiligen Frachten im Bereich der Deutschen Reichsbahn für die bis zum 14. September 1923 (einschl.) aufgelieferten Sendungen um 70 % ermäßigt. Die sich dieser Maßnahme anschließenden Privatbahnen werden demnächst durch den Tarifanzeiger bekanntgegeben.

Berlin, den 25. August 1923. (1176)
Reichsbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 1. September d. J. treten zum Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. 4. 1920 der Nachtrag XXII, zu dem ab 19. Juni 1922 eingeführten Gütertarif für den Wechselverkehr zwischen den Stationen der Oberschlesischen Schmalspurbahnen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) einerseits und des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln andererseits pp. der Nachtrag VIII sowie zu dem Tarif für Anschlußgebühren, gültig vom 1. Juli d. J., der Nachtrag I in Kraft. Die Nachträge enthalten die Einführung wertbeständiger Frachtsätze sowie Erhöhungen der Neben- und Anschlußgebühren.

Über die Höhe der Frachtsätze und der Neben- und Anschlußgebühren gibt bis zum Erscheinen der Nachträge im Druck das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Oppeln Auskunft. Abdrücke der Nachträge sind demnächst bei der Stationskasse Beuthen O.-S. (Schmalspurbahn) sowie bei dem Verkehrsamt Tarnowitz (Schmalspurbahn) zu haben.

Die Einführung der Nachträge mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen und polnischen Aufsichtsbehörden.

Oppeln, den 27. August 1923. (1193)
Reichsbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. September d. J. ab treten für die Stationen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn anderweite Entfernungen in Kraft. Außerdem gelangen im Mitteldeutsch-Bayerischen Gütertarif (rrh. Bayern) zur Aufhebung.

Näheres durch die beteiligten Abfertigungen. (1166)

Erfurt, den 21. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. September 1923 ab wird die Station Lausheim-Blumegg der Reichsbahndirektion Karlsruhe in das Tarifheft 1 aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preußisch-hessisches Netz). (1163)

Breslau, den 17. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Vom 1. September 1923 ab wird Obereichstätt (Bayern rrh.) einbezogen.

Näheres durch die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 27. August 1923. (1192)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 42. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Auf Seite 21 des Tarifs werden im Abschnitt II unter „C. Leichen" die Gebührensätze mit sofortiger Gültigkeit wie folgt erhöht:

a) im Absatz 1
in der 3. Zeile auf 76 800 ℳ,
„ „ 4. „ „ 115 200 ℳ,
„ „ 5. „ „ 1 160 000 ℳ,
„ „ 9. „ „ 38 400 ℳ,

b) im Absatz 3
in der 3. Zeile auf 950 000 ℳ,

c) im Absatz 4
in der 4. Zeile auf 950 000 ℳ,
„ „ 5. „ „ 1 418 000 ℳ,
„ „ 6. „ „ 1 890 000 ℳ.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (s. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt worden. (1182)

Charlottenburg, den 23. August 1923.
Reichsbahndirektion Osten
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im Heft C I b des Reichsbahngütertarifs v. 20. Aug. 1923 unter Abschnitt II lfd. Nr. 48 S. 33 für den Binnen- und Wechselverkehr der Kreis Oldenburger Nebenbahn aufgeführten Zuschlagsfrachtsätze in Tarifpfennigen sind irrtümlich. Sie werden nicht zur Berechnung gezogen. Bis zum 31. 8. 1923 einschl. bleibt die von uns mit Bekanntmachung vom 15. August veröffentlichte Erhöhung der noch in Reichsmark dargestellten Zuschlagsfrachtsätze v. 1. 8. 1923 auf das 21fache in Geltung. Vom 1. Sept. 1923 an betragen die Zuschlagsfrachtsätze in Tarifpfennigen:

für Gut der allgemeinen Eilgutklasse (I e)	3,7	für 100 kg
für Gut der ermäßigten Eilgutklasse (II e) und der Frachtstückgutklassen I und II	1,9	
für Wagenladungsgut	0,8	

Für die Frachtberechnung wird die jeweilige Schlüsselzahl des Reichsbahngütertarifs, die zurzeit = 1 Tarifmark = 1 200 000 Reichsmark beträgt, angewendet. Das alsbaldige Inkrafttreten der Neufestsetzung der Grundzahlen für die Zuschlagsfrachtsätze gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). (1172)

Altona, den 22. August 1923.
Für die Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner, S. Candido, Tarvis, Piedicolle und Postumia.
Kundmachung vom 1. Oktober 1921.

Auf Seite 5 erhält der Vortrag zu Art. 38 Interessedeklaration folgenden Wortlaut:
„Die Deklaration des Interesses an der Lieferung ist nicht zugelassen."

Auf Seite 6 unter C I erhält die bisherige Ziffer 3 die Bezeichnung „2".

In der Bekanntmachung vom 23. VII 23 ist in der ersten Zeile der Ziffer 2 zu Art. 12 Erhebung der Fracht statt Brenner / Tarvis zu setzen: Brenner / S. Candido / Tarvis

München, den 23. August 1923. (1178)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Infolge Einführung wertbeständiger Gütertarife treten vom 20. August d. J. ab im Güterverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn.

Köln, den 19. August 1923. (1164)
Die Direktion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.
Tarif vom 1. Februar 1923.

1. Im Tarif sind folgende Änderungen durchzuführen: Seite 5: Zu Art. 38. Interessedeklaration: Die bisherige Bestimmung ist durch nachfolgende zu ersetzen:
„Die Deklaration des Interesses an der Lieferung ist nicht zugelassen."
Seite 10: Die Vorträge zu § 15 Interessedeklaration sind zu streichen.
Seite 23—37: Die Station Milano Porta Ticinese hat die Bezeichnung Milano Porta Genova erhalten.

2. In der Bekanntmachung vom 18. VII. 23 ist der letzte Satz der neuen Fassung der Ziffer 5 der Anwendungsbedingungen zu Tarif Nr. 1 (Abschnitt IV des Tarifs) mit folgendem Wortlaut: „Für die nach den Bestimmungen des Tarifs vom Empfänger zu erhebenden Frachten und Gebühren hat der Absender Sicherheit zu leisten" zu streichen.

München, den 23. August 1923. (1179)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Teil II, Teil IIII und Teil IV. Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 28. August 1923 bis auf weiteres betragen die Verhältniszahlen zur Umrechnung auf

Mark	2000
öst. Kronen	
a) im Verkehre zwischen bayer. und ungar. Station	46
b) in den sonstigen Verkehren	42*)
csl. Heller in allen Verkehren	2.2*)
ung. Kronen	12
Para	5.5*)
Bani	13*)
Stotinki	9*)

*) auch gültig im cechoslovakischen Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komárno.

Wien, am 23. August 1923. (1184)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I Abt. B. Aufrundung von Gebühren in Mark.

Mit Gültigkeit vom 28. August a. c. werden die in Markwährung fälligen Frachtbeträge für eine Sendung, Frachtzuschlagsbeträge für eine Sendung, sowie für eine Sendung erwachsenden Nebengebühren (jede für sich) von 100 zu 100 ℳ aufgerundet.

Wien, am 25. August 1923. (1185)

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abt. B. Änderungen von Nebengebühren in Markwährung.

Mit Gültigkeit vom 25. August a. c. werden die Markansätze verschiedener Nebengebühren erhöht.

Auskunft erteilen die gesellschaftliche Direktion und die beteiligten Dienststellen. (1165)

Wien, am 22. August 1923.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Beschleunigter Frachtgutverkehr. Herbstsaison 1923.

Der für das Frühjahr und den Sommer zur Einführung gebrachte beschleunigte Frachtgutverkehr wird auch während der Herbstsaison 1923 nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen in vollem Umfange aufrechterhalten werden.

Die durch die Jahreszeit bedingten Wasserstands- und Witterungsverhältnisse veranlassen uns, die in der bis Ende August aufgelegten Fahrordnung für den beschleungten Frachtgutverkehr pro 1923 angegebenen Abfertigungstermine speziell im Talverkehre wie folgt zu verlegen:

Abfahrt von Regensburg:
bisher Mittwoch und Sonntag
ab 1. September:
Dienstag und Freitag

Abfahrt von Passau:
bisher Donnerstag und Montag
ab 1. September:
Donnerstag und Sonntag

Abfahrt von Linz:
bisher Freitag und Dienstag
ab 1. September:
Freitag und Montag

Abfahrt von Wien:
unverändert
d. i. Mittwoch, Freitag und Sonntag

Abfahrt von Bratislava:
unverändert
d. i. Mittwoch, Freitag und Sonntag

Abfahrt von Budapest:
bisher Sonntag und Freitag
ab 1. September:
Dienstag und Sonntag.

Auskünfte in diesem Verkehre, sowie in allen anderen Verkehrsbeziehungen erteilen die gesellschaftliche Direktion in Wien, sowie die Verkehrs-Direktion in Budapest und die übrigen gesellschaftlichen Dienststellen.

Wien, am 24. August 1923. (1183)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B; Gütertarif, Teil II; Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw.; Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Mit 28. August 1923 treten die folgenden, teilweise geänderten Verhältniszahlen zur Umwandlung der Tarifziffern in Frachtsätze in Geltung:

für Mark	2000
für österreichische Kronen:	
im Verkehr zwischen bayerischen und österreichischen Stationen	42
im Verkehr zwischen bayerischen und ungarischen Stationen	46
im Verkehr zwischen österreichischen und ungarischen Stationen	42
im Verkehr österreichischer Stationen untereinander	40
für ungarische Kronen:	
im Verkehr ungarischer Stationen untereinander	12
für tschechoslowakische Heller	2,2
für Para	6
für Bani	13
für Stotinken	9

München, im August 1923. (1191)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güter-, Holz- und Getreideverkehr.

Mit Gültigkeit vom 28. August 1923 bis auf weiteres werden zur Ermittlung der Frachtsätze die Verhältniszahlen wie folgt festgelegt:

Mark:

im Verkehre zwischen bayerischen Stationen 2000

Österr. Kronen:

im Verkehre zwischen bayerischen Stationen einerseits und österreichischen Stationen andererseits 42

im Verkehre zwischen bayerischen Stationen einerseits und ungarischen Stationen andererseits . 46

im Verkehre zwischen österreichischen und ungarischen Stationen 42

im intern österreichischen Verkehre 40

Tschechoslowakische Heller:

im Verkehre zwischen tschechoslowakischen Stationen einerseits und bayerischen, österreichischen oder ungarischen Stationen andererseits, sowie im intern tschechoslowakischen Verkehre 2.2

Ungarische Kronen:

im intern ungarischen Verkehre . 12

Para 6

Bani 13

Stotinki 9

Die in Mark-Währung fälligen Frachtbeträge für eine Sendung, Frachtzuschlagsbeträge für eine Sendung, sowie für eine Sendung erwachsenden Nebengebühren (jede für sich) werden von 100 zu 100 Mark aufgerundet.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1923 werden die Markansätze verschiedener Nebengebühren erhöht.

Auskunft erteilen die Direktion und Dienststellen. (1173)

Regensburg, 25. August 1923.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Mit Wirksamkeit vom 28. August 1923 werden alle in Markwährung zu berechnenden Frachten, Frachtzuschläge und Nebengebühren von 100 zu 100 ℳ aufgerundet.

München, im August 1923. (1190)

3. Personen- und Güterverkehr.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Messebegünstigungen.

I. Internationale Donaumesse (Orientmesse) Bratislava vom 23. August bis 2. September 1923.

II. Wiener Internationale Messe vom 2. September bis 8. September 1923.

Ad I. und II.

a) Als Legitimation für die Inanspruchnahme der nachstehenden Ermäßigungen gilt der Messeausweis, welcher bei Lösung der Fahrkarten mit dem Stations- und Datumstempel versehen werden muß.

b) Den legitimierten Messebesuchern wird auf der Lokalschiffstrecke Passau-, bzw. Engelhartszell-Linz, auf der Eilschiffstrecke Linz-Wien, auf der Lokalschiffstrecke Melk-Krems, auf der Postschiffstrecke Wien-Budapest und auf der Personenschiffstrecke Budapest-Mohács eine 50prozentige Ermäßigung des Fahrpreises des benutzten Platzes gewährt.

Kinder unter 10 Jahren genießen außer der tarifmäßigen Begünstigung keine besondere Ermäßigung.

Auf der Postschiffstrecke Wien-Budapest findet die Ermäßigung auf die Rückfahrkarten keine Anwendung.

c) Hinsichtlich des Expreßschiffverkehres Wien-Beograd-Ruse-Giurgiu wird den Messebesuchern eine Ermäßigung in dem Ausmaße eingeräumt, daß gegen Bezahlung des normalen vollen Talfahrpreises die Tour- sowie die Rückfahrt in der betreffenden Strecke zurückgelegt werden kann. Eine Ermäßigung kommt somit nur in Frage, wenn sowohl die Tal- als auch die Bergfahrt mit dem Expreßschiffe erfolgt. Ist dies der Fall, so ist für die Bergfahrt keine Gebühr zu entrichten.

Wird die Bergfahrt zuerst angetreten, so ist die Fahrt voll zu bezahlen und wird bei Antritt der Talfahrt die bezahlte Gebühr für die Bergfahrt rückerstattet und der volle Talfahrpreis in Anrechnung gebracht. Wird zuerst die Talfahrt angetreten, so wird hierfür der volle Talfahrpreis berechnet und ist bei Antritt der Bergfahrt keine Fahrgebühr mehr zu entrichten. Es ist daher unbedingt notwendig, daß der Messeausweis, welcher als Legitimation für die Inanspruchnahme der Ermäßigung gilt, bei Lösung der Fahrkarten für die Hinfahrt der gesellsch. Stationskassa zur Abstempelung mit dem Stations- und Datumstempel vorgelegt wird. Die Reisenden haben bei Lösung der Fahrkarten für die Rückfahrt den abgestempelten Messeausweis vorzuweisen, widrigenfalls die in Rede stehende Ermäßigung nicht eingeräumt werden kann.

d) Für Ausstellungsgüter wird die Begünstigung gemäß des gesellsch. Lokalgütertarifes Teil I, Abteilung B, Abschnitt C, Punkt XI eingeräumt (Frachtfreie Rückbeförderung der Ausstellungsgegenstände bei Erfüllung der vorgesehenen Bedingungen). Diese Begünstigung gilt hinsichtlich der für den Eil- bzw. Frachtstückgutverkehr eröffneten Relationen.

Eine Versicherung der frachtfrei zur Rückbeförderung gelangenden Güter wird nur auf Grund eines besonderen Übereinkommens übernommen.

Nähere Auskünfte erteilen die Direktion Wien III., Hintere Zollamtsstraße 1, sowie die beteiligten Dienststellen und Stationen.

Wien, am 24. August 1923. (1186)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. 9. d. J. werden wertbeständige Tarife im Personenverkehr eingeführt und die Beförderungspreise im gleichen Ausmaß wie bei der Reichsbahn erhöht.

Berlin, den 27. August 1923. (1194)

Der Vorstand.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. 9. d. J. werden wertbeständige Tarife im Personenverkehr eingeführt und die Beförderungspreise im gleichen Ausmaße wie bei der Reichsbahn erhöht.

Grimmen, den 27. August 1923. (1195)

Die Direktion.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 28. August 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 140 000 ℳ für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (1168)

Berlin, den 22. August 1923.

Reichsbahndirektion.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Am 1. September 1923 erscheint zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Nachtrag XIV, mit welchem Tariferhöhungen zur Durchführung kommen.

Berlin, den 25. August 1923. (1177)

Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Ab 20. August 1923 sind die Tarifsätze unseres Binnen-Personen- und Gepäcktarifs im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht worden. (1170)

Finsterwalde, den 23. August 1923.

Die Direktion.

Ab 20. ds. Mts. sind die Fahrpreise im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Drektion. (1181)

5. Verdingungen.

Am 10. September 1923, vormittags 11 Uhr, sollen öffentlich vergeben werden:

1000 Haarbesen (Bodenbesen) ohne Stiel,

1000 Scheuerbürsten,

100 Polsterbürsten.

Bedingungen und Zeichnungen können in unserem Materialienbüro eingesehen oder gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung des Betrages von 14 000 ℳ in bar von unserem Präsidialbüro bezogen werden.

Die Angebote sind in verschlossenem Briefumschlage mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Bürstenwaren“ an das Materialienbüro der Reichsbahndirektion Frankfurt (M.) einzusenden. (1167)

Zuschlagsfrist 12. September 1923.

Reichsbahndirektion Frankfurt (M.).

---

1. 35 000 kg Akten, Rechnungsbelege, Kassenbücher usw.,
2. 5000 kg Fahrplanbücher — Druckschriften,
3. 5000 kg Depeschenstreifen,
4. 300 kg Bücher und Aktendeckel,
5. 3500 kg Korbpapier in Ballen gepreßt und Papiersäcke

sollen in Einzellosen verkauft werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Präsidialbüro, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 20 000 Mark in bar (nicht in Briefmarken), soweit der Vorrat reicht, bezogen werden. Die Angebote sind bis zum 17. September, mittags 12 Uhr, an uns einzusenden und werden am 18. September, vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude Fürstenstraße 1—10 geöffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. September 1923. (1169)

Reichsbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 36. | Berlin, den 6. September 1923. | LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die deutschen Eisenbahnen 1910 bis 1920.

Das unter dieser Überschrift vom Reichsverkehrsministerium herausgegebene Werk, auf dessen Erscheinen wir bereits in Nr. 28 d. Ztg. (Seite 460) hingewiesen haben, unterscheidet sich von den Berichten, die der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten über die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen in den Jahren 1890 bis 1900 und 1900 bis 1910 herausgegeben hat, durch die Beschränkung auf das Eisenbahnwesen. Das weite Gebiet der allgemeinen Bauverwaltung ist fortgefallen. Andererseits hat das Werk dadurch eine wesentliche Erweiterung erfahren, daß nunmehr, entsprechend der Entwicklung, die das Eisenbahnwesen in Deutschland genommen hat, die Eisenbahnen ganz Deutschlands behandelt werden. Der Bericht ist im Reichsverkehrsministerium unter Mitwirkung der Eisenbahnverwaltungen, der Staatsbahnen besitzenden Länder ausgearbeitet worden und bezieht sich teils auf die Kalenderjahre vom 1. Januar 1910 bis 31. Dezember 1919, teils auf die Rechnungsjahre vom 1. April 1910 bis 31. März 1920. Das Jahrzehnt zerfällt in drei Abschnitte: die Jahre glänzender Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens vor dem Kriege, die Kriegsjahre 1914 bis 1918 und die beiden ersten Jahre nach Abschluß des Versailler Vertrages. Den breitesten Raum nimmt die Darstellung der Leistungen der Eisenbahn während des Krieges in Anspruch. Nach amtlichen Quellen werden die gewaltigen Leistungen der deutschen Eisenbahnen während des Krieges zum ersten Male im Zusammenhang dargestellt. Nach der glänzend vollzogenen Mobilmachung sahen sich die Eisenbahner vor immer neuen Aufgaben. Wir erfahren, wie es ihnen gelungen ist, aller Schwierigkeiten im Betriebe und Verkehr Herr zu werden, einen ordnungsmäßigen Betrieb auch für den bürgerlichen Verkehr aufrechtzuerhalten und daneben allen Ansprüchen der Heeresverwaltung, die natürlich stets im Vordergrund standen, gerecht zu werden.

Äußerlich gliedert sich das Werk in eine kurze zusammenfassende Einleitung und in 10 Abschnitte. In einem Anhang wird die Entwickelung der durch den Vertrag von Versailles vom Deutschen Reich getrennten früheren Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen dargestellt. Bahngebiet und Bahnbau sind im Gegensatz zu der früheren Darstellungsweise in einem Abschnitt zusammengefaßt; desgleichen Betrieb und Verkehr. Dafür erscheinen als neue Abschnitte: Tarifwesen, Beschaffungswesen und maschinentechnisches Gebiet. In 28 Anlagen sind die statistischen Unterlagen der Darstellung in Tabellenform zusammengefaßt. Die Darstellung ist durch eine große Anzahl von Abbildungen geschmückt. Eine Übersichtskarte der deutschen Eisenbahnen nach dem Stande vom 1. April 1920 ist beigeschlossen. In der Einleitung wird bemerkt, daß der Reichsverkehrsminister es für seine Ehrenpflicht erachtet, die Leistungen der deutschen Eisenbahnen auch in diesen schweren Zeiten zum bleibenden Gedächtnis zu schildern und der Öffentlichkeit bekanntzumachen.

Aus dem Abschnitt über das Bahngebiet ist zu entnehmen, daß am 1. April 1920 nach dem durch das Reichsgesetz vom 30. April 1920 genehmigten Staatsvertrag an Staatsbahnen 53 648,86 km Bahnen (Eigentumslänge) in das Eigentum des Reiches übergegangen sind. Das preußisch-hessische Staatsbahnnetz umfaßte Ende 1920 nach Abzug der infolge des Versailler Vertrages verlorengegangenen Strecken eine Bahnlänge von 35 790,48 km. Die Zahlen für die übrigen Länder stellen sich wie folgt: Bayern 8526,72 km, Sachsen 3370,04 km, Württemberg 2155,37 km, Baden 1858,18 km, Mecklenburg 1177,50 km,

Oldenburg 681,76 km. Im ganzen sind infolge des Vertrages von Versailles an deutschen Eisenbahnen, ohne die früheren Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen, 5459,26 km abgetreten worden, wovon der größte Teil mit 4736,35 km auf die Abtretung an Polen entfällt. Dabei sind die infolge des teilweisen Verlustes von Oberschlesien verlorengegangenen Strecken noch nicht eingerechnet. Außerdem mußten an den Regierungsausschuß des Saargebiets vorübergehend 439,96 km abgegeben werden. Die Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen sind Ende November 1918 mit 1921,45 km an Frankreich übergegangen, 48,76 km in Preußen gelegene Teilstrecken verblieben beim Deutschen Reich. Mehr als 10 v. H. des alten Besitzstandes der deutschen Eisenbahnen mußten also abgetrennt werden, was naturgemäß den ganzen Körper in empfindlicher Weise geschwächt hat.

Bei der Besprechung des Bahnbaues sehen wir die großen Schwierigkeiten, welche die Kriegswirtschaft mit sich brachte, vor unseren Augen wieder erstehen. Bei Kriegsausbruch war die Neubautätigkeit infolge der anhaltenden Verkehrssteigerungen, die durch das Aufblühen des Wirtschaftslebens Deutschlands in den letzten Friedensjahren hervorgerufen wurden, äußerst rege. Hierin trat nach Kriegsausbruch alsbald ein Wandel ein, da die militärischen Bedürfnisse in erster Linie berücksichtigt werden mußten. Man versuchte zwar zunächst, die in Ausführung begriffenen Bauarbeiten zu einem gewissen Abschluß zu bringen, doch mußte sich die Bautätigkeit, nachdem die längere Dauer des Krieges erkannt war, immer mehr auf die militärischen Notwendigkeiten einstellen. Die Bautätigkeit drängte sich infolgedessen nach den Fronten zu im Westen und Osten zusammen. Zu Beginn des Jahres 1915 zeigte sich ein gewisses Aufleben der Bautätigkeit, als zur Beschäftigung Arbeitsloser, namentlich in der Nähe größerer Städte, mehrfach Bauarbeiten in Angriff genommen wurden; doch ging die Zahl der Arbeitslosen sehr schnell im Laufe des Jahres 1915 zurück. Der Versuch, Kriegsgefangene beim Neubau zu beschäftigen, hatte nur teilweisen Erfolg. Ende 1915 mußte dazu übergegangen werden, da auch die Aufbringung der erforderlichen Baumittel Schwierigkeiten machte, in der Hauptsache die Steigerung der Leistungsfähigkeit unbedingt kriegsnotwendiger Anlagen ins Auge zu fassen. Weitere empfindliche Einschränkungen brachte die Durchführung des Hindenburgprogramms. Erst nach Abschluß des Waffenstillstandes trat zur Beschäftigung von Arbeitslosen eine starke Belebung der Neubautätigkeit ein, die jedoch nach wenigen Monaten infolge der ungünstigen Entwicklung der Staatsfinanzen, der hohen Löhne und Baustoffpreise sowie wegen der geringen Leistungen der Arbeiter eingedämmt und auf betrieblich dringlichste Fälle eingeschränkt werden mußte. Auch die Schwierigkeiten, die sich aus der Geldentwertung ergaben, sprachen hierbei mit; in vielen Fällen mußte man nach Art der Kolonialverträge das Risiko des Unternehmers fast ganz ausschalten.

Bei der Bahnunterhaltung, die sich bei Kriegsausbruch auf glänzender Höhe befand, zeigte sich im Laufe des Krieges ein so empfindlicher Personal- und Stoffmangel, daß zu sehr starken Einschränkungen des Gleisumbaues und der gewöhnlichen Unterhaltung geschritten werden mußte. Bemerkenswert ist dabei, daß die Kopfzahl der Bahnunterhaltungskräfte während der Kriegszeit nicht wesentlich gesunken war, daß aber die Arbeitsleistung der eingestellten Ersatzkräfte (Frauen, Gefangene) ganz erheblich zurückblieb. Das Versäumte konnte auch in der ersten Zeit nach dem Kriege nicht voll nachgeholt werden, weil Stoffmangel und geringe Leistungsfähigkeit der Arbeitskräfte dies verhinderten. Die Gesamtarbeitsleistung der bei der Bahnunterhaltung eingestellten Kräfte betrug im Frühjahr 1919 nur ungefähr 40 v. H. der Vorkriegszeit. Erst mit Beginn des Jahres 1920 setzt eine merkliche Besserung ein.

Im Abschnitt Organisation und Verwaltung sind die Verhandlungen erwähnt, die unter den deutschen Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz über einen engeren Zusammenschluß gepflogen wurden. Diese Verhandlungen hatten zum Ziele, einen Bund der deutschen Staatseisenbahnen zu bilden, der bei völliger Wahrung der Selbständigkeit und Verantwortlichkeit der einzelnen Verwaltungen die Vorteile erreichen sollte, die mit einer einheitlichen Verwaltung für eine Rechnung verbunden sind. Diese Bewegung hat durch die Übernahme der deutschen Staatseisenbahnen auf das Reich am 1. April 1920 ihren Abschluß gefunden. Ferner finden wir eine nähere Darstellung der Verhältnisse, die zur Auflösung der preußischen Eisenbahndirektionen Posen, Bromberg und Danzig sowie zur Einsetzung der Eisenbahndirektion Berlin Osten führten. Im Anschluß daran wird die Einrichtung der Verwaltung der Saarbahnen in Saarbrücken, die auf Verlangen des Regierungsausschusses des Saargebietes im März 1920 erfolgte, sowie die Bildung der Eisenbahndirektion Trier, besprochen. In der Unterabteilung „Bayern" finden wir eine eingehende Darstellung der am 1. April 1907 in Kraft getretenen Neuordnung der gesamten bayerischen Verkehrsverwaltung.

Der Abschnitt über das Personalwesen nimmt den größten Raum ein. Er gliedert sich in folgende Unterabschnitte: Personalstand, Entwicklung der Beamtenverhältnisse, Entwicklung der Arbeiterverhältnisse, Maßnahmen gegen die Personalschwierigkeiten während des Krieges, Personalmaßnahmen nach dem Kriege und infolge der Revolution, die Arbeitseinstellungen und Eisenbahnerstreiks, Eisenbahner-Verbände und -Gewerkschaften, Beamtenräte, Fachausschüsse, Eisenbahnverwaltungen und Arbeiterschaft, die Arbeiterversicherung, Wohlfahrtswesen. In den meisten Unterabschnitten sind die Verhältnisse für die einzelnen Staaten mit Eisenbahnbesitz getrennt dargestellt. Eine Anmerkung dazu begründet dies mit der Verschiedenheit der Personalverhältnisse in den einzelnen Ländern und fügt hinzu, daß sich dadurch Ungleichmäßigkeiten in der Darstellung oft nicht hätten vermeiden lassen. Die Fülle des Stoffes und der zur Verfügung stehende Raum gestatten nicht, auf die Verhältnisse der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen im einzelnen einzugehen. Soweit Einzelheiten behandelt werden, konnte nur die Entwicklung auf dem größten Netz, dem der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, berücksichtigt werden. Im großen und ganzen ist ja auch die Entwicklung bei den übrigen Eisenbahnverwaltungen gleichlaufend vor sich gegangen.

Was den Personalstand betrifft, so hatte sich dieser bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in den 10 Jahren von 1910 bis 1919 von 488 326 auf 851 180 Köpfe, oder um 74,31 v. H. vermehrt. Am stärksten war die Vermehrung bei den Werkstättenarbeitern, wo sie 164,76 v. H. betrug. Dann folgen die Betriebsarbeiter, deren Vermehrung 110,30 v. H. ausmachte. Demgegenüber stellte sich die Vermehrung der etatsmäßigen Beamten auf nur 32,78 v. H., und die der Bahnunterhaltungsarbeiter auf 28,71 v. H. Die starke Personalvermehrung entfällt naturgemäß hauptsächlich auf die Zeit nach der Revolution. Bis 1918 ist der tatsächliche Personalstand zum Teil erheblich unter dem bei Kriegsbeginn vorhandenen geblieben. Infolge der Personalvermehrung, bei gleichzeitiger Erhöhung der Bezüge, sind die Personalausgaben stark gestiegen. Der Anteil der persönlichen Ausgaben an den Gesamtausgaben betrug 1919 65,68 v. H., gegen 60,06 v. H. im Jahre 1913. Neuerdings haben sich die Verhältnisse wieder in der Richtung verschoben, daß der Anteil der sächlichen Ausgaben an den Gesamtausgaben gewachsen ist.

Bei der Entwicklung der Beamtenverhältnisse tritt die starke Vermehrung der planmäßigen Beamtenstellen hervor. Bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen betrug die Zahl der planmäßigen Beamtenstellen im Jahre 1910 95,68 v. H., im Jahre 1919 dagegen 97,76 v. H. der Gesamtzahl. In der Zeit nach der Revolution sind zahlreiche Dienstposten neu geschaffen und für vorhandene Beamtenklassen vielfach Änderungen in der Dienstbezeichnung eingeführt worden.

Die Lohnverhältnisse der Arbeiter wurden bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen am 1. April 1914 durch eine Lohnordnung einheitlich geregelt. Im Betriebs- und Hilfs-

eamtendienst und bei der Bahnunterhaltung galt der zehnündige Arbeitstag, in den Haupt- und Nebenwerkstätten der eunstündige. Für Stücklohnarbeiten fand das Stückzeitverhren Anwendung. Nach der Revolution griff eine grundsätzche Neuregelung des Lohnwesens mit Wirkung vom 1. Dezemer 1918 Platz. Die bisherigen 11 Lohnstaffeln wurden beseigt und durch 4 Staffeln: Handwerker, Handarbeiter, weibliche räfte und Lehrlinge ersetzt. Die Stücklohnarbeit wurde gänzch abgeschafft. Da die Arbeitsleistungen unter der Wirkung ieser Neuregelung, namentlich infolge Fortfalls der Stellenlagen und des Stücklohnüberverdienstes, erheblich zurückngen, schritt man im letzten Viertel des Rechnungsjahres 1919 ir vorübergehenden Schließung der Werkstätten. Auf Grund on Verhandlungen mit den Vertretern der Eisenbahnarbeitereinigungen kam dann der Lohntarifteilvertrag vom 2. Februar 920 zustande, der später durch den Lohntarifvertrag vom . März 1920 ersetzt wurde. Dieser Vertrag, der vom 1. Januar 920 galt, staffelt den Tariflohn für die männlichen Bedieneten in 7, für die weiblichen in 2 nach Ortsklassen abgestufte ruppen. Die Lehrlinge sind in eine Gruppe zusammengefaßt. er Lohntarifvertrag enthält auch die Grundsätze für das wiereingeführte Gedingeverfahren in den Haupt- und Nebenwerkätten.

Unter den Maßnahmen gegen die Personalchwierigkeiten während des Kriegs sind zu erwähnen: e Herabsetzung der Anforderung an die körperliche Tauglichit des Personals, die Ausdehnung der Altersgrenzen nach en und unten sowie die Verkürzung der Ausbildungszeit. as Mindestalter zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes nes Eisenbahnbetriebs- und -polizeibeamten wurde von 21 ahren zunächst auf 19, später auf 18 Jahre herabgesetzt; selbst ebzehnjährige konnten unter Aufsicht zugelassen werden.

Von den Personalmaßnahmen nach dem Kriege d infolge der Revolution wird an erster Stelle die allgemeine inführung des achtstündigen Arbeitstages behandelt. Über ine Einwirkungen auf den Personalbedarf sind im Frühjahr 922 von der Zweigstelle Preußen-Hessen des Reichsverkehrsinisteriums eingehende Untersuchungen vorgenommen worden. ie Vermehrung des Personals infolge allgemeiner Einführung es Achtstundentages stellt sich danach u. a. folgendermaßen: ittlerer und unterer Bahnhofs- und Abfertigungsdienst durchhnittlich 27 v. H. (nach den Ermittelungen einer Direktion), okomotivdienst 32 v. H., Betriebsarbeiter 35 v. H., Bahnunterltungsarbeiter 15—20 v. H., Werkstättenarbeiter in den Beebswerkmeistereien 32,5—36 v. H., Werkstättenarbeiter in den aupt- und Nebenwerkstätten 12,5 v. H. Zu den letzten Zahlen ird bemerkt, daß eine weitere Vermehrung durch Nachlassen r Arbeitsleistungen gegen Ende der Schicht (Ermüdungsscheinungen) hinzutritt, die unter ungünstigen Bedingungen v. H. ausmacht, unter günstigen Umständen aber nahezu Null . Sehr stark ist nach den mitgeteilten Zahlen, die sich allerngs nur auf die Ermittelungen einer Direktion beziehen, ch die Personalvermehrung im Zugdienst. Bei einzelnen uppen, z. B. bei den im Kassen- und nichttechnischen Büroenst, im technischen Bürodienst sowie im Kanzleidienst tätigen amten, Angestellten und Arbeitern, ist durch die Einführung s Achtstundentages keine Personalvermehrung eingetreten. handelt werden in diesem Unterabschnitte ferner die Neueinllung von Personal infolge des unglücklichen Kriegsausnges und der Demobilmachungsvorschriften, die Abschaffung d Wiedereinführung der Akkordarbeit, die Aufnahme des rsonals aus den verlorenen deutschen Gebietsteilen, die Wohngsnot und die Versetzungsschwierigkeiten.

In dem Unterabschnitt Arbeitseinstellungen und isenbahnerstreik wird zunächst die Vorkriegspolitik r Staatseisenbahnverwaltungen erläutert, die von dem Grundz ausging, daß für die Bediensteten der Verkehrsanstalten r Streik als ein zulässiges Kampfmittel nicht angesehen rden könne. Dann folgt eine Darstellung der Verhältnisse während des Krieges, wobei namentlich der Stellung der Gewerkschaften zu der Streikfrage gedacht wird, und schließlich wird eine eingehende Beschreibung der Ursachen und des Verlaufs der Streiks in der Nachkriegszeit gegeben.

Der Unterabschnitt Eisenbahner-Verbände und -Gewerkschaften läßt die Entwickelung zu den heutigen Organisationen erkennen, über die eine umfangreiche Übersicht gegeben wird. Aus der Kriegszeit sind die Kriegsfürsorgeleistungen der Eisenbahnerorganisationen, namentlich die Kriegssammlung der Eisenbahn, aber auch die hervorragende Fürsorgetätigkeit einzelner Verbände, wie des Vereins deutscher Lokomotivführer, des Eisenbahn-Assistenten-Verbandes, des badischen Eisenbahner-Verbandes, des bayerischen Verkehrs-Beamtenvereins usw. zu erwähnen. Die deutsche Eisenbahnerschaft hat sich dadurch ein Denkmal ihrer Opferwilligkeit und ihres Gemeinsinnes gesetzt.

Aus dem Unterabschnitt Eisenbahnverwaltungen und Arbeiterschaft heben wir für Preußen-Hessen die Einführung der Arbeiterdienstordnung zum 1. Januar 1916 hervor. Diese Arbeiterdienstordnung faßte sämtliche das Arbeitsverhältnis regelnde Bestimmungen zusammen, soweit sie nicht in der Lohnordnung enthalten waren. Das Hilfsdienstgesetz brachte einen Ausbau der Arbeiterausschüsse. Neben den Arbeiter-Ortsausschüssen wurden Arbeiter-Bezirksausschüsse für jeden Direktionsbezirk und schließlich ein Arbeiter-Zentralausschuß für den gesamten Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung gebildet. Diese Arbeitervertretungen wurden durch die Revolution beseitigt. Die dann einsetzende Entwicklung gipfelte in der Errichtung gesetzlicher Betriebsvertretungen auf Grund des Betriebsrätegesetzes vom 4. Februar 1920.

Auf dem Gebiete der Arbeiterversicherung brachte die Reichsversicherungsordnung vom 19. Juli 1911, deren Inkrafttreten in den Berichtsabschnitt fiel, gewisse Neuerungen, deren wichtigste die Einführung der Hinterbliebenenversicherung ist.

Beim Wohlfahrtswesen sind die Fürsorgemaßnahmen der Eisenbahnverwaltungen in besonderen Unterabschnitten: Unterstützungen, Gesundheitspflege, Familien- und Kinderfürsorge, Tuberkulosebekämpfung, Genesungs- und Erholungsheime, Aufenthalts-, Übernachtungs- und Baderäume, Wohnungswesen, Ernährungsfürsorge, Hausbrandversorgung, Bekleidungsangelegenheiten, Fürsorge für kriegsbeschädigte Eisenbahner, Beteiligung des Personals an der Kriegswohlfahrt, dargestellt.

Der Abschnitt Betrieb und Verkehr kann einem eingehenderen Studium nur dringend empfohlen werden, weil sich hier, soweit bekannt, die erste umfassende Darstellung der Leistungen der deutschen Eisenbahnen während des Krieges sowie der Einwirkung der Kriegführung und der Kriegswirtschaft auf den Eisenbahnbetrieb findet. Diese Darstellung tritt durch den ganzen Aufbau des Abschnitts besonders klar hervor. Im ersten Unterabschnitt ist die Zeit vom Jahre 1910 bis zum Kriegsausbruch dargestellt. Erwähnt ist hier beim Personenverkehr die Schaffung der Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (Mitropa), die Gründung des Mitteleuropäischen Reisebüros (MER), sowie der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung (RDV). Beim Güterverkehr finden wir eine Darstellung der Verkehrsentwicklung in der Vorkriegszeit unter besonderer Berücksichtigung der starken Hochflut des Jahres 1912 und ihrer nachteiligen Einwirkung auf den Betrieb, die zu den bekannten Stockungen führte. Die Gründe für die letzteren sind kurz und übersichtlich zusammengefaßt; im Anschluß daran sind die Abhilfemaßnahmen der Eisenbahnverwaltung durch Errichtung von Zugleitungen, Einsetzung eines Betriebsausschusses und Einführung eines besonderen Meldeverfahrens erläutert.

Dann folgt die Darstellung des Heeresaufmarsches und seiner Einwirkung auf den öffentlichen Verkehr. Wir sehen hier die Schwierigkeiten, welche der Ansturm

auf die Schnell- und Personenzüge bei der Mobilmachung mit sich brachte, vor unserem Auge wieder erstehen. Während es gelang, dem Ansturm bei der Personenbeförderung im großen und ganzen gerecht zu werden, ist die Bewältigung des Gepäckverkehrs nicht zur Zufriedenheit gelungen. Der Aufmarsch selbst wurde glatt bewältigt. Welche Leistungen dabei zu vollbringen waren, geht aus der Zahl der Züge hervor, die in der Zeit von 2. bis 18. August 1914 über die Rheinbrücken in westlicher Richtung gelaufen sind. Allein über die Hohenzollernbrücke bei Köln wurden in dieser Zeit 2147, über die Südbrücke bei Köln 1300 Züge gefahren. Es folgt die Horchheimer Brücke bei Koblenz mit 931 und die Kaiserbrücke bei Mainz mit 821 Zügen. Da der Aufmarsch sich in der Hauptsache nach Westen vollzog, war die Belastung des Eisenbahnnetzes sehr ungleichmäßig. Die sonstigen Einwirkungen des Aufmarsches auf den öffentlichen Verkehr durch Einrichtung von Militärlokalzügen und Einstellung des Güterverkehrs sind noch in aller Gedächtnis. Bemerkenswert ist, daß allein im Bezirk Köln infolge der Einstellung des Güterverkehrs 6831 Wagen entladen und 5004 beladene Wagen aufgestellt oder in andere Bezirke abgeschoben werden mußten. Der Aufmarsch erforderte in den ersten 14 Tagen des August die Ausrüstung von etwa 166 000 Güterwagen zum Mannschafts- und Pferdetransport und von etwa 59 000 offenen Wagen zum Fahrzeugtransport.

Über die Zeit nach Beendigung des Aufmarsches bis August 1916 wird berichtet, daß der öffentliche Verkehr im allgemeinen glatt bewältigt werden konnte. Bei Beginn des Monats November 1914 hatte sich der öffentliche Güterverkehr bereits wieder bis zur Höhe von 80 v. H. des Friedensverkehrs entwickelt; für die Monate August, September und Oktober 1914 wird er auf 20, 50 und 70 v. H. des Friedensverkehrs geschätzt. Am 2. November 1914 erfolgte mit Zustimmung des Feldeisenbahnchefs die Wiedereinführung des Friedensfahrplanes, der etwa 69 v. H. der Friedensleistungen im Personenverkehr vorsah. Auch der Güterverkehr wurde von diesem Zeitpunkte ab im Rahmen des Friedensfahrplans wieder aufgenommen. Der Feldeisenbahnchef hat von der ihm vorbehaltenen Wiedereinführung des Militärfahrplans in einigen Fällen bei Umgruppierung größerer Truppenmassen, wie sie an der Ostfront häufiger notwendig wurden, Gebrauch gemacht. In den ersten zwei Jahren der Kriegführung ist nur eine größere Verkehrsstockung in Ostpreußen im Jahre 1915 zu verzeichnen, die eine Folge offenbarer Überbeanspruchung des Eisenbahnnetzes war, herbeigeführt durch die Besetzung weiter Gebiete in Rußland.

Die Verkehrsverhältnisse verschlechterten sich aber in empfindlicher Weise nach Einführung des Hindenburgprogramms. Man übersah es, wie der Bericht betont, bei der Eile, mit der vorgegangen werden mußte, bei der Einführung dieses Programms auf die Anpassung der Neuanlagen an das Eisenbahnnetz Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung des Umstandes, daß die Bewältigung der Transportaufgaben ohnehin nur unter Aufbietung aller Kräfte möglich war, erkennt man, wie der Bericht bemerkt, daß der bereits geschwächte Eisenbahnapparat der Steigerung der Anforderungen infolge des Hindenburgprogramms nicht mehr gewachsen war und die ihm zugedachte Aufgabe schlechthin nicht erfüllen konnte. Es traten allenthalben Stockungen ein, deren Bekämpfung durch das Fehlen von Reserven an Lokomotivkraft besonders erschwert wurde. Die durch das Hindenburgprogramm hervorgerufenen Verkehrsverschiebungen wirkten hierbei besonders nachteilig ein. Die durchschnittliche Beförderungslänge einer beladenen Güterachse stieg von 119 km im Jahre 1913 auf 168 km im Jahre 1917.

Die Gegenmaßnahmen der Eisenbahnverwaltungen gegen die Betriebsschwierigkeiten erstreckten sich auf die Entlastung von Verkehrsanforderungen, auf gesteigerte Ausnutzung der Betriebsleistungen und auf die Stärkung des Betriebsapparates. Für die Wagengestellung wurde ein Genehmigungsverfahren eingeführt. Zur Regelung der Transporte wurden verkehrstechnische Beamte zum Kriegsamt, zu den Kriegsamtstellen, den Kriegsgesellschaften und den Versandvereinigungen der Privatindustrie abgeordnet. Durch Einsetzung eines Kohlentransportausschusses im Ruhrgebiet und einer Kohlenausgleichstelle für das mittlere Braunkohlengebiet in Halle wurde unmittelbarer Einfluß auf die Kohlenversorgung genommen. Eine besondere Rolle spielte die Abdrängung des Verkehrs auf dem Wasserweg, über dessen Entwicklung, soweit die Rheinwasserstraßen und die Ruhrhäfen in Betracht kommen, genauere Zahlen gebracht werden. Beschaffung neuer Wagen und Erhöhung ihrer Tragfähigkeit waren weitere Mittel zur Abhilfe. Interessant sind die Zahlen, die über die Verschlechterung des Wagenumlaufs und über die Wagenbestände gebracht werden. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, daß die Verkehrsnöte seit dem Herbst 1916 mit ihren Wagenausfällen mehr eine Folge des Mangels an ausreichender Lokomotivkraft und der daraus entstandenen Betriebsstockungen, als eine Folge des Wagenmangels gewesen sind. Um die verfügbaren Kräfte am zweckmäßigsten einzusetzen, gelangte man schließlich dazu, den Güterverkehr vor dem Personenverkehr zu bevorzugen. Zahlreiche nicht ausreichend besetzte Personenzüge wurden beseitigt, auf den Nebenbahnen wurde in großem Umfange Pendelbetrieb, möglichst unter Verwendung nur einer Lokomotive und einer Begleitmannschaft, eingeführt. Die Fahrzeiten der Züge wurden verlängert und so bemessen, daß die Züge, mit geringen Ausnahmen, im regelmäßigen Dienst ohne Vorspann, befördert werden konnten. Der Sonntags-Personenverkehr wurde möglichst eingeschränkt. Auch wurde teilweise Nebenbahnbetrieb auf Hauptbahnen eingeführt. Dazu traten wiederholte Sperren für die Urlauber von der Front. Um den Personenverkehr noch weiter herabzudrücken, schritt man am 18. Oktober 1917 zu einer Verdoppelung der Fahrpreise für die Benutzung der Schnell- und Eilzüge. Als nach Abschluß des Waffenstillstandes die Rückführung des Heeres besonders große Anforderungen stellte, wurde der Personenverkehr streckenweise einige Tage völlig gesperrt und später die Ausgabe von Fahrkarten von einem Dringlichkeitsnachweis abhängig gemacht. Eine nochmalige völlige Sperre des Personenverkehrs wurde im Jahre 1919 für die Zeit vom 5. bis 15. November verhängt. Die Leistungen im Personenverkehr gingen in dieser Zeit größter Schwierigkeiten soweit zurück, daß sie sich im allgemeinen auf 20 bis 30 v. H. der letzten Friedensleistungen beliefen. Erst der Sommerverkehr 1920 brachte mit 47 v. H. der letzten Friedensleistung wieder eine Besserung des Personenverkehrs. Im Zusammenhang mit den Bemühungen zur Hebung der Verkehrsschwierigkeiten gedenkt der Bericht auch der Einsetzung der Kriegsbetriebsleitung, der Generalbetriebsleitungen, des Generalverkehrsamts beim Zentralamt in Berlin, sowie der Einrichtung der Zug- und Oberzugleitungen.

Wie die Verkehrsentwicklung sich nach der Statistik gestellt hat, wird durch eine große Zahl von bildlichen Darstellungen im Text erläutert, die viele interessante Beobachtungen gestatten. Hier seien nur einige wichtige Schlußfolgerungen wiedergegeben, die der Bericht aus der Entwicklung zieht. Danach tritt der Produktionsrückgang im Kriege bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen und den Rohbaustoffen viel stärker in die Erscheinung als bei den Industrieerzeugnissen. Der Versand an Holz, Stahl und Eisen übertrifft in den Jahren des Höhepunktes des Krieges den Friedensverkehr. Es läßt sich ferner feststellen, daß der Versand an landwirtschaftlichen Erzeugnissen nicht in demselben Maße zurückgegangen ist wie die Erzeugung. Der Kartoffelversand zeigt vielmehr, trotz starken Erzeugungsrückganges, eine erhebliche Steigerung. Im ersten Kriegsjahre vollzog sich der Verkehrsrückgang in den einzelnen Ländern noch ziemlich gleichmäßig, später zog sich der Verkehr mehr und mehr auf die großen Verkehrsstraßen zusammen. In Preußen überschritten die Betriebsleistungen im Jahre 1915 die des Jahres 1913, während sie in Bayern noch unter den Stand von 1914 sanken. Es zeigt sich, daß der Verkehrszuwachs sich hauptsächlich auf die Erzeug-

isse der Schwerindustrie beschränkte. Im Herbst und Winter 916 und 1917 trat ein Rückgang des Verkehrs ein, der aber icht in niedrigeren Verkehrsansprüchen, sondern in geringeren eistungen infolge der durch Überlastung hervorgerufenen tockungen seinen Grund hatte. Alles in allem ist es den isenbahnen gelungen, bis unmittelbar vor dem Zusammenbruch en Verkehr auf ungefähr derselben Höhe zu halten, der sich n Herbst 1916 als Grenze des Erreichbaren herausgestellt hatte.

Aus der Zeit vom Waffenstillstand bis zum nde der Berichtszeit wird der ungeheuren Anfordeungen der überstürzten Demobilmachung, der Schwächung des chnischen Apparates durch Ablieferung von 5000 Lokomotiven nd 150 000 Eisenbahnwagen, sowie der Schwächung des pernellen Apparates durch die Einwirkungen der Revolution gescht. Welchen Umfang die Unordnung im Betriebe in diesen aurigen Zeiten annahm, geht aus dem Umstande hervor, daß n Dezember 1919 die Zahl der abgestellten, beladenen und erfügten Wagen auf durchschnittlich 90 000 anstieg; sie ereichte damit, wie der Bericht bemerkt, den Umfang einer tägchen Wagengestellung und entzog etwa 1/6 des Wagenparks dem erkehr. Was die Schwächung des technischen Apparates durch ie Abgabe von Lokomotiven und Wagen anbetrifft, so ist die atsache auffallend, daß der Rückgang der Betriebsleistungen wa ein bis zwei Monate früher eintrat als der Hauptanteil der bgabelokomotiven aus dem Verkehr gezogen wurde, und daß im anuar 1919, als der stärkste Verlust der Lokomotiven zu vereichnen war, der Rückgang in den Leistungen bereits zum tillstand gekommen war. Im Februar 1919, als der Lokomotivestand den niedrigsten Stand erreicht hatte, begannen die Leiungen bereits wieder zu steigen. Der Bericht führt diese rscheinung auf den noch stärkeren Rückgang der Leistungen es Personals unmittelbar nach der Revolution zurück. Beonders einschneidend war der Rückgang der Personalleistungen n Werkstättenwesen und beim Lokomotiv- und Zugbegleitersonal, bei den letzteren beiden Dienstzweigen hauptsächlich nfolge der schematischen Einführung des Achtstundentages, die ur Verlegung des Lokomotiv- und Personalwechsels nach Staonen führte, die dafür nicht geeignet waren. Die Leistungen, ezogen auf Wachenachskilometer, gingen im Oktober 1919 für den Kopf des Lokomotiv- und Zugbegleitpersonals auf 54 v. H. der Leistungen im Oktober 1913 zurück, wobei allerdings auch die Ermäßigung der Zuggeschwindigkeit, der stockende Betrieb und der stärkere Anteil der Personenzüge am Verkehr, in Betracht gezogen werden müssen. Der Rückgang der Leistungen nach der Revolution war am stärksten in Preußen und Württemberg, viel geringer in Sachsen, Baden und Bayern. Die Betriebslage war im ganzen Jahre 1919 durchaus unbefriedigend. Die Losreißung großer Teile aus dem Osten Preußens im Januar 1919 erschwerte den Verkehr zwischen Oberschlesien und dem nordöstlichen Deutschland. Im April 1919 führte der Streik der Bergarbeiter im Ruhrbezirk zum Mangel an Dienstkohlen, der sich später auch im November 1919 zeigte und den Betrieb erschwerte. Es war daher nötig, auch in der ersten Zeit nach dem Kriege mit Verkehrssperren und Zwangsbewirtschaftung des Verkehrs zu arbeiten. Die ersten Ansätze zur Wiederbelebung der Volkswirtschaft konnten daher häufig nicht befriedigt werden. Erst zu Anfang des Jahres 1920 zeigte sich, nachdem in Preußen die am ungünstigsten arbeitenden Hauptwerkstätten vorübergehend geschlossen waren und ein gerechtes Gedingeverfahren wiedereingeführt wurde, eine Besserung, die im März durch den Kapp-Putsch mit seinen politischen Wirkungen (Generalstreik) unterbrochen wurde. Im Sommer 1920 trat dann eine beträchtliche Steigerung der Verkehrs- und Betriebsleistungen ein.

Zum Schluß des Abschnitts Betrieb und Verkehr werden in zwei kurzen Unterabschnitten die Betriebssicherheit und Unfallstatistik und die Eisenbahndiebstähle und ihre Bekämpfung behandelt. Aus der Unfallstatistik ergibt sich, daß seit 1916 sowohl eine Vermehrung der Unfälle im ganzen wie auch der Verletzungen und Tötungen zu verzeichnen ist, was auf die damals beginnenden Betriebsschwierigkeiten zurückgeführt wird. Seit 1918 bzw. 1919 zeigt sich eine Besserung der Unfallzahlen. Was die Eisenbahndiebstähle anbetrifft, so weisen die Jahre 1917 und 1919 die ungünstigsten Zahlen auf. Aus einer als Anlage 7 beigefügten Übersicht ergibt sich, daß etwa vom Mai 1920 ab die Zahl der Diebstähle zurückzugehen beginnt.

(Schluß folgt.)

Ist ein Beamtenabbau bei der Reichsbahn möglich?

Vom Regierungsbaurat **Freyß**, Vorstand des B. A. M.-Gladbach (z. Z. ausgewiesen).

Ist es notwendig und nicht unklug, heute die Frage des Abaus der Beamtenzahl zu behandeln, wo innerpolitisch wie ußenpolitisch der Sorgen und Nöte so viele sind?

Unnötig kann die Behandlung dieses Themas nur sein, wenn in Beamtenabbau überhaupt nicht in Frage kommen könnte. Dann aber wäre sie auch unklug, denn wozu dann erst bei dem inzelnen Beamten die Frage erwecken, ob er möglicherweise in Opfer des Abbaus wird.

Wodurch kann heute die Forderung nach einem Abbau der Beamtenzahl erhoben werden?

Bereits vor dem Kriege war die Zahl der Beamten und Staatsngestellten in Deutschland groß im Vergleich zu anderen Länern. Nach dem Kriege ist diese Zahl weiter angewachsen. Die Ausgaben des Staates für Besoldung seiner Angestellten ind demgemäß sehr hoch. Nun ist aber für die Bewertung des taatlichen Zahlungsmittels, der Mark, die Balanzierung des taatshaushalts die Grundlage. Und diese Balanzierung des Haushalts kann unter anderem nur erreicht werden durch scharfe Verringerung der Ausgaben. Was liegt da näher als die Forerung: „Wir dürfen und wollen verhältnismäßig nicht mehr taatsangestellte haben als andere Länder!"

Und wenn wir so unklug sein sollten, die Notwendigkeit dieer Forderung zu übersehen, der Vertrag von Versailles wird ich direkt oder indirekt auch in diesem Punkte auswirken. Unser Nachbarland Österreich hat uns ein Beispiel gegeben, wie ummarisch ein Beamtenabbau erfolgen kann!

Viel früher vielleicht, als wir es uns denken, kann diese Aufabe an uns herantreten, und jedes Ressort der Staatsverwalung müßte schon heute ein klar umrissenes Programm zur Lösung der Aufgabe unter Vermeidung übergroßer Härten ervogen haben.

Und wie sieht diese Aufgabe bei der Reichsbahn aus?

Die Reichsbahn soll nach unserm letzten Reparationsangebot einen Jahresreinertrag von 500 Goldmillionen abliefern. Nach dem Dollarkurs von Mitte Juli sind dies 50 000 Milliarden Papiermark!

Bei der Reichsbahn ist in dem Streben nach möglichst wirtschaftlicher Betriebsführung schon seit zwei Jahren auch das Bestreben einbegriffen, die Kopfzahl der Beamten und Angestellten zu vermindern. Und dies Bestreben ist zweifellos von Erfolg begleitet gewesen. Die Arbeit der Sparkommissionen und der Amtsvorstände war gewiß schwierig. Aber die durch das Kriegsende bedingte Art der Einstellung von Arbeitskräften und der Zugang der großen Zahl von Beamten aus den abgegebenen deutschen Landesteilen hatte doch teilweise eine Anhäufung von Köpfen ergeben, die sich an den einzelnen Stellen ziemlich schnell erkennen ließ. Die in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres durchgeführte Bewertung der Arbeitsleistung jedes einzelnen Bediensteten unter entsprechender Verlängerung der täglichen Arbeitszeit hat weiterhin eine genaue Prüfung der Tätigkeit jedes einzelnen Bediensteten erforderlich gemacht. Nur eine oberflächliche Betrachtung der Tätigkeit von Bediensteten der Reichsbahn kann daher zu dem von Laien täglich gefällten Urteil führen, dieser oder jener Angestellte habe offenbar sehr wenig zu tun und könne entbehrt werden. Es wird oft auch von Fachleuten leicht übersehen, daß in kurzen Zeiträumen sich wiederholende, durch die Eigenart des Unternehmens bedingte Spitzenleistungen die ständige Anwesenheit eines Kopfes erfordern, wenn man auf die von diesem Kopfe ausgeübte Tätigkeit nicht überhaupt verzichten will. Die zwischen den Spitzenleistungen liegenden Arbeitspausen ergeben bei der Berechnung der von einem Be-

diensteten täglich zu leistenden Dienstdauer eine entsprechende Mehrleistung über den Achtstundentag hinaus.

Ein allgemeiner Verzicht auf den Achtstundentag dürfte erst dann in Frage kommen, wenn festgestellt ist, daß es Mittel und Wege zur Herabminderung der Kopfzahl auf das für eine wirtschaftliche Arbeitsweise gegebene Maß nicht mehr gibt.

Sind nun nach dem bisher schon erfolgten Abbau der Kopfzahl bei der Reichsbahn solche Mittel und Wege noch vorhanden?

Zunächst muß als Grundsatz für einen weitgehenden Abbau erstrebt werden, daß in jeder Besoldungsgruppe und innerhalb dieser bei jedem Dienstzweig die Kopfzahl prozentual gleichmäßig verringert wird. Es müssen alle Bamtengruppen gerechterweise möglichst gleichmäßig betroffen werden, und die zurzeit bestehende Aufrückungsmöglichkeit nach der nächsthöheren Gruppe darf nicht verschlechtert werden.

Drei Möglichkeiten zur Verminderung der Kopfzahl liegen dem in der Praxis stehenden Eisenbahner ohne weiteres vor Augen, ohne daß es einer Änderung der Organisation oder der bisherigen Arbeitsweise innerhalb der Verwaltung bedarf.

1. Herabminderung des Prozentsatzes für Erkrankte und Beurlaubte.
2. Kürzung der Ausbildungszeiten.
3. Herabsetzung der Altersgrenze.

Zu 1. Es muß jedem Staatsangestellten möglich sein, einige Tage des Jahresurlaubs zu opfern. Dieser ist zurzeit so reichlich bemessen, daß seine Durchführung auf recht große Schwierigkeiten stößt. Inwieweit außerdem dem Unternehmen wirtschaftliche Schäden durch die übergroße Zahl der heranzuziehenden Ablöser entstehen, läßt sich kaum übersehen und jedenfalls zahlenmäßig nicht feststellen.

Daß die hohe Zahl der Erkrankungen nicht in dem allgemeinen Gesundheitszustand begründet ist, hat man längst erkannt. Durch weitgehende Besserstellung der Ärzte unabhängig von der Zahl der behandelten Patienten und durch eine scharfe Krankenkontrolle, an der gewissenhaft sich zu beteiligen eine vornehme Aufgabe der Gewerkschaften und Organisationen sein dürfte, muß hier Abhilfe geschaffen werden können.

Eine Verringerung des Gesamtprozentsatzes zu 1. um 5 % müßte erreicht werden können.

Zu 2. Die nach den Prüfungsvorschriften erforderlichen Ausbildungszeiten müßten auf die Hälfte gekürzt werden können. Nur dem Tüchtigen ist ja die Bahn frei zu machen, und dieser wird gewiß neben seiner dienstlichen Tätigkeit Zeit und Mittel finden, um sich die theoretischen Kenntnisse anzueignen, die die gleichzeitige Anwesenheit auf einem bestimmten Posten nicht erfordern. In 99 von 100 Fällen findet der Amtsvorstand den Auszubildenden auf seinem Posten bei dem Studium von Dienstvorschriften. Dieses Studium muß und wird der Tüchtige neben seinem Dienst durchführen können. Es muß der Ausbildungszeit voraufgehen. Allerdings wird es mehr als bisher Sache der Verwaltung sein müssen, daß die nötigen Exemplare der Dienstvorschriften zu leihweiser Überlassung vorliegen. Aus Sparsamkeitsgründen wird in letzter Zeit die Zahl der Exemplare sogar noch gekürzt.

Besonders ist aber noch darauf hinzuweisen, daß wohl alle Anwärter die Ausbildung durchmachen, sich sogar dazu drängen, daß aber ein nicht geringer Prozentsatz dann auf die Ablegung der Prüfung verzichtet. Ein Beweis dafür, daß die Ausbildungszeit als eine recht angenehme und bequeme Zeit betrachtet wird.

Zu 3. Die Herabsetzung der Altersgrenze erscheint auch aus rein sachlichen Gründen bei der Reichsbahn als Erfordernis. In keinem Zweig der Staatsverwaltung ist der Verbrauch von Nervenkraft wohl so stark, wie ihn der Dienst bei der Reichsbahn mit sich bringt. Ob dieses Moment allerdings bei der Zuteilung der einzelnen Beamtengruppen zu den einzelnen Besoldungsgruppen richtig gewürdigt worden ist, mag fraglich erscheinen.

Inwieweit die unter den vorstehenden drei Punkten gegebene Möglichkeit einer Verminderung der Kopfzahl sich auswirken kann, hängt von Art und Umfang der Durchführung ab. Jedenfalls muß damit gerechnet werden, daß die Zahl der auf diesem Wege eingesparten Köpfe nicht ausreicht.

Nach dem in der letzten Zeit durchgeführten Abbau wird es auch den besten Sparkommissionen und dem eifrigsten Amtsvorstand nicht gelingen, nennenswerte weitere Erfolge zu erzielen. Beide sind bei ihrem Urteil daran gebunden, daß die vorgeschriebene Arbeit geleistet werden muß, und daß mangelnde Güte der Arbeit nur die Wirtschaftlichkeit des Ganzen in Frage stellen kann.

Hier muß die Frage einsetzen, ob die vorgeschriebene Arbeit wirklich nötig ist, oder ob sie ohne Schaden teilweise entbehrt werden kann.

In diesem Zusammenhang an eine jetzt durchführbare Änderung der Organisation der Reichsbahn oder eine grundlegend Änderung der bestehenden Vorschriften zu denken, dürfte vo vornherein als abwegig von der Hand zu weisen sein. Es e scheint aber wohl möglich, daß die viele Reibungsarbei die sich im Laufe der Zeit und dadurch, daß die Vorschrifte in Einzelheiten der Zeit nicht gefolgt sind, herausgebildet ha auf ein erträgliches Maß gemindert wird.

Reibungsarbeit entsteht im allgemeinen auf rei mechanischem Wege, bei Geistesarbeit besonders dann, wen der Weg des Umsetzens der Gedanken in die Tat sehr lang wir Wenn der Weg, den ein Bürodiener zum Abtragen eines Schrift stückes benötigt, von 50 m auf 10 m verringert werden kan wird Reibungsarbeit erspart. Und nicht minder ist dies de Fall, wenn an der Bearbeitung eines Stoffes statt fünf Köpfe nur ein einziger beteiligt ist. Besonders ungünstig macht sic bei der Geistesarbeit die menschliche Eigenschaft geltend, da jeder dazu neigt, die eigene Arbeit für besonders wichtig z halten und deren Tätigkeitsfeld auszubauen. Und vielfach wir dann außer acht gelassen, daß ein geringer positiver Endwer durch den Wert der erzeugten Reibungsarbeit längst mehr al aufgezehrt ist.

Den Ursprung findet die Summe der Reibungsarbeit demnac bei den leitenden Stellen. Je geringer die Kopfzahl dieser Stelle bemessen werden kann, derart, daß die Summe der zu bewäl tigenden Arbeit das Tagespensum voll ausfüllt, und daß scho aus diesem Grunde eine Scheu vor nicht unbedingt nötigen Ver fügungen besteht, um so geringer wird in der Stelle selbst wi in den nachgeordneten die Summe der Reibungsarbeit sein. Da immer wiederkehrende Bestreben der leitenden Stellen, die Zu ständigkeit von unten nach oben zu konzentrieren, muß dan entfallen, und die Forderung nach Dezentralisation wird be günstigt.

Wenn demnach eine Minderung der Rei bungsarbeit erreicht werden soll, so mu bei den Spitzen begonnen werden.

Eine Betrachtung dieser Frage bei der Zentralbehörde mu berufener Seite vorbehalten bleiben.

Bei den Direktionen muß zunächst die Forderung nach eine weitgehenden Verringerung der mechanischen Wege erhobe werden. Bereits im Aufsatz des Verfassers betr. Neuorgani sation der Reichsbahnen vom Jahre 1919[1]) ist die Ansicht aus gesprochen, daß bei den Direktionen die Flucht der Dezernenten zimmer nicht beibehalten werden kann; der Weg vom Dezer nenten zum meistbeteiligten Hilfsdezernenten muß so gerin wie nur möglich. und Tür an Tür mit dem Dezernenten müsse die zugehörigen Expedienten untergebracht sein. Warum solle sich die Direktionen nicht räumlich in Gruppen nach Art de Ämter aufteilen lassen? Nur so kann die Zeit, die heute vo den Expedienten vielfach nutzlos zum Erreichen des Dezer nenten aufgewendet wird, möglichst verringert und zu posi tiver Arbeit benutzt werden.

Auf jeden Dezernenten müßte eine Schreibmaschine entfallen und einem der zugeteilten Expedienten müßte auch die Ferti gung von Reinschriften obliegen. Ein gutes Beispiel für dies Art des Zusammenschlusses eines Dezernats bietet das Presse referat mit Pressestelle im Reichsverkehrsministerium.

Auch der Fernsprecher des Dezernenten kann dann be dessen Abwesenheit bedient, und es kann Auskunft gegebe werden über den jeweiligen Aufenthalt des Dezernenten.

An vielen Stellen müßte sich durch eine solche Verringerung der mechanischen Wege der Personen wie der Schriftstücke ein Personalersparnis erzielen lassen.

Viel wichtiger aber muß eine scharfe Prüfung erscheinen ob nicht auf einen Teil der schriftlichen Kontroll tätigkeit der leitenden Stellen verzichtet werden kann.

Kleinere Beispiele mögen der Erläuterung dienen:

Die Kontrolle des Fahrdienstes erfolgt an Hand der Fahrberichte, der Meldekarten und der Fahrzettel des Lokomotivpersonals. Die Fälle, in denen dieselbe Unregelmäßigkeit von seiten des betriebstechnischen und des maschinentechnischen Dienstes auf Grund der verschiedenen Meldungen gleichzeitig verfolgt wird, sind nicht selten. Können nicht all Meldungen dem Zugführer ausgehändigt werden zur Beiheftung zum Fahrbericht?

Der Umfang der schriftlichen Vernehmungen aus Anlaß der Kontrolle des Fahrdienstes ist noch außerordentlich groß. Zu entbehren ist diese Kontrolle gewiß nicht, nachdrücklichst muß hier immer wieder von jedem Dienststellenvorsteher ein klares unvoreingenommenes Urteil verlangt werden, ob eine Vernehmung, die doch nur bei einer zu bestrafenden Nachlässigkeit unbedingt nötig ist, am Platze ist.

[1]) Vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1919, S. 825.

Besonders schwerfällig will einem durch die ständige ausschließliche Ausübung der Bestimmungen der Rechnungs- und Buchungsordnung nicht befangenen Beurteiler manche auf diesem Gebiet zu leistende Arbeit erscheinen.

Viel zeitraubende Arbeit beim Amt verursachen die Gas-, Wasser- und Stromrechnungen. Hier wäre zu prüfen, ob sich die Verteilung auf die Unternehmer nicht vereinfachen ließe durch eine einmalige Aufstellung eines einfachen pauschalisierenden Schlüssels unter Vermeidung der beispielsweise bei elektrischem Strom nötigen Berechnungen nach Zahl der Lampen und Stromstärke. Und ist es wirklich unbedingt erforderlich, daß diese Rechnungen der Direktion vorgelegt werden, um dort noch Rechnungsbüro und Hauptkasse zu beschäftigen? Die heute von den Lieferanten so ersehnte schnelle Zahlung wird damit gewiß nicht gefördert.

Abschlagszahlungen kehren bei größeren Baufonds in der jetzigen Zeit alle acht Tage wieder. Warum müssen diese durch die Direktion angewiesen werden? Wäre der Kontrolle nicht genügt, wenn vierteljährlich eine Abschlagszahlung, die ja immer die Leistungen der Gesamtzeit umfaßt, der Direktion vorzulegen wäre?

Die Zahl der Reisekostenberechnungen, die bei der Direktion zusammenlaufen, ist zu groß. Das muß schon daraus gefolgert werden, daß sich deren Zahlung immer sehr verzögert. Durch Reisepauschsummen könnte hier vieles vereinfacht werden. Stehen denn einer Pauschalierung der Dezernenten und Amtsvorstände und vieler anderer Beamten für die Reisen im Bezirk wirklich so große Bedenken entgegen? Für Bahnmeister und Rottenführer sind vor einiger Zeit Dienstaufwandspauschalsummen festgesetzt worden. Diese müssen aber — wenigstens bis vor kurzem — mittels Reisekostenrechnung liquidiert werden. Hat man übersehen, welche große Mehrarbeit durch die Behandlung aller dieser Rechnungen den Prüfungsstellen erwächst, und sollte hier nicht ein einfacherer Weg der Erstattung möglich sein?

Die Feststellung des Papierverbrauchs allein für Reisekostenrechnungen dürfte vielleicht auch die Notwendigkeit einfacherer Behandlung der Erstattung dieser Gelder ergeben.

Die Arbeit der Lohnrechnungsaufsteller und Stationskassen ist heute so groß, daß sie nur unter Heranziehung vieler Hilfskräfte geleistet werden kann. Die Folgen der Geldentwertung müssen hingenommen werden. Aber die Berechnung der Endsummen, besonders der Löhne, ist heute schon beinahe eine Doktorarbeit. Die alles berücksichtigenden Bestimmungen entspringen gewiß nur einem großen Gerechtigkeitssinn, aber sie kosten viel Geld. Man mag noch so viel Tabellen benutzen, die Teuerungsziffer 237 erfordert an vielen Stellen ein Multiplizieren mit drei Zahlen. Der Gesetzgeber muß neben dem Gerechtigkeitssinn auch den Sinn für praktische Durchführung seiner Gesetze walten lassen.

Beim Betriebsamt erfordert die Geräteverwaltung mindestens ½ Kraft. Alle Anforderungen der Dienststellen werden geprüft. Aber erstrecken kann sich die Prüfung bei der jetzigen Übung nur darauf, ob noch Mittel vorhanden sind oder nicht. Sind keine Mittel vorhanden, dann kann der Bedarf vorläufig nicht anerkannt werden. Urteilende Worte sollen hier unterbleiben. Es muß aber möglich sein, die immer wiederkehrenden, viele Arbeit verursachenden Anforderungen wenigstens bei denjenigen Geräten zu beseitigen, die von einer zentralen Beschaffungsstelle bezogen werden. An Hand der Unterlagen vergangener Jahre und unter Beurteilung der örtlichen Verhältnisse wird einmal im Jahre vom Amt die Stückzahl des Bedarfs jeder einzelnen Stelle — nicht der Geldwert — festgesetzt werden können. Auf Grund dieser Festsetzung darf dann die Dienststelle ohne Beteiligung des Amts jedes Vierteljahr eine bestimmte Zahl von der Zentralbeschaffungsstelle beziehen.

Solche an und für sich kleinen Vorgänge, die in der Summe aber sehr viel unproduktive Arbeit, d. h. nur Reibungsarbeit verursachen, werden demjenigen, der hören will, in großer Zahl von Männern des Außendienstes zu Ohren gebracht werden können. Auch hier wird die Zahl der zu ersparenden Arbeitskräfte wesentlich von der Durchführung abhängen und dabei wieder von dem festen Willen, sich von Bedenken frei zu machen, die sich aus dem an und für sich lobenswerten Festhalten an bestehenden Vorschriften ergeben.

Wer die Ruhraktion mitgemacht hat, weiß, wie zäh der Beamte an bestehenden Vorschriften hängt, und wie schwer es war, ihn davon zu überzeugen, daß jetzt freieres Handeln nur nach gesundem Menschenverstand meistens der Sache dienlicher sei. Und im Westen sind gewiß die Menschen beweglicher als in andern Teilen des Reichs.

Ist die Notwendigkeit und die Möglichkeit und an Hand beider der Umfang des Beamtenabbaues annähernd festgestellt, so muß sofort gefragt werden: „Was geschieht mit den Beamten, die das Opfer eines Abbaues werden?“

Tritt durch Beamtenabbau und andere Ersparnismaßnahmen eine Balanzierung des Staatshaushalts ein, so ist als erste Folge die sehnlichst erwünschte Stabilisierung der Mark zu erwarten.

Welche Folgen eine solche Stabilisierung mit sich bringt, wenigstens in der ersten Zeit, läßt sich kaum übersehen. Jedenfalls ist es zweckmäßig, bei Behandlung der vorliegenden Frage mit gewissen Erschwernissen in der Absatzmöglichkeit unserer Industrie, mit einem anfänglichen Stocken in unserm wirtschaftlichen Leben überhaupt zu rechnen. Ein Unterkommen von abgebauten Köpfen in Zweigen des Wirtschaftslebens wird gerade dann unter Umständen unmöglich sein, und der Staat wird seine abgebauten Köpfe behalten müssen.

Die Aktivität eines Beamtenabbaues müßte daher auch sofort in der Richtung einsetzen, daß der Staat von sich aus jetzt vorhandene Möglichkeiten der Unterbringung von Kräften feststellt und gleichzeitig einen Anreiz gibt zum freiwilligen Ausscheiden aus dem Beamtenverhältnis.

Vorstellen könnte man sich beispielsweise einen solchen Anreiz in der Zusicherung der Weiterzahlung des ungekürzten Gehaltes auf eine gewisse Zeit. Ein solcher Anreiz würde allerdings auch manche tüchtige Kraft zum Verlassen des Staatsdienstes bewegen.

Aber mit dem Abstoßen vorzugsweise der weniger tüchtigen Kräfte wird von vornherein nicht gerechnet werden können.

Die Behandlung dieser Frage geht über den Rahmen, der diesen Zeilen gesetzt ist, hinaus.

Aktive Abbaupolitik, besonders bei der Unterbringung der abzubauenden Kräfte, muß jedoch nachdrücklichst als Schlußforderung erhoben werden.

Das Geldentwertungsproblem im Eisenbahnfrachtrecht.

Vom Assessor **Dr. jur. Haustein**, Halle (Saale).

Die im größten Ausmaß fortschreitende Geldentwertung hat nicht nur im Wirtschafts- sondern auch im Rechtsleben zu einer sich von Tag zu Tag steigernden Unsicherheit geführt. Die deutsche Reichsmark ist zwar gesetzliches Zahlungsmittel geblieben, ihren Charakter als allgemeinen Wertmesser hat sie jedoch verloren, da der innere Wert des Geldes, die Kaufkraft, unbeständig geworden ist. Im Deutschen Reiche tritt diese Tatsache in der Weise in die Erscheinung, daß die Sachwerte — an der Mark gemessen — steigen oder fallen. In Wirklichkeit handelt es sich jedoch nicht um ein Steigen oder Fallen der Sachwerte, sondern um eine Veränderung des Wertes der Mark. Die Geldentwertung berührt im Rechtsleben vor allem die Gestaltung der auf schuldrechtlicher Grundlage beruhenden Ansprüche und — soweit die Reichsbahn in Frage kommt — speziell die Behandlung der aus den §§ 88, 95 EVO. geltend gemachten Ersatzansprüche gegen den Fiskus. Der Einfluß der Geldentwertung auf die Ersatzansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrag soll im folgenden näher betrachtet werden.

1. Am 31. Juli 1914 trat im Deutschen Reiche die Papierwährung rechtlich neben die Goldwährung, tatsächlich an ihre Stelle. Denn durch das am Tage der Verkündung in Kraft getretene Gesetz, betreffend die Reichskassenscheine und die Banknoten vom 4. August 1914 (RGBl. S. 347) wurde mit Rückwirkung auf den 31. Juli bis auf weiteres die Reichshauptkasse von der Verpflichtung zur Einlösung der Reichskassenscheine und die Reichsbank von der Verpflichtung zur Einlösung ihrer Noten entbunden. Das am 4. August 1914 verkündete und in Kraft getretene Darlehnskassengesetz schuf neue Geldzeichen unter der Bezeichnung Darlehnskassenscheine, die bei allen Reichskassen sowie bei allen öffentlichen Kassen im Reich und in den Ländern nach ihrem vollen Nennwert in Zahlung genommen werden müssen. Gesetzliche Zahlungsmittel sind also in Deutschland seit Kriegsbeginn uneinlösbare Reichsbanknoten und Reichskassenscheine, sowie für Zahlungen an öffentlichen Kassen die Darlehnskassenscheine. Dem Papiergeld ist durch die erwähnten Gesetze Zwangskurs zum Nennwert verliehen worden, und dieser Nennwertzwangskurs der Mark ist bis heute noch nicht aufgehoben worden. Daraus ergibt sich folgendes: Befriedigt ein Schuldner pünktlich seinen Gläubiger, so braucht er auf Grund der angeführten positiven Gesetzesbestimmungen

lediglich den Nennwert der Geldforderung in Papiermark zu zahlen. Eine in der Zeit zwischen der Begründung des Schuldverhältnisses und der Tilgung der Schuld eingetretene Geldentwertung bleibt außer Betracht. Es gilt insoweit die Fiktion Mark = Mark, d. h., die ursprünglich geschuldete Markgröße und die am Fälligkeitstage gezahlte Geldsumme werden wirtschaftlich als gleichwertige Faktoren behandelt. Dadurch können naturgemäß große Härten entstehen. Aber die Möglichkeit zu helfen, scheitert an der positiven gesetzlichen Regelung. — Werden gegen die Reichsbahn begründete Schadensersatzforderungen aus dem Eisenbahnfrachtvertrag erhoben und die Gläubiger rechtzeitig befriedigt, so kommen die gleichen Gesichtspunkte zur Anwendung.

2. Wird jedoch die Bezahlung der Schadensersatzsumme verzögert, und liegen die in den §§ 284, 285 BGB. festgelegten Voraussetzungen des Verzuges (Fälligkeit der Schuld-Mahnung des Gläubigers mit Ausnahme des im § 284 Abs. 2 erwähnten Falles — Vorliegen eines vom Schuldner zu vertretenden Umstandes) vor, so geht eine während des Verzuges eingetretene Geldentwertung nach einer heute in Schrifttum und Rechtsprechung durchaus vorwiegenden Ansicht zu Lasten des Schuldners. Diese Folge wird zwar von Formaljuristen, deren Zahl glücklicherweise immer kleiner wird, auch heute noch abgelehnt. Sie ist aber innerlich begründet und folgt aus dem Wesen des Rechtes. Es wäre doch merkwürdig, wenn es dem säumigen Schuldner, der die Erfüllung seiner Verbindlichkeit — womöglich noch in doloser Weise — hinausschiebt, in einer durch die Rechtsordnung sanktionierten Weise freistände, die verspätete Zahlung mit einem heute vielleicht um das Vieltausendfache entwerteten Markbetrag zu leisten. Der Gläubiger, der gehorsam den Gesetzen seine Leistungen rechtzeitig bewirkt hat, käme dann überhaupt nie zu einer äquivalenten Gegenleistung, und jeder Schuldner könnte heute kein besseres Geschäft machen, als die Zahlung zu verweigern und es auf einen Prozeß ankommen zu lassen.

Die positiven Gesetzesbestimmungen, auf Grund deren dem Schuldner der volle Verzugsschaden aufgebürdet werden kann, befinden sich in den §§ 286, 288 BGB. Nach § 286 hat der Schuldner dem Gläubiger den durch den Verzug entstandenen Schaden zu ersetzen. Diese Regelung gilt auch für Geldschulden. Grundsätzlich ist eine Geldschuld mit 4 % für das Jahr während des Verzuges zu verzinsen. „Kann der Gläubiger aus einem anderen Rechtsgrund höhere Zinsen verlangen, so sind sie fortzuentrichten. Die Geltendmachung eines weiteren Schadens ist nicht ausgeschlossen.“ Danach muß bei der Feststellung des Verzugsschadens der Umstand, daß der Gläubiger infolge des Verzuges des Schuldners anderwärts Kredit zu einem sehr hohen Zinsfuß in Anspruch nehmen mußte, unbedingt zu Lasten des Schuldners gehen. Ebensowenig kann es aber angesichts der gesetzlichen Regelung einem Zweifel unterliegen, daß der Schuldner den dem Gläubiger während des Verzuges durch das Sinken des Kurses und der Kaufkraft der Mark entstandenen Schaden zu ersetzen hat. Der Grundsatz, daß bei pünktlicher Zahlung Geldschulden durch Hingabe von Papiermark in Höhe des Nennwertes der Forderung getilgt werden, verwandelt sich im Falle des Verzuges dahin, daß der Schuldner den vollen Verzugsschaden auszugleichen hat.

Diese Folgen gelten in gleicher Weise für den Privatmann, den Geschäftsmann und den Fiskus als Schuldner. Der Verzug bedeutet heute in vermögensrechtlicher Hinsicht unter Umständen eine ungeheure Belastung für den Schuldner. In viel größerem Maße als früher ist es daher heute ein Gebot der Selbsterhaltung, Verbindlichkeiten rechtzeitig zu begleichen. Auch den Reklamationsbehörden der Reichsbahn ist dringend zu empfehlen, Schadensersatzansprüche mit tunlichster Beschleunigung zu behandeln. Milliarden können auf diese Weise dem Staat erhalten werden.

3. Die Frage, wann der Verzug beginnt und von welchem Zeitpunkt ab infolgedessen die Geldentwertung zu Lasten des Schuldners geht, bedarf in diesem Zusammenhang einer kurzen Erörterung. Jeder Kaufmann und jeder Privatmann, gegen den Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden, ist bei einem ordnungsmäßigen Geschäftsbetrieb sofort in der Lage, diese Ansprüche nach Grund und Höhe zu prüfen. Er kann sich in kürzester Zeit ein Urteil darüber bilden, ob er tatsächlich schadensersatzpflichtig ist oder nicht. Auch in größeren industriellen Werken ist dieses Ergebnis durch eine zweckentsprechende Gestaltung der Organisation zu erreichen. Infolgedessen ist es mit Rücksicht auf die Interessensphäre des Gläubigers nicht mehr als recht und billig, daß im gewöhnlichen Geschäftsleben bereits mit dem Tage der Anmeldung des Schadens die Verzugsfolgen eintreten, und für die Berechnung der Höhe der vom Schuldner auszugleichenden Geldentwertung der Zeitraum zugrunde gelegt wird, der zwischen dem Tage der Geltendmachung des Schadens und der Zahlung selbst liegt.

Die Fälligkeit von Schadensersatzansprüchen aus dem Eisenbahnfrachtvertrag läßt sich im Rahmen der eben entwickelten Gesichtspunkte nicht beurteilen. Der Eisenbahnbetrieb nimmt räumlich einen viel größeren Umfang ein als andere Unternehmungen. Zur Bewältigung der der Eisenbahn obliegenden Aufgaben ist eine weitverzweigte Organisation erforderlich, die in ihren Ausmaßen diejenige privater Werke und auch anderer Staatsbetriebe bei weitem überragt. An der Ausführung eines Frachtvertrages sind zahlreiche Dienststellen und Bedienstete beteiligt. Werden nun an den Fiskus wegen des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung von Beförderungsgut Schadensersatzansprüche gestellt, so ist er aus den eben angeführten Gründen nicht ohne weiteres in der Lage, die Berechtigung der Ansprüche zu beurteilen. Es bedarf oft langwieriger Untersuchungen und eingehender Erörterungen, ehe die Urteilsgrundlagen gesammelt sind. Deshalb kann der im Geschäftsleben gültige Grundsatz, daß die Verzugsfolgen vom Tage der Schadensanmeldung an eintreten, im Eisenbahnbetrieb nicht angewendet werden. Man muß der Reichsbahn eine Überlegungsfrist, die je nach der Sachlage ein bis zwei Monate umfaßt, zubilligen, innerhalb der sie die erhobenen Ansprüche nach Grund und Höhe prüfen kann. Erst nach Ablauf dieser Frist tritt die Fälligkeit, und, wenn dann nicht gezahlt wird, und das Zögern des Fiskus ein schuldhaftes ist, der Verzug ein. Eine Geldentwertung während der Überlegungsfrist geht demnach zu Lasten des Gläubigers. Den Fiskus trifft insoweit keine Entschädigungspflicht. (Vgl. hierzu auch Dr. Kaumanns, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1921, Nr. 29.)

4. Die meisten Gläubiger der Reichsbahn begründen den Verzugsschaden infolge der Geldentwertung, den sie neben den Ansprüchen aus § 88 EVO. geltend machen, mit der Behauptung, sie hätten bei rechtzeitiger Zahlung das Geld in einer Weise verwendet, daß für sie die volle Kaufkraft der Papiermark erhalten geblieben wäre, sei es, daß sie sich Ersatzstücke, Sachwerte oder wertbeständige ausländische Zahlungsmittel verschafft hätten. Es ist eine der strittigsten Fragen auf dem Gebiet der Lehre von der Geldentwertung, wie sich hierbei die Beweislast regelt.

Das Reichsgericht, dem sich die meisten Oberlandesgerichte angeschlossen haben, lehnt eine abstrakte Geltendmachung des Geldentwertungsschadens in der eben angeführten Weise ab, da nach den gesetzlichen Bestimmungen die Mark Wertmesser mit gleichbleibender Kraft sei (J. W. 1922, S. 159). Zur Begründung des Verzugsschadens müßten besondere Umstände dargelegt, und es müsse unter Beweis gestellt werden, daß der Gläubiger infolge des Verzuges und der Geldentwertung bei bestimmten Geschäften Schaden erlitten hätte. Lediglich zugunsten der ausländischen Markgläubiger wird unterstellt, daß sie alsbald bei Zahlung den Betrag in ihre heimische Währung umgewandelt hätten, und infolgedessen bis zu einem gewissen Grade die abstrakte Geltendmachung des Schadens zugelassen. In dieser Richtung bewegen sich z. B. die Urteile des Oberlandesgerichtes Frankfurt vom 26. 10. 22 — 145/22, Düsseldorf vom 15. 12. 22 — 7 U 138/22, Köln vom 10. 1. 23 — 1 U 462/22, Hamburg vom 20. 12. 22 usw.

Die Reklamationsbehörden der Reichsbahn beurteilen bei der Behandlung von Entschädigungsanträgen die Beweisfrage meistens ebenfalls unter den eben entwickelten Gesichtspunkten. Es liegt auf der Hand, daß die Reichsbahn als Schuldner hier von vonherein eine überlegene Stellung einnimmt. Der dem Gläubiger obliegende Nachweis des konkreten Schadens ist durchweg äußerst schwierig — oft eine probatio diabolica —, und in den meisten Fällen wird daher sein Recht, den Geldentwertungsschaden zu fordern, an der Beweismöglichkeit scheitern.

Die Haltung der Gerichte in der Frage der Beweisregelung wird jedoch allgemein als ungerecht empfunden, und es hat sich eine starke Gegenströmung gebildet. In der Tat erscheinen die Folgen, die das Reichsgericht aus dem Zwangskurs der Mark zieht, nicht allenthalben zutreffend. Es ist bereits eingangs hervorgehoben worden, daß das Geld zwei Funktionen besitzt. Es ist Zahlungsmittel und allgemeiner Wertmesser. Der Zwangskurs berührt lediglich die Funktion des Geldes als Zahlungsmittel und führt zu der Unterstellung der Mark als einer Größe von gleichbleibender Kraft nur im Rahmen einer pünktlichen Begleichung der Geldschuld (s. oben Nr. 1). Diese Gesichtspunkte entbehren aber jeder Berechtigung im Falle des Verzuges. Es spricht eine tatsächliche Vermutung für den Gläubiger, daß er heutzutage mit dem geschuldeten Geld mehr als die gesetzlichen Verzugszinsen verdient hätte. Wenn er geltend macht, er hätte in einer bestimmten Art mit dem Geld gearbeitet und so einen ganz bestimmten Gewinn erzielt, so ist das ohne weiteres glaubhaft. Denn nachdem jedermann durch die fortschreitende Geldentwertung die Augen geöffnet worden sind, ist die Beschaffung von Sachwerten oder wertbeständigen Valuten das Normale geworden. Die Zahl derer, die die Papiermark bei rechtzeitiger Zahlung in den Kassenschrank oder als Markguthaben anlegen, dürfte verschwindend gering sein. — Es liegt ein prima-facie-Beweis in dem Sinne vor, daß jeder Gläu-

biger wirtschaftlich vernünftig handelt. Nach alledem sollte es nicht mehr Aufgabe der Gläubiger sein, den Schaden konkret in der vom Reichsgericht geforderten Weise nachzuweisen, sondern umgekehrt Aufgabe des Schuldners, den Gegenbeweis zu führen, daß der Gläubiger im einzelnen Fall das Geld so angelegt haben würde, daß er ohnehin von der Geldentwertung betroffen worden wäre (§ 287 BGB.). Diesen Standpunkt, der sich weniger auf formal juristische als auf wirtschaftliche Erwägungen stützt und den Bedürfnissen des Lebens in jeder Richtung mehr Rechnung trägt als die Rechtsprechung des Reichsgerichtes, haben sich bereits mehrere Gerichte, z. B. das Landgericht Berlin I und neuerdings auch das OLG. Düsseldorf (J. W. 1923, S. 460 und 523) zu eigen gemacht. Es ist nicht ausgeschlossen, daß über kurz oder lang auch der höchste Gerichtshof seine Ansicht revidiert, und sei es schließlich auch nur in der vom Senatspräsident Dr. Hagens (J. W. 1923, S. 106) angeregten Weise, daß die Anforderungen an den vom Gläubiger zu erbringenden Beweis gemäß § 287 ZPO. auf ein Minimum reduziert werden. Aufgabe der Reklamationsbehörden wird es sein, die Rechtsprechung der Gerichte, mit denen sie zu tun haben, in der angegebenen Richtung zu verfolgen und gegebenenfalls ihre Praxis entsprechend umzustellen.

5. Während über die Frage der Beweislast eine ziemlich reichhaltige Literatur und Rechtsprechung besteht, sind grundsätzliche Erörterungen über das Maß der Ersatzleistung für Geldentwertungsschaden beim Schuldnerverzug nur in geringem Umfang vorhanden.

Oberster Grundsatz auch für die Reklamationsbehörden der Reichsbahn ist, wucherische Ansprüche und solche, die gegen die Preistreiberei-Verordnung verstoßen, mit Nachdruck zurückzuweisen und Reklamanten, deren Ansprüche sich in diesem Rahmen bewegen, der Staatsanwaltschaft anzuzeigen. Es ist jedoch gerade in unserer Zeit, wo bei täglich veränderter Wirtschaftslage die Basis für jede vernünftige und gerechtfertigte kaufmännische Kalkulation fehlt, für den Nichtkaufmann schwierig zu erkennen, ob eine Forderung wucherisch ist oder unter die Preistreibereiverordnung fällt. In dieser Hinsicht bieten das bekannte bahnbrechende Urteil des ersten Strafsenats des Reichsgerichts vom 19. Dezember 1920 und das vom Reichswirtschafts- und Reichsjustizminister herausgegebene Rundschreiben an alle Landesregierungen über die Grundsätze, die sich im Laufe der Jahre in der Rechtsprechung und in der Verwaltungspraxis für die Feststellung des angemessenen Preises gemäß § 1 Nr. 1 der Preistreibereiverordnung herausgebildet haben (Preuß. Justiz-Ministerialblatt vom 12. Januar 23), ausgezeichnete Anhaltspunkte. Sie sind dem Studium der Reklamationsbehörden unter dem angegebenen Gesichtspunkt dringend zu empfehlen.

Werden ausnahmsweise gegen die Reichsbahn begründete Ansprüche nach § 95 EVO. geltend gemacht, so ist der volle Schaden zu ersetzen. Die Reichsbahn muß also den Wert des Gutes am Tage der Zahlung erstatten. Der Gläubiger erleidet daher in diesem Falle nie einen Schaden. Denn eine bei verzögerter Zahlung eintretende Geldentwertung wird durch einen entsprechend höheren Ersatzbetrag ausgeglichen.

In der Regel bildet jedoch die rechtliche Grundlage für die Erstattungsansprüche der Gläubiger aus dem Frachtvertrag nicht § 95, sondern § 88 EVO. Danach ist der gemeine Handelswert und in dessen Ermangelung der gemeine Wert zu ersetzen, den Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Absendung in dem Zeitpunkt der Annahme zur Beförderung hatte. Geschuldet wird insoweit nur ein begrenzter Geldbetrag. Kommt der Fiskus mit dessen Bezahlung in Verzug, so kann der Gläubiger den Ausgleich der Geldentwertung nur in der Weise verlangen, wie ihn jeder Gläubiger einer festbegrenzten Markforderung beanspruchen kann. Man hat demgegenüber behauptet, der gesetzgeberische Grund des § 457 HGB. (§ 88 EVO.) sei die Möglichkeit der Ersatzbeschaffung. Werde der Ersatzanspruch auf eine feste Summe Geldes nicht rechtzeitig befriedigt, so verwandle er sich in einen Anspruch auf Naturalrestitution im Sinne des § 249 BGB., und die Reichsbahn habe deshalb bei Verzug den Wert des Gutes am Tage der Zahlung zu ersetzen. Dem kann nicht beigepflichtet werden. Das Reichsgericht hat mehrfach (z. B. RGZ. Bd. 96. S. 125; 100, S. 104) ausgesprochen, daß § 88 EVO. nicht den Zweck verfolge, den Absender zur Wiederanschaffung der Ware instand zu setzen. „Der Schadensersatz soll nicht nach den besonderen Interessen des einzelnen Beteiligten, sondern zum Schutz der Eisenbahn gegen übermäßige, ihrer Höhe nach nicht voraussehbare Ersatzansprüche auf Grund allgemeiner wirtschaftlicher Gesichtspunkte bestimmt werden."

Wie das Maß der Ersatzleistung für den Geldentwertungsschaden beim Schuldnerverzug im einzelnen zu ermitteln ist, ist schwierig. Geiler (J. W. 1923, S. 103) schlägt als maßgebenden Faktor die Inlandskaufkraft der Papiermark vor. Kraner (a. a. O., S. 106) will die Entscheidung dem freien Ermessen des Richters überlassen. Süßkind (a. a. O., S. 108) beurteilt die Frage verschieden, je nachdem ein Verbraucher oder ein gewerblich tätiger Geschäftsmann als Fordernder auftritt. Im ersteren Fall soll der Lebenshaltungsindex maßgebend sein, im letzteren würde die Geldentwertung nach der Art des Gewerbezweiges verschieden festgestellt werden. Die Vorschläge können hier im einzelnen nicht näher untersucht werden. Für die Praxis am brauchbarsten sind m. E. die in den oben erwähnten Richtlinien des Reichswirtschafts- und Reichsjustizministers enthaltenen Anregungen, denen sich auch Hundemer in der „Gießerei", 6. Heft vom 5. Februar 1923, S. 50, angeschlossen hat. Es heißt in den Richtlinien:

„Die Maßstäbe für die Geldentwertung sind verschieden, je nachdem ob es sich um Auslandsware — wozu auch die sogenannten Konsignationslager zu rechnen sind — oder um Inlandsware, die überwiegend aus ausländischen Rohstoffen hergestellt ist, handelt, oder um Ware, die im Inland aus überwiegend inländischen Rohstoffen erzeugt ist. Da für ausländische Rohstoffe, Halb- und Fertigfabrikate Bezahlung in fremder Währung zu leisten ist, erscheint es zur Erhaltung des Betriebskapitals notwendig, die Anpassung des Warenpreises an den jeweiligen, amtlich notierten Kurs des ausländischen Geldes im Zeitpunkte des Verkaufs zuzulassen, d. h. maßgebend für die Berücksichtigung der Geldwertveränderung hinsichtlich des in Mark ausgedrückten Wertes der Lagerware ist die an der fremden Währung gemessene Veränderung unseres Wertmessers (äußere Geldentwertung). An diesem Maßstab dürfen naturgemäß nicht die auf der ausländischen Ware ruhenden inländischen Gestehungskosten, wie Frachten, Löhne, Gehälter usw., gemessen werden. Für diese, ebenso wie für die reinen Inlandswaren, gilt als Maßstab eine der Veränderung der Kaufkraft der Mark im Inland entsprechende Zahl (innere Geldentwertung).

Es ist nicht zu verkennen, daß eine mathematisch genaue, jederzeit zutreffende Feststellung dieser jeweiligen Kaufkraft der Mark im Inlande kaum zu erreichen sein wird. Um zu einem praktischen Ergebnisse zu gelangen, kann es sich daher nur darum handeln, diejenige Zahl zu wählen, die unter billiger Berücksichtigung der Belange der breiten Verbraucherschichten einerseits, der Erzeuger und Händler andererseits dem gesuchten Maßstab am nächsten kommt. Dies wird die allmonatlich vom Statistischen Reichsamte veröffentlichte Indexziffer der durchschnittlichen Lebenshaltungskosten sein. In dieser Zahl kommen alle preisbildenden Faktoren, die in der verarbeiteten und nach einem längeren Verteilungsgange zum Verkaufe bereitgestellten Ware enthalten sind, einschließlich der Löhne und Gehälter sowie auch der den Preisanstieg hemmenden Momente der Brotzuschüsse und Wohnungsverbilligung zum Ausdruck. (Vgl. „Die Preisgestaltung im Einzelhandel", „Mitteilungen für Preisprüfungsstellen", Jahrgang 1922, S. 69.)"

An Hand dieser Richtlinien wird sich unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse des Einzelfalles ohne allzu große Schwierigkeiten feststellen lassen, inwieweit der geltend gemachte Geldentwertungsschaden berechtigt ist.

6. Häufig wird gegenüber den Geldentwertungsansprüchen konkurrierendes Verschulden des Gläubigers eingewendet. Unterläßt es der Gläubiger, den Schuldner in aller Form auf das Risiko der Geldentwertung aufmerksam zu machen, so wird ihm öfters von dem Schuldner entgegengehalten, er sei auf die Gefahr der Schadenshöhe nicht hingewiesen worden und habe sie daher nicht zu vertreten (§ 254 Abs. 2 BGB.). Als die Geldentwertung noch nicht ein derartiges Tempo wie heute angenommen hatte, mag die Möglichkeit, den Schuldner mit diesem Einwand zu hören, vorhanden gewesen sein. Heute jedoch, wo jeder Schuldner weiß, in welchem Maße die Papiermark an Kaufkraft hinter der Goldmark zurücksteht, muß er von sich aus ohne weiteres mit einem ganz gewaltigen Schaden seines Gläubigers rechnen, so daß ein Hinweis auf die Gefahr eines ungewöhnlich großen Schadens — von ganz vereinzelten Ausnahmefällen abgesehen — überflüssig erscheint.

Zum Teil bemängeln säumige Schuldner die Höhe des Geldentwertungsschadens mit der Begründung, die infolge des Steigens der Preise eingetretene Erhöhung habe der Gläubiger insofern selbst verschuldet, als es seine Pflicht gewesen wäre, sofort nach Bekanntwerden des Schadens sich Ersatz zu beschaffen. Die Stellung der Gerichte zu dieser Frage ist nicht einheitlich. Während das OLG. Naumburg in dem Urteil 6 U. 62/23 vom 25. April 1923 den Einwand als berechtigt anerkennt, führt das LG. Leipzig in dem Urteil 13 Cg 186/20 vom 27. Januar 1922 aus:

„Damals konnte der Kläger nicht absehen, ob die Weinpreise steigen oder fallen würden. Das Risiko, die Ersatzware vielleicht zu teuer zu kaufen, brauchte er nicht einzugehen, da er zu dieser Zeit noch gar nicht wußte, ob er vom Beklagten Schadensersatz bekommen würde. Aber selbst angenommen, er hätte sich schon vor längerer Zeit Ersatz be-

schafft, so würde er doch dafür kaufkräftigere Münze aufgewendet haben, durch deren Hingabe ihm als Geschäftsmann die Möglichkeit anderen Verdienstes mittels dieses Geldes entgangen wäre. Die Erstattung des seinerzeit aufgewendeten Betrages würde also einen tatsächlichen Schaden nicht ausgleichen.“

Allgemeine Richtlinien, wann Geldentwertungsansprüchen gegenüber der Einwand des § 254 BGB. wirksam erhoben werden kann, lassen sich schwer aufstellen. Es wird dabei stets auf die besondere Lage des Einzelfalles abgestellt werden müssen. In jedem Fall ist jedoch zu beachten, daß sich das Maß des Schadensersatzes nach der Interessensphäre des Gläubigers bestimmt. Es ist seine wirtschaftliche Lage, wie sie sich ohne den Verlust der Sendung gestaltet hätte, mit der Lage zu vergleichen, die infolge des Verlustes der Sendung eingetreten ist, und die Entschädigung so zu bemessen, daß sie einen Ausgleich herbeiführt. Dabei muß naturgemäß der veränderten Kaufkraft des Geldes Rechnung getragen werden.

7. Von großer Bedeutung bei nachträglicher Geltendmachung von Geldentwertungsschäden ist für die Reichsbahn die Bestimmung in § 98 EVO., wonach die Verjährungsfrist für Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist ein Jahr seit der Ablieferung bzw. seit dem Ablauf der Lieferfrist beträgt.

Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichtes unterbrach bisher eine Feststellungs- wie eine unbezifferte Leistungsklage die Verjährung des ganzen geltend gemachten Anspruchs. Dagegen wurde durch eine bezifferte Leistungsklage die Verjährung nur in Höhe des geforderten Betrages unterbrochen. Diese Folge galt auch dann, wenn der Gläubiger den ganzen Schaden einzuklagen beabsichtigte, seine Schätzung sich aber nachträglich als überholt erwies (RG. Bd. 75, S. 306). Neuerdings hat das Reichsgericht (Bd. 102, S. 143) unter dem Druck der wirtschaftlichen Verhältnisse seine Ansicht geändert. Wenn sich aus dem Klageantrag nach dem Inhalt der Klagefrist ergäbe, daß der Kläger nicht einen ziffernmäßig festgelegten Betrag als Geldentschädigung schlechthin, sondern im Sinn von § 249 Satz 2 BGB. denjenigen Geldbetrag fordere, der zum vollen Ausgleich des entstandenen Schadens notwendig sei, so werde in jedem Fall die Verjährung des ganzen Anspruches durch dessen gerichtliche Geltendmachung unterbrochen. Es könne dann nicht davon gesprochen werden, daß in der Klage nur ein Teilbetrag des Schadens geltend gemacht sei, demgegenüber der erst später geforderte Betrag den Restbetrag darstelle, dem dann die Verjährungseinrede entgegenstünde.

Speziell für die Folgen aus dem Eisenbahnfrachtvertrag ergibt sich demnach: Hat der Kläger den Schaden rechtzeitig in einer Weise geltend gemacht, aus der sich unzweifelhaft ergibt, daß er den gesamten Schaden ausklagen wollte, so ist durch die gerichtliche Geltendmachung die Verjährung des ganzen Anspruches unterbrochen. Insoweit ist gegenüber der erst nach dem Ablauf der Verjährungsfrist des § 98 EVO. stattfindenden Erweiterung des Klageantrages die Einrede der Verjährung unwirksam.

Hat jedoch der Kläger von vornherein bewußt nur einen Teilbetrag des Schadens eingeklagt, so schlägt gegenüber der erst nach dem Ablauf der Verjährungsfrist stattfindenden Geltendmachung des weiteren Geldentwertungs- und Verzögerungsschadens die Verjährungseinrede durch.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Bevorstehende Betriebsschwierigkeiten.** Der Reichsverkehrsminister hat, wie wir der D. A. Z. entnehmen, in einem Rundschreiben die Handelskammern und die Wirtschaftsvereinigungen darauf hingewiesen, daß in diesem Herbst der gesamte Güterverkehr unmöglich durch die Eisenbahn glatt bewältigt werden könne. Die Verkehrsverhältnisse würden sich ähnlich gestalten wie im Kriegswinter 1916/17. Den Eisenbahndienststellen werden Dringlichkeitslisten an die Hand gegeben werden müssen, aus denen ersichtlich ist, in welcher Reihenfolge die verfügbaren Wagen für die einzelnen Güter zugeteilt werden sollen. Die Lebensmittelabfuhr soll unbedingt sichergestellt werden. Erst wenn der Wagenbedarf für Eilgut, Stückgut und Tiere, für Kartoffeln, Brotgetreide, Mehl, Zucker und andere Lebensmittel vollständig gedeckt worden ist, werden Wagen für andere Güter der Dringlichkeitsliste gestellt werden können. Von der Reihenfolge wird nur bei Notfällen ganz besonderer Art nach Entscheidung der Eisenbahnverwaltung abgewichen werden können. Aus den vom Reichsverkehrsministerium angegebenen Gründen für diese beklagenswerten, aber voraussichtlich nicht zu ändernden Erscheinungen ist hervorzuheben:

1. Eine große Anzahl von Güterwagen der deutschen Reichsbahn ist von den Feinden im besetzten Gebiet zurückbehalten und fehlt zur Befriedigung des Wagenbedarfs im unbesetzten Deutschland.

2. Die Zollmaßnahmen der Feinde an der Grenze zwischen dem besetzten und unbesetzten Gebiet bedingen eine Stauung von Wagen auf den Grenzbahnhöfen und der davor liegenden Strecken.

3. Infolge Stillegung der großen Durchgangsstrecken in West- und Süddeutschland muß der Güterverkehr zum Teil auf großen Umwegen über wenig leistungsfähige Gebirgsstrecken bedient werden.

4. Die Wasserstraßen werden wegen Wassermangels und aus wirtschaftlichen Gründen nicht in dem früheren Umfange zur Verkehrsbedienung herangezogen werden können.

5. An Stelle der Ruhrkohle muß in großem Umfange Kohle über die Seehäfen eingeführt werden.

6. Infolge der ungünstigen Witterung hat sich die Einbringung der Ernte verzögert.

Der Reichsverkehrsminister weist darauf hin, daß aus dem zur Verfügung stehenden Güterwagenpark um so höhere Leistungen herausgeholt werden können, je mehr der Umlauf der Wagen beschleunigt wird. Die Verkehrtreibenden können zur Verbesserung dieses Umlaufs wirksam beitragen, wenn sie die Wagen mit größter Beschleunigung be- und entladen. Während der Eisenbahnbetrieb im allgemeinen Tag und Nacht arbeitet, werde im Be- und Entladegeschäft an vielen Stellen nur in einer Schicht — das sind acht Stunden täglich — gearbeitet. Es werde deshalb dringend gebeten, daß von den Verkehrtreibenden auch die späten Nachmittagsstunden und in den großen Werken auch die Nachtstunden zur Be- und Entladung ausgenutzt werden.

— **Einschränkung des Personenverkehrs.** Halbamtlich wird mitgeteilt: Die Rückwirkung der Ruhrbesetzung und die Beförderung der lebenswichtigsten Güter, besonders der Ernte, zwingen die Eisenbahn, zur Bewältigung des Güterverkehrs alle Kräfte auf das äußerste anzuspannen. Diese Notwendigkeiten zwingen ihrerseits zu Einschränkungen des Personenverkehrs, dessen Anschwellen unmittelbar auf den Güterverkehr einwirkt und zu einem erheblichen Teil auf wirtschaftlich nutzlose Fahrten zurückzuführen ist. Um die zahlreichen, den Güterverkehr störenden Sonderzüge zu festlichen Veranstaltungen aufs äußerste einzuschränken, blieb nichts übrig, als die Genehmigung von sogenannten Gesellschaftssonderzügen (Sonderzüge mit ermäßigten Fahrpreisen) vorübergehend den örtlich zuständigen Behörden überhaupt zu untersagen und die ausnahmsweise Zulassung solcher Züge von Fall zu Fall dem Ministerium vorzubehalten. Ferien-, Messe-, Kinder-, Auswanderer- und Flüchtlingssonderzüge bleiben bestehen.

Alle Maßnahmen der Reichsverkehrsverwaltung zur Einschränkung überflüssigen Verkehrs für sich allein bleiben unvollkommen und sind von sehr beschränktem Erfolg. Selbst starke Tariferhöhungen wirken, das hat die letzte Zeit gezeigt, auf den Personenverkehr nur wenig dämpfend. Wirklicher Erfolg kann nur erwartet werden, wenn es gelingt, das Übel an der Wurzel zu bekämpfen, den Anlaß zu überflüssigen Massenreisen zu beseitigen und auf den Willen der Reiselustigen zu verständiger Selbstbeschränkung einzuwirken.

Der Gedanke muß sich durchringen, daß die Zeit nicht dazu angetan ist, Feste zu feiern und Luxusfahrten zu unternehmen. Auch Versammlungen zu wissenschaftlichen und ähnlichen Zwecken sollten auf bessere Zeiten verschoben werden. Persönliche Wünsche müssen gegenüber dem allgemeinen Wohl zurücktreten.

— **Erhöhung der Schlüsselzahl im Personen- und Güterverkehr.** Mit Rücksicht auf die mit der Geldentwertung zusammenhängende zahlenmäßige Steigerung aller Ausgaben hat der Reichsverkehrsminister unter Zustimmung des Reichskabinetts vom 1. September ab die Schlüsselzahl im Güterverkehr von 1,2 auf 1,8 Millionen heraufgesetzt. Gleichzeitig werden Ausnahmetarife für Obst und Gemüse eingeführt werden. Die Kartoffeln werden heute schon zu $^1/_5$ des normalen Tarifsatzes, also weit unter den Selbstkosten, gefahren.

— Gültigkeit der gelösten Fahrkarten vor Tariferhöhungen. Zur Entlastung der Fahrkartenausgaben bei Eisenbahntariferhöhungen sollen, solange die viertägige Gültigkeit der Fahrkarten nicht beschränkt wird, die an den letzten 3 Tagen vor der Tariferhöhung verkauften Fahrkarten mit dem letzten Tage vor der Erhöhung abgestempelt werden. Der Fahrkartenverkauf zum alten Preise wird am letzten Tage, falls die Dienststunden der Ausgabestellen nicht schon früher zu Ende sind, ausnahmslos um 12 Uhr mitternachts eingestellt. Die Reisenden lösen deshalb die Fahrkarten für die 3 Tage nach der Erhöhung möglichst schon am 3. oder 2. Tage vorher.

— Rechtzeitige Abrollung der Stückgüter mit Winterkartoffeln. Voraussichtlich ist damit zu rechnen, daß, wie im Vorjahre auch in diesem Herbst ein großer Teil der Bevölkerung in den Großstädten und dicht bevölkerten Industriegebieten seinen Bedarf an Winterkartoffeln als Frachtstückgut mit der Eisenbahn selbst beziehen und selbst vom Schuppen abholen wird. Im Vorjahre traten bei den Empfangsgüterabfertigungen mehrfach Stockungen infolge verzögerter Abholung der Kartoffeln ein. Um in diesem Jahre ähnliche Unzuträglichkeiten zu vermeiden und damit die Kartoffelversorgung der Bevölkerung möglichst zu sichern, hat der Reichsverkehrsminister sich an den Deutschen Städtetag gewandt mit der Bitte, die Aufmerksamkeit der Städte auf diese wichtige Frage zu lenken. Die Städte müssen schon jetzt vorsorgen, um den Selbstabholern die Abfuhr zu erleichtern und zu verbilligen und Einlagerungsmöglichkeiten für den Fall zu schaffen, daß die Abfuhr stockt und die Güterschuppen überfüllt werden, z. B. Zurverfügungstellung von Turnhallen, Lagerkellern usw., damit die Eisenbahnwagen sofort entladen werden können.

Die Reichsbahndirektionen sind beauftragt worden, in diesem Sinne Verhandlungen mit den Städten sofort aufzunehmen.

— Erweiterte Zuständigkeit der Verkehrsämter usw. Die Zuständigkeit der den Reichsbahndirektionen nachgeordneten Stellen ist, der Geldentwertung entsprechend, erweitert worden, und zwar entscheiden die Verkehrsämter über Erstattungsanträge aus dem Frachtverkehr bis zum Betrage von 50 Millionen Mark, über Erstattungsanträge auf Fahrgeld, Gepäckfracht und Nebengebühren bis 25 Millionen Mark, größere Gepäck- und Güterabfertigungen entscheiden selbständig bis zu Beträgen von 5 Millionen Mark.

— Die neuen Eisenbahnfahrpreise vom 1. September. In Ergänzung unserer Mitteilungen in der Nr. 35 (S. 571) über die Einführung wertbeständiger Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife bringen wir nachstehend eine vervollständigte Zusammenstellung der Grundpreise. Sie betragen: für 1 km im Personen- oder Eilzug (sogen. „Einheitssätze") in der 4. Klasse 2,2 Pfg., 3. Klasse 3,3 Pfg., 2. Klasse 9,9 Pfg., 1. Klasse 19,8 Pfg. Die sich hieraus ergebenden Grundpreise werden bis 10 ℳ auf 10 Pfg., über 10 bis 40 ℳ auf 20 Pfg. und darüber hinaus auf volle Mark abgerundet und dann mit der Schlüsselzahl vervielfacht.

Die Mindestfahrpreise betragen in den vier Klassen: 1,80 ℳ, 0,90 ℳ, 0,30 ℳ bzw. 0,20 ℳ.

Schnellzugszuschläge:	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
1. Zone (bis 75 km)	3,00 ℳ	1,50 ℳ	0,50 ℳ
2. Zone (über bis 150 km)	6,00 ℳ	3,00 ℳ	1,00 ℳ
3. Zone (über 150 km) . . .	9,00 ℳ	4,50 ℳ	1,50 ℳ

Zuschläge für FD-Züge (die voraussichtlich erst wieder im Sommer verkehren: a) für lange Strecken (Berlin-München oder -Köln) 1. Kl. 20 ℳ, 2. Kl. 10 ℳ; b) für kurze Strecken (Berlin-Hamburg) 1. Kl. 10 ℳ, 2. Kl. 5 ℳ.

Reisegepäck: Für je 10 kg auf 1 km 0,85 Pfg.; Mindestfracht 0,60 ℳ.

Bahnsteigkarten: 0,20 ℳ, Fahrradkarten: 0,50 ℳ.

Beförderungsgebühren für Leichen in Personen- oder Güterzügen 0,50 ℳ, in Eil- und Schnellzügen 0,75 ℳ, Abfertigungsgebühr 7,50 ℳ.

Gebühren für Vormerkung von Plätzen 1. Kl. 1,60 ℳ, 2. Kl. 0,80 ℳ, 3. Kl. 0,30 ℳ.

Gebühr für telegraphische Bestellung von Bettplätzen 0,80 ℳ.

Lagergeld für Reisegepäck 0,40 ℳ.

Aufbewahrungsgebühr für Gepäck 0,20 ℳ, Aufbewahrungsgebühr für Kraftfahrräder 1,00 ℳ.

Lagergeld für Expreßgut 0,40 ℳ.

Die Schlüsselzahl beträgt, wie bereits mitgeteilt, ab 1. September für den Personen- und Gepäckverkehr 600,000, für die Expreßgutfrachten 1,800,000.

Die Bettkartenpreise der Reichsbahn einschließlich Fahrpreiszuschlag 1. Kl. 10 000 000 ℳ, 2. Kl. 5 000 000 ℳ, 3. Kl. 2 000 000 ℳ nebst 10 v. H. Vormerkgebühr.

— Erhöhung der Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr. Mit der allgemeinen Erhöhung der Eisenbahnfahrpreise am 1. September sind auch die Preise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr erhöht worden. Sie betragen in der 1. Preisstufe in der 3. Klasse 150 000 ℳ, in der 2. Klasse 225 000 ℳ und steigen für jede folgende Preisstufe in der 3. Klasse um 60 000 ℳ, in der 2. Klasse um 90 000 ℳ. Monatskarten kosten für die 1. Preisstufe in der 3. Klasse 4 500 000 ℳ, in der 2. Klasse 6 750 000 ℳ, Wochenkarten 1 125 000 ℳ. Für Kinder- und Schülermonatskarten wird der halbe Fahrpreis erhoben, ebenso für Kurzarbeiterwochenkarten der halbe Preis der Wochenkarten.

— Bezirkseisenbahnrat Magdeburg. Am 14. September d. J. findet die 3. ordentliche Sitzung des Landeseisenbahnrats in Magdeburg statt. Auf der Tagesordnung stehen Geschäftsordnungsangelegenheiten, Mitteilungen der Eisenbahnverwaltung über Tarifänderungen und Fahrplanangelegenheiten.

— Ausnahmetarif für Obst. Durch Notstandstarif der Reichsbahn werden vom 1. September ab widerruflich frische Beeren sowie frisches Stein- und Kernobst zu den Sätzen der Klasse D, frische Feld- und Gartenfrüchte zu den Sätzen der Klasse F befördert. Soweit es mit Eisenbahntarifen überhaupt möglich ist, trägt die Reichsbahn hiermit das ihrige zur Bergung der Obsternte und zur billigeren Versorgung der Bevölkerung mit Gemüse bei.

— Notgeld der Reichsbahn. Von dem mit Zustimmung des Reichsministers der Finanzen und der Länderregierungen ausgegebenen Notgeld der Deutschen Reichsbahn gelangen nunmehr auch die bereits angekündigten 2- und 5-Millionenscheine in den Verkehr. Sie haben, von der Wertbezeichnung abgesehen, den gleichen Wortlaut, wie die 1-Millionenscheine, jedoch eine Umlaufsfrist bis 30. November 1923 und die Unterschrift des Reichsverkehrsministers Oeser.

— Eisenbahneraustreibung. Von den Franzosen wurden wiederum 44 Eisenbahnbedienstete aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Mainz „ausgewiesen". In Ludwigshafen wurden ein lediger und 23 verheiratete Eisenbahner mit Frauen und 35 Kindern ausgetrieben.

— Ein Zwang zur Benutzung der Regiebahnen. Im Bezirk Frankfurt (Main) wird von den Franzosen auf den Grenzüberschreitungsscheinen mit dem roten Querstrich, die jetzt gültig sind, bei der Ausstellung vermerkt, daß der Inhaber dieses Scheines verpflichtet ist, die französischen Regiebahnen zu benutzen. Die Scheine haben auf der Landstraße keine Gültigkeit. Mit allen Mitteln versuchen also die Franzosen die Bevölkerung zur Benutzung der Regiebahnen zu zwingen.

— Einwirkung der deutschen Tariferhöhungen auf den Durchgangsverkehr. Eine Folge der Erhöhung der deutschen Gütertarife über die Goldparität hinaus ist, wie der Allgemeine Tarifanzeiger (Wien) schreibt, daß Transporte nach dem Westen, welche bis 19. August über die deutschen Eisenbahnstrecken zu niedrigeren Frachten zu versenden waren als durch Österreich und die Schweiz, seit 20. August über die österreichisch-schweizerischen Wege billiger kommen. Praktisch wird sich diese Ablenkung des Transitverkehres durch Deutschland für die Einnahmen der Reichsbahn nicht besonders fühlbar machen, weil ein Verkehr Deutschland-Frankreich-Belgien ohnedies durch die politischen Verhältnisse kaum möglich war. Immerhin gehen den deutschen Bahnen gewisse Transporte verloren.

— Richtzahl für Eisenbahntarife. Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
am 10. 8. 1923 das	2 145 966 fache	120 000 fache	930 385 fache
„ 20. 8. 1923 „	2 094 293 „	800 000 „	1 317 716 „
„ 24. 8. 1923 „	2 560 000 „	1 000 000 „	1 624 000 „
„ 30. 8. 1923 „	5 456 300 „	1 000 000 „	2 782 500 „

— Verbandstag des Reichsbundes deutscher Eisenbahner-Kriegsteilnehmer. Am 3. und 4. August d. J. hielt der Reichsbund deutscher Eisenbahner-Kriegsteilnehmer 1914/18 (Sitz

Berlin) seinen 4. Hauptvertretertag in Regensburg ab. Aus allen Gauen Deutschlands, insbesondere aus den besetzten Gebieten, waren Vertreter erschienen. Zu der Tagung hatten der deutsche Offiziersbund, der Verband national gesinnter Offiziere, der Reichsoffiziersbund, der Zentralverband der Kriegsbeschädigten und Hinterbliebenen und viele vaterländische Verbände Vertreter entsandt. Von den eingeladenen Reichstagsabgeordneten war nur der Vertreter der Bayerischen Mittelstandspartei erschienen. Das Reichsverkehrsministerium war durch die Zweigstelle Bayern und diese durch den Präsidenten der Reichsbahndirektion Regensburg vertreten.

Die Stadt Regensburg hat den Teilnehmern einen herzlichen Empfang durch Ausschmückung des Bahnhofs, des Vorplatzes am Bahnhof und der Hauptstraße bereitet. Sowohl auf dem Bahnhof wie auf dem Vorplatze und in der Hauptstraße grüßten Fahnen in der Landes- und Stadtfarbe. Tannengrün gab dem Ganzen die Weihe. Auf dem Bahnhofe wurden die eingetroffenen Vertreter vom Empfangsausschuß in die ehemaligen Fürstenzimmer und später in die Quartiere geleitet.

Der 4. Hauptvertretertag wurde nach einer von vaterländischem Geist tief durchdrungenen Ansprache vom 1. Bundesvorsitzenden, W. Severin, Charlottenburg, eröffnet. Begrüßungstelegramme wurden an den Reichspräsidenten, Reichskanzler, Reichsverkehrsminister, Reichsfinanzminister und an Staatssekretär v. Frank in München abgesandt.

Vom Reichsverkehrsminister ging folgendes Telegramm ein: Dem Reichsbund zu seinem 4. Hauptvertretertag kameradschaftliche Grüße. Ich wünsche der Tagung vollen Erfolg, den Veranstaltungen besten Verlauf. Reichsverkehrsminister gez. Groener.

Ferner gingen Schreiben vom General Grafen von der Goltz und von verschiedenen Reichstagsabgeordneten ein.

Die Verhandlungen, in echt deutschem, kameradschaftlichem Geist geführt, ergaben die einmütige Beantwortung der Frage: Was will der Reichsbund? a) den Zusammenschluß aller Eisenbahner-Kriegsteilnehmer zu einer geschlossenen kameradschaftlichen Front; b) die Pflege deutschen Wesens, deutscher Art, deutscher Kultur und Sitten im öffentlichen Leben; c) die Pflege wahrer Kameradschaft; d) Wiederherstellung des Vertrauens zwischen Vorgesetzten und Untergebenen; e) die Aufklärung der deutschen Volksgenossen und Stammesbrüder im deutschen Sinne und die Erziehung zum Deutschtum; f) den Zusammenschluß aller gleichgesinnten Verbände.

Im weiteren Verlauf der Verhandlungen wurden folgende Entschließungen gefaßt:

Die auf dem 4. Bundestag in Regensburg versammelten Mitglieder des Reichsbundes deutscher Eisenbahner-Kriegsteilnehmer gedenken mit Entrüstung der unerhörten Leiden ihrer deutschen Brüder an Rhein und Ruhr. Sie geloben den wackeren Kämpfern unverbrüchliche Treue, Teilnahme und Hilfe. Nicht eine Stunde wollen sie vergessen, was die zügellosen Horden haßerfüllter Feinde deutschen Landen und seinen friedlich-tätigen Bewohnern angetan haben. Mit besonderem Stolz sehen die ehemaligen Feldeisenbahner auf das heldenmütige Verhalten der Eisenbahner im besetzten und Einbruchsgebiet, die im Bewußtsein ihrer unersetzlichen Tätigkeit unerschütterlich den feindlichen Befehlen und Strafen trotzen. Von der Regierung fordert der Reichsbund, solange im Widerstand auszuharren, bis kein Fremdling mehr auf deutschem Boden steht. Die in Regensburg versammelten Eisenbahner-Kriegsteilnehmer geloben diesen Kampf durchzufechten bis zu einem erfolgreichen Ende.

In der Eisernen-Kreuz-Angelegenheit wurde eine Entschließung angenommen, die an den preußischen Landtag und an das preußische Staatsministerium gerichtet wurde.

Die Entschließung verlangt, daß die am 31. Dezember 1921 eingestellte Prüfung der Gesuche auf Verleihung des Eisernen Kreuzes unverzüglich wieder aufgenommen und zu Ende geführt wird, damit noch diejenigen Frontsoldaten, die durch ihr Verhalten bei der kämpfenden Truppe den Anspruch auf Verleihung dieser Auszeichnung erworben haben, berücksichtigt werden können.

Um 7 Uhr abends vereinigten sich sämtliche Teilnehmer zu einem Festabend. In der Festrede ging der Bundesvorsitzende auf die schwere Lage unseres deutschen Vaterlandes ein und ermahnte mit tief zu Herzen gehenden Worten zur Einigkeit mit dem Hinweis: Eintracht hält Macht! Die unter den Teilnehmern getätigten Sammlungen ergaben für die Stiftung Eisenbahner-Kriegsteilnehmer-Dank und den Denkmalfonds über 1 Million Mark. Von einem Vertreter aus dem besetzten Gebiet wurde 1 Million Mark besonders gezeichnet. Von Kameraden aus Recklinghausen, von denen 24 seit 6 Wochen von den Franzosen in Haft gehalten werden, wurde ein Betrag von 800 000 ℳ für die Stiftung überwiesen.

Am 2. Verhandlungstage wurden die Verhandlungen 9 Uhr vormittags fortgesetzt. Zu längeren Ausführungen nahm der Vertreter der bayerischen Mittelstandspartei und der Vertreter der „Reichsflagge" das Wort. Als Ort des nächsten Bundestages wurde Heidelberg gewählt. Um 3 Uhr wurden die Verhandlungen beendet und der Bundestag nach einer Schlußrede des Bundesvorsitzenden, die in dem echt deutschen Julius-Sturm-Worte ausklang, geschlossen:

Nur für Deutschland schlägt mein Herz,
Nur für Deutschland soll es schlagen,
Tragen will ich seinen Schmerz,
Klagen will ich seine Klagen,
Und für seinen Ruhm allein
Setz ich Gut und Leben ein.

— **Der Marksturz und die ausländischen Bahnen.** Die ausländischen Bahnverwaltungen treffen, wie wir dem Allgemeinen Tarifanzeiger (Wien) entnehmen, Verfügungen, um Kursverluste im Verkehr mit Deutschland zu vermeiden. Solche Kursverluste müßten sich ergeben, wenn Frachtgebühren ausländischer Strecken in deutschen Mark gezahlt werden oder ausländische Bahnen mit den deutschen Bahnen in Verrechnungen von Nachnahmen geraten. Bisher liegen folgende Verfügungen vor:

Nachnahmeverbot im Verkehr aus Österreich nach Deutschland.

Nach einer Kundmachung vom 20. August 1923 werden mit sofortiger Gültigkeit im Verkehr nach Deutschland Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse nicht mehr zugelassen.

Bisher bestand im Verkehr zwischen Deutschland und Österreich hinsichtlich Nachnahmen nur insofern eine Beschränkung, daß im Verkehr mit Stationen der Südbahn, der Eisenbahn Wien-Aspang und der A. G. der Wiener Lokalbahnen Nachnahmen aller Art in der Richtung nach Österreich im Durchgang durch die tschechoslowakische Republik ausgeschlossen waren.

Ein Frankierungszwang im Verkehr zwischen Deutschland und Österreich besteht derzeit lediglich in der Richtung nach Österreich im Durchgange durch die tschechoslowakische Republik im Verkehr mit Stationen der Südbahn, der Eisenbahn Wien-Aspang und der A. G. der Wiener Lokalbahnen.

Frankierungszwang und Nachnahmeverbot im Verkehr Deutschland-tschechoslowakische Republik.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1923 wird im Güter- und Kohlenverkehr zwischen Deutschland (Saarbahnen) einerseits und der tschechoslowakischen Republik anderseits im unmittelbaren Übergang sowie im Durchgang durch Österreich in beiden Verkehrsrichtungen der Frankierungszwang bis zur tschechoslowakisch-deutschen bzw. österreichisch-deutschen Grenzübergangsstation eingeführt. Vom gleichen Zeitpunkte an sind in diesem Verkehr Nachnahmen unzulässig.

Frankierungszwang und Nachnahmeverbot im Verkehr aus der Schweiz nach Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 6. August 1923 müssen im Verkehr aus der Schweiz nach Deutschland und darüber hinaus die Frachten und sonstigen Gebühren bis zu den deutsch-schweizerischen Übergangsstationen frankiert werden. Nachnahme und Barvorschüsse sind in diesem Verkehr unzulässig.

Frankierungszwang und Nachnahmeverbot im deutsch-italienischen Güterverkehr.

Frankierungszwang und Nachnahmeverbot im Verkehr mit Dänemark.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1923 müssen im Verkehr zwischen Dänemark und den hiervon südlich gelegenen Staaten in beiden Verkehrsrichtungen die auf den dänischen Durchlauf entfallenden Frachten in Dänemark bezahlt werden. Vom gleichen Zeitpunkte an sind Nachnahmen im Verkehr nach den von Dänemark südlich gelegenen Staaten unzulässig.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind ernannt: zum Abteilungsdirektor einer Reichsbahndirektion: der Oberregierungsbaurat Caesar in Essen; zum Oberregierungsbaurat: der Regierungsbaurat Chelius, Mitglied der Reichsbahndirektion in Frankfurt (Main); zum Eisenbahnamtmann: der Eisenbahnoberingenieur Groth in Berlin.

Versetzt sind: der Oberregierungsbaurat Eppers, bisher in Essen, und der Regierungsbaurat Guttstadt, bisher in Berlin, nach Frankfurt (Oder), als Mitglieder der dorthin zu verlegenden Reichsbahndirektion Osten in Berlin, die Regierungsbauräte Stanislaus, bisher in Berlin, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Altona, Blell, bisher in Tilsit, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Stargard (Pomm.), Marsteller, bisher in Michendorf, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 5 nach Berlin, und Bernhard Lehmann, bisher in Freiberg, zum Brücken- und Oberbaubüro nach Dresden, sowie der Eisenbahnamtmann, Rechnungsrat Thon, bisher in Berlin, nach Frankfurt (Oder) zu der dorthin zu verlegenden Reichsbahndirektion Osten in Berlin.

Überwiesen sind: die Regierungsbauräte Heinrich Dorpmüller, bisher bei der Reichsbahndirektion Osten in Berlin, der Reichsbahndirektion Berlin als Mitglied, Dreßler, bisher beim Brücken- und Oberbaubüro in Dresden, der Betriebsdirktion in Dresden-Neustadt, und der Dr.-Ing. Hartwig, bisher beim Neubauamt in Dresden-Altstadt Ost, dem Brücken- und Oberbaubüro in Dresden, sowie der Regierungsrat Dr. jur. Mathes, bisher bei der Reichsbahndirektion in München, dem Tarifamt des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, in München.

In den Ruhestand sind getreten: der Abteilungsdirektor Flogertzy bei der Reichsbahndirektion Osten in Berlin, der Regierungsbaurat Reinsch, Vorstand der Bauinspektion in Kempten (Allgäu), die Eisenbahnamtmänner, Rechnungsräte Freye in Oldenburg und Ebbers in Elberfeld sowie der Eisenbahnamtmann Fuchs in Magdeburg.

Die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste ist erteilt: dem Regierungsrat Dr. jur. Matthes, bisher in Oppeln, und dem Eisenbahnamtmann Paul Grunwald, bisher in Breslau.

Gestorben ist: der Eisenbahnamtmann Bergmann, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Osnabrück.

Österreich.

— Die Rückreise aus den Sommerfrischen. Amtlich wird verlautbart: Der Verkehr aus den Sommerfrischen nach Wien wird in diesem Jahre besonders erhöhte Anforderungen an die Eisenbahnen stellen, weil der Schulbeginn mit der Messe, dem Ständefest und einer Reihe anderer Veranstaltungen zusammenfällt. Die Bundesbahnverwaltung hat, was in ihren Kräften steht, vorgesorgt, um die möglichst klaglose Abwicklung des zu erwartenden starken Verkehres sicherzustellen. Durch Beschleunigung der kleinen Instandsetzungsarbeiten an Lokomotiven und Wagen und durch einmonatige Verlängerung der Revisionsfristen ist es gelungen, eine wesentliche Erhöhung des für den Verkehr verfügbaren Standes an Fahrbetriebsmitteln herbeizuführen. Überdies haben die Außendienststellen den Auftrag erhalten, durch Vorsorge für raschesten Wagenumlauf die weitestgehende Ausnützung des rollenden Materials zu ermöglichen. Die Bundesbahndirektionen und die großen Bahnbetriebsämter sind ermächtigt, nach eigenem Ermessen die personenführenden Züge bis zur Belastungsgrenze zu verstärken und, falls damit nicht auszukommen ist, auch die geteilte Führung dieser Züge zu veranlassen.

— Südbahn. Die Südbahnverwaltung hat aus Belgrad die Verständigung erhalten, daß die Regierung des Königreiches der Serben, Kroaten und Slowenen die Vereinbarung über das Regime definitiv der Südbahn ratifiziert hat. — Die österreichische Bundesregierung hat zunächst der Verlängerung des Regime provisoire bis 1. Oktober d. J. zugestimmt.

Ungarn.

— Betriebsergebnisse der Staatsbahnen. In dem vom 1. Juli 1922 bis 30. Juni 1923 abgelaufenen Geschäftsjahre betrugen die Ausgaben der Staatsbahnen 57 493 174 000 K., wovon auf Personalbezüge 25 353 891 000 K. entfielen. In letzterer Summe sind auch die außerordentliche Unterstützung der Pensionäre und die Gesamtkosten der Naturalversorgung inbegriffen. Die sachlichen Ausgaben betrugen 7 243 879 000 K., die Betriebsausgaben 24 055 322 000 K., die Umgestaltungsauslagen 70 128 000 K. und die durch Feuer- und andere Elementarschäden verursachten Kosten 769 954 000 K. Die Gesamteinnahmen beliefen sich auf 34 980 383 000 K., wovon 7 517 046 000 K. auf die Personen- und Gepäckbeförderung, 23 363 350 000 K. auf die Eil- und Lastfrachten und 4 099 987 000 K. auf verschiedene Einnahmen entfallen. Außerdem wurden noch 10 594 767 600 K. als Transportsteuer verrechnet. Demzufolge betrugen die Einnahmen des Jahres 45½ Milliarden Kronen. Für Investitionszwecke wurden 7 073 948 000 K. verausgabt, die durch eine bei der Geldinstitutszentrale auf 30jährige Tilgung aufgenommene Anleihe gedeckt wurden.

— Die finanzielle Lage der Staatsbahnen. Wir haben an dieser Stelle bereits mitgeteilt, daß der Direktionspräsident, Staatssekretär Dionys Kelety, einen beachtenswerten Vortrag über die finanzielle Lage der Staatsbahnen hielt. Dionys Kelety kam neuerdings auf die Kritiken zu sprechen, die gegen die unter seiner Leitung stehenden Staatsbahnen gerichtet worden sind. Er führte in seinem Vortrage aus, daß sein Hauptbestreben war, in der Verwaltung der Staatsbahnen die weitgehendste Sparsamkeit walten zu lassen. Daß die Ausgaben trotzdem sprunghaft in die Höhe stiegen, ist der Entwertung der ungarischen Krone zuzuschreiben. Allein die Beamtengehälter und Löhne sind seit dem 1. Juni d. J. um 9731 Milliarden im Jahre gewachsen. Die Ausnutzung der Güterwagen ist im Verhältnis zur Friedenszeit gestiegen; sie betrug im Jahre 1913 insgesamt 9,45 t, im laufenden Jahre aber bereits 11,6 t. Seit dem Jahre 1913 sind die Selbstkosten der zahlenden Tonnenkilometer auf das 1186fache, die der Personenkilometer auf das 700fache gestiegen. Die Materialpreise haben sich um das 1767fache erhöht, die Personalausgaben um das 360fache. Die Selbstkosten betrugen im Jahre 1920 für das Tonnenkilometer 3,01 Goldheller, für das Personenkilometer 1,03 Goldheller; am 1. Juni d. J. beliefen sich die Selbstkosten auf 3,72 bzw. 2,18 Goldheller. Diese Erhöhungen traten zufolge der Steigerung der Preise der Materialien und der Lebensmittel seit der zweiten Hälfte des Vorjahres ein. Zum Schlusse bemerkte der Redner, daß nicht die Tariferhöhungen einen ausschlaggebenden Einfluß auf die Gestaltung der Preise üben, da sie bloß einen geringen Teil der Preise bildeten. Unter den gegebenen Verhältnissen lasse sich der Fehlbetrag der Staatsbahnen teilweise durch Tariferhöhungen wettmachen.

— Frankaturzwang im zwischenstaatlichen Verkehr. Die großen Kursschwankungen der ungarischen Krone haben bei den ungarischen Eisenbahnen die Absicht gezeitigt, den Frankaturzwang im zwischenstaatlichen Verkehr wieder einzuführen. Mit den tschechoslowakischen Eisenbahnen ist eine Einigung bereits erzielt worden. Die Entscheidung über diese Maßnahme im Verkehr mit Österreich wird in einer Sitzung fallen, welche in den ersten Septembertagen in Budapest abgehalten wird.

— Einlösung der in natura für Eisenbahnangestellte zu verabfolgenden Lebensmittel. Nach einer Verordnung des Finanzministers ist es gestattet, daß diejenigen Staatsbeamten, die auf Lebensmittel zu besonders ermäßigten Preisen Anspruch haben, die Lebensmittel in barem Gelde einlösen.

— Erhöhung der Ausfuhrgebühren. Laut einer Verordnung des Finanzministers wird in Zukunft bei Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse in das Ausland außer den bisherigen Gebühren noch 1 ‰ des ausländischen Verkehrswertes der betreffenden Waren eingehoben.

— Die Naturalversorgung der Eisenbahnangestellten. Der Finanzminister hat für die im öffentlichen Dienst stehenden Beamten und anderen Angestellten die Ablösungssumme für die Naturalversorgung angesichts der inzwischen eingetretenen Erhöhung der Lebensmittelpreise für den Monat Juli außer den bereits früher festgestellten 10 500 K. ausnahmsweise erhöht, und zwar für jede einzelne Person um 1000 K.

— Auflösung des Handelsmuseums. Das ungarische Handelsmuseum, welches sich nicht nur mit allen Zweigen des ungarischen Wirtschaftslebens befaßte, sondern auch ein Zentralbüro zur Veräußerung von Eisenbahntarifen und Auskunftserteilung über Tarifwesen unterhielt, hat mit dem 15. Juli d. J. seine Wirksamkeit eingestellt. Von diesem Zeitpunkte an hat die Schriftleitung der „Eisenbahn- und Verkehrszeitschrift“ das obengenannte Büro zur Abgabe von Tarifen und Erteilung von Tarifauskunft übernommen und setzt dessen Wirksamkeit unter dem Namen: „Zentralbüro zum Verschleiß von Tarifen ungarischer Eisenbahnen“ (Budapest, IV. Dalmady Györö-ucca 3) fort. Dieses Büro, welches außer Tarifen ungarischer Eisenbahnen auch solche der fremden Bahnen abgibt, wird sich auch mit Auskunft und Aufschluß über Tarifwesen befassen.

— Die Reform der Eisenbahntarife. Der Bund ungarischer Fabrikindustriellen hatte eine Denkschrift ausgearbeitet, in der er auf den Umstand verwies, daß das alte Tarifsystem sich den verkehrspolitischen Ansprüchen der ehemaligen Monarchie angepaßt und den besonderen Interessen Ungarns wenig entsprochen habe. Die Klasseneinteilung der Güter sei verfehlt, und die daran zeitweise erfolgten Veränderungen entsprächen auch nicht den geänderten Wirtschaftsverhältnissen Ungarns. Die Denkschrift wünschte daher, daß die allgemeinen Grundsätze der Tarifreform und der Entwurf der neuen Klasseneinteilung vorerst den Interessenvertretungen vorgelegt würden. In der Denkschrift wurde ferner die Schaffung einer einheitlichen Nomenklatur des Zoll- und Bahntarifs gefordert und der Standpunkt vertreten, daß die Grundsätze, die für die Werteinteilung und das System der Wagenraumausnutzung bisher maßgebend waren, auch fernerhin beibehalten werden sollten. Bei der Neuregelung der Wareneinreihung sollten die Ausfuhrmöglichkeiten, Absatzverhältnisse usw. auch berücksichtigt werden.

Übrige europäische Länder.

— Rechnungsabschluß der dänischen Staatsbahnen. Im letzten Jahr haben, wie die D. A. Z. meldet, die Staatsbahnen in Dänemark einen Überschuß von 6 Millionen Kronen ergeben, während noch im Jahre 1921 ein Fehlbetrag von 58 Millionen Kronen zu verzeichnen war.

— Besetzung der früher österreichischen Südbahnen durch Jugoslawien. Die D. A. Z. schreibt hierüber aus Wien: Hier ist die sehr überraschende Nachricht eingetroffen, daß die jugoslawische Regierung sämtliche Linien der früheren österreichischen Südbahnen, die auf jugoslawischem Gebiet liegen, in den Staatsbetrieb übernommen hat. Man vermutet, daß strategische Rücksichten infolge der unruhigen Lage auf dem Balkan Jugoslawien zu diesem Schritt veranlaßt haben. Formell ist Jugoslawien derzeit noch nicht berechtigt, die Südbahnlinien in eigenen Betrieb zu übernehmen, weil das Südbahnabkommen, das zwischen den interessierten Mächten getroffen worden ist, noch nicht die Zustimmung Italiens und Österreichs gefunden hat.

— Das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen stellte sich im Monat Juli wie folgt:

	1923 gegen	1922
	Franken	
Einnahmen aus dem Personenverkehr	14 060 000	13 265 578
Einnahmen aus dem Güterverkehr	17 221 000	17 649 504
Verschiedene Einnahmen	1 674 000	1 720 949
Zusammen	32 955 000	32 636 031
Betriebsausgaben	21 244 000	26 219 303
Betriebsüberschuß	11 711 000	6 416 728

Vom 1. Januar 1923 bis Ende Juli 1923 betrug der Betriebsüberschuß 55 081 552 Fr. In der gleichen Zeit des Vorjahres stellte sich der Betriebsüberschuß auf 9 804 830 Fr.

— Bezirksdirektion der italienischen Staatsbahnen in Triest. Mit dem 1. August wurde in Triest eine Bezirksdirektion der italienischen Staatsbahnen als Ersatz für die bisherige dort befindliche Vertretung errichtet. Diese Bezirksdirektion umfaßt eine Abteilung für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst, eine Abteilung für den Material- und Zugförderungsdienst, beide mit dem Sitze in Triest; zwei Abteilungen für Bahnerhaltung mit den Sitzen in Triest und Udine und ein Bureau für den Rechtsdienst (Direktionsadvokatur), ein Sanitätsinspektorat und eine Bezirksdirektionskasse mit dem Sitze in Triest.

— Vom französischen Eisenbahnwesen. Die Schweizer Verkehrskorrespondenz schreibt: Das vermehrte Eisenbahnfahren in der Ferienzeit bringt es mit sich, daß sich die französische Öffentlichkeit mehr als sonst mit den Eisenbahnen befaßt und über gewisse Erscheinungen ihrem Unwillen in der Presse Nachdruck verleiht. Es ist immer etwas heikles, die Notleine zu ziehen, weil zwischen den Bahnbehörden und den Reisenden über die Triftigkeit der Benutzung der Notleine die größten Differenzen herrschen. So ist es dieser Tage einem Engländer William Etshaw passiert, daß er in Südfrankreich während der Nacht die Leine zog, weil sein Wagen nicht beleuchtet war. Die Bahngesellschaft verklagte ihn, aber das zuständige Gericht in Bordeaux nahm den Engländer in Schutz und stützte sich dabei auf eine Verordnung vom 15. November 1846, wonach Eisenbahnwagen während der Nacht beleuchtet sein müssen. Nun soll aber die Notleine ganz abgeschafft werden, wenigstens hat dies der Bautenminister vor zwei Jahren versprochen, als im Marseiller Expreß ein räuberischer Überfall vorkam und die Täter die Notleine zogen, um zu entkommen. Tatsächlich geht der Ursprung der Notleine bis auf die ersten Zeiten der Einführung der Eisenbahnen zurück und entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen. Man hat daher vorgesehen, statt der Notleine ein Klingelwerk einzuführen, mit dem der Zugführer jederzeit gerufen werden kann, und es scheint dies auch wesentlich praktischer zu sein, aber die Eisenbahngesellschaften sträuben sich gegen die Einführung, der Kosten wegen, und so bleibt es beim alten. Ganz gleich geht es mit der Ausmerzung der Gasbeleuchtung und deren Ersatz durch elektrische, die ebenfalls vom Ministerium in Aussicht gestellt worden war, nachdem bei mehreren Unfällen die Gasbehälter explodiert waren und die Züge in Brand gesetzt hatten, aber die Ersetzung geht nur sehr langsam vor sich. Es wird auf die Tatsache hingewiesen, daß Frankreich nach dem Waffenstillstand von Deutschland mehrere Tausend hübscher und eleganter Personenwagen erhalten hat, aber sie liegen auf den Stumpfgleisen der großen Bahnhöfe und verwittern, weil man sie nicht braucht, und neben ihnen liegen auch tausende französische Güterwagen auf den Wagenfriedhöfen, weil die hohen Tarife der französischen Bahnen sie außer Dienst stellen. Das alles versteht man nicht und verlangt Abhilfe, aber die Eisenbahngesellschaften stellen sich auf den Standpunkt, daß sie in ihren Betrieben Meister sind und die Bahnen nach den Wünschen der Aktionäre verwalten. Aus dem Volke aber wird ihnen geantwortet, daß die Staatsdarlehen, deren Rückzahlung der Orleans- und der Südbahn erlassen wurde, sich auf 21 Millionen belaufen, und daß der Staat die Kriegsschulden der Eisenbahnen bezahlen müsse, die sich auf 12,7 Milliarden belaufen. So mache man den Eisenbahngesellschaften fürstliche Geschenke, damit sie ihre Netze ausnützen, aber sie verlegen sich eher darauf, die Allgemeinheit auszunützen.

— Die Verwaltung des Straßburger Hafens. Das Zentralblatt der Bauverwaltung bringt auf Grund einer Veröffentlichung in der französischen Fachzeitschrift „La Navigation du Rhin“ Mitteilungen über die Verwaltung des Straßburger Hafens, denen wir folgendes entnehmen. Nach einem Gesetzentwurf und einem dazu gehörigen Vertrage zwischen dem französischen Staate und der Stadt Straßburg soll der Straßburger Hafen, der bisher ausschließlich Eigentum der Stadt gewesen und von ihr allein verwaltet wurde auf eine zu diesem Zwecke gebildete juristische Person des öffentlichen Rechts übertragen werden, welche die Aufgabe der Verwaltung und Unterhaltung, insbesondere aber diejenige der Erweiterung des Hafens übernimmt. Der Hafen scheidet hiermit aus der städtischen Gemeindeverwaltung aus und wird einem besonderen Verwaltungsrat von 15 Mitgliedern unterstellt. Von diesen werden sechs durch die Gemeindevertretung aus den Kreisen der Interessenten gewählt, sechs andere durch den Präsidenten der Republik ernannt; unter diesen soll einer aus der Finanzverwaltung und ein zweiter aus der Eisenbahnverwaltung entnommen werden, während von den übrigen vier mindestens zwei ebenfalls den Interessentenkreisen angehören müssen. Je ein Mitglied wird ernannt durch die Straßburger Handelskammer und durch den Generalrat des Departements Niederrhein. Schließlich soll ein Mitglied von dem Präsidenten der Republik auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten aus den Reihen der Hafenarbeiter ernannt werden, und zwar auf Grund einer Vorschlagsliste der Arbeiterorganisationen.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats werden gewählt oder ernannt für sechs Jahre und zwar so, daß alle zwei Jahre ein Drittel ausscheidet und neu bestellt werden muß. Der Präsident wird vom Verwaltungsrat aus der Zahl derjenigen Mitglieder gewählt, die von der Stadt in den Rat entsendet sind.

Die unmittelbare praktische Verwaltung wird durch einen Direktor geführt, der auf Grund einer Vorschlagsliste des Verwaltungsrats, auf Antrag des Ministers der öffentlichen Arbeiten und nach Anhörung der Stadt durch den Präsidenten der Republik ernannt wird.

Der Verwaltungsrat beschließt endgültig über alle Fragen, welche auf den Ausbau, die Ausrüstung und die Verwaltung des Hafens sowie auf Verpachtung und Veräußerung von Grundstücken Bezug haben. Von dieser Zuständigkeit des Verwaltungsrats sind solche Baupläne ausgeschlossen, welche wesentliche Veränderungen in den Anlagen oder Zugängen des Hafens betreffen oder bei denen auf Beihilfen des Staates gerechnet wird. Der Verwaltungsrat hat ferner über die Eröffnung und Nutzbarmachung der Einnahmequellen zu beschließen, die zur Aufbringung der Hafenkosten erforderlich sind.

Die Beschlüsse des Verwaltungsrates müssen dem Minister der öffentlichen Arbeiten mitgeteilt werden, der sie innerhalb acht Tagen nach ihrem Eingange beanstanden kann. Nach erfolgter Beanstandung kann er innerhalb eines Monats jeden Beschluß aufheben durch eine Entscheidung, die vor dem Staatsrate zwar angefochten werden kann, aber nur mit der Begründung, daß eine Überschreitung der ministeriellen Befugnisse oder eine Gesetzesverletzung vorliege. Der französische Staat beteiligt sich finanziell mit sehr bedeutenden Zuschüssen bei der Ausführung der Pläne, welche für die weitere Ausgestaltung des Straßburger Hafens aufgestellt sind.

Nebenbei bietet die Begründung dieser französischen Entwürfe ein nicht geringes politisch-psychologisches Interesse insofern, als darin die Vergangenheit des Straßburger Hafens und die bisherige Entwicklung der Rheinschiffahrt nach der elsässischen Hauptstadt in einem eigentümlichen Lichte dargestellt sind. Hiernach hätte Deutschland für Straßburg und seinen Hafen wenig oder nichts getan, und es mußte erst die französische Herrschaft wiederkehren, um die Stadt und ihren Verkehr zur Blüte zu bringen. Als ob Straßburg nicht 1871 eine tote Provinzialstadt ohne jegliche Schiffahrt gewesen wäre! Als ob nicht Deutschland den Rhein nach Straßburg ausgebaut und hierdurch der Stadt eine Schiffahrt von fast zwei Millionen Tonnen gebracht hätte! Wer Straßburg in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts kannte und seine Entwicklung unter deutscher Herrschaft erlebte, weiß, daß Straßburg erst durch Deutschland das geworden ist, was es vorher nur in der poetischen Verklärung des Volksliedes gewesen war — „die wunderschöne Stadt“.

— **Weiterer Abbau der Tarife in England.** Seit Anfang August sind die Gütertarife in England von 60 % über dem Friedenssatz auf 50 % herabgesetzt worden. Außerdem sind einige Sondertarife — Fahrpreise für Fischereiarbeiter und für Begleiter von Rennpferden, die Frachten für schwere Gußstücke, für Schaustellerwagen, für Kleinvieh und für Motorboote — herabgesetzt worden. Die Leiter der Eisenbahngesellschaften haben sich zu diesen Maßregeln nur schwer entschließen können, weil die letzten Tarifermäßigungen nicht den gewünschten Erfolg gehabt haben, nämlich so viel Verkehr anzulocken, daß die Mindereinnahme, die durch die niedrigeren Sätze bedingt ist, durch eine größere Verkehrsmenge wieder wettgemacht wird. Nach Einführung der letzten Ermäßigungen am 1. Mai waren die Einnahmen der Eisenbahnen bis Ende Juni nur um 65 % höher als 1913, während die Steigerung 73 % hätte betragen müssen, wenn die Eisenbahnen das als angemessen erachtete Einkommen des Jahres 1913 hätten erzielen wollen. Trotzdem ist man im Abbau der Tarife fortgeschritten, weil die Leiter der Eisenbahngesellschaften davon überzeugt sind, daß die Tarife so niedrig sein müssen, wie nötig ist, um den Eisenbahnen die größtmögliche Verkehrsmenge zuzuführen.

— **Gruppenbildung der englischen Eisenbahnen.** Der Zusammenschluß der englischen Eisenbahnen zu vier großen Gruppen kann nunmehr als vollendet angesehen werden. Im letzten Halbjahr sind schon nur noch Abschlußarbeiten vorzunehmen gewesen, indem einzelne zurückgebliebene kleine Gesellschaften in die im wesentlichen schon zustande gekommenen großen Gruppen aufgenommen wurden, sei es, daß die freiwillig geführten Verhandlungen zum Ziel geführt haben oder daß durch einen Schiedsspruch des eigens zu diesem Zweck eingesetzten Gerichtshofs die Bedingungen für die Übernahme der kleinen durch die großen Unternehmungen festgesetzt wurden. Der Zusammenschluß soll neben betrieblichen Vorteilen auch den Inhabern von Eisenbahnwerten Nutzen bringen. Ihre alten Aktien sind zu günstigen Bedingungen in solche der neuen Gruppen umgetauscht worden, und diese haben für das erste Halbjahr 1923 zum Teil erheblich höhere Dividenden ausgeworfen als die Teilunternehmungen, aus denen sie zusammengesetzt sind, vor dem Zusammenschluß ihren Aktionären geben konnten.

Fremde Erdteile.

— **Viehverkehr in Südafrika.** Die Viehzucht spielt in Südafrika eine wichtige Rolle, und die südafrikanischen Eisenbahnen haben daher einen besonders lebhaften Viehverkehr. Südlich vom Zambesi und Cunene befinden sich etwa 10 Millionen Stück Rindvieh, von denen über 7¼ Millionen innerhalb des Gebiets des Südafrikanischen Staatenbundes weiden. Im Rechnungsjahr 1922 haben die Eisenbahnen von Südafrika 420 433 Stück Großvieh befördert, und diese schon hohe Zahl bedeutet immer noch gegen das Vorjahr eine Verminderung um 174 116 Stück. Bei Kleinvieh hat sich eine Zunahme gegen das Vorjahr gezeigt: 1922 waren 2 417 603 Stück zu befördern, 170 942 mehr als 1921. Der Viehverkehr brachte 664 601 £ ein, d. s. 18 427 £ oder 2,7 % weniger als im Vorjahre. Die Verwaltung der Eisenbahnen beabsichtigt einen Ausschuß einzusetzen, der die Frage der Viehbeförderung in Südafrika erörtern soll; es scheint also nötig zu sein, daß zu seiner Bewältigung besondere Maßnahmen getroffen werden.

— **Über die amerikanischen Eisenbahnen** schreibt die DAZ. auf Grund eines Berichtes aus New York: Die allgemeine Wirtschaftslage wird augenblicklich infolge der politischen Vorgänge in Europa sowohl wie auch hierzulande und ebenso infolge der vielfach nicht sonderlich günstigen Produktionsverhältnisse im großen und ganzen von einer gewissen trägen Stimmung, wenn nicht gar dumpfen Schwüle beherrscht. Im ausgesprochenen Gegensatz hierzu steht der Markt der amerikanischen Eisenbahnen. Die Ergebnisse für den Monat Juni bieten fast durchweg ein recht erfreuliches Bild. Um nur einige Beispiele herauszuheben, so hat die New Hafen-Bahn in Brutto- und Nettoertrag eine Zunahme aufzuweisen, die Lehig-Bahn die höchste Bruttoeinnahme seit 1920; ebenso hat sich bei der Erie- und Seeboard Air-Linie das Brutto- und Nettoerträgnis erheblich gesteigert, bei der Atchison-Bahn nur die Bruttoeinnahme, während die Nettoeinnahme infolge der unverhältnismäßig hohen Unkosten ein wenig zurückgegangen ist. Die Baltimore- und Ohio-Bahn verzeichnet für 6 Monate eine Reineinnahme von nicht weniger als 22 Millionen Dollar gegen 14 Millionen Dollar im Vorjahre. Es handelt sich hier hauptsächlich um östliche Linien. Die westlichen und nordwestlichen Linien konnten dagegen ihre Sätze nicht nur nicht erhöhen, sondern mußten sie vielfach noch herabsetzen. Während die Rate der östlichen Linien im Durchschnitt der letzten 10 Jahre um 80 % gesteigert worden ist, ist das bei den westlichen Linien nur um 40 % möglich gewesen. Die Nordwestbahnen haben in 5 Monaten nur ein Ergebnis von 2 % des Wertes herausgewirtschaftet, der für reine Transportzwecke hineingesteckt wurde. Ähnlich steht es mit der Northern Pacific, mit der Great Northern, mit der St. Paul-Bahn und anderen. Sie können keine niedrigeren Sätze bewilligen, wenn sie nicht ihre Erträgnisse erheblich beeinträchtigen wollen. Anderseits dringen die Farmer, durch den niedrigen Weizenpreis dazu veranlaßt, immer wieder auf eine Herabsetzung der Getreidefrachten. Neuerdings hat sich der Preis für Weizen etwas gebessert; der amtliche Erntebericht verzeichnet einen Rückgang von 28 Millionen Scheffel (Bushels) in Weizen gegenüber der Schätzung im Vormonat; im ganzen rechnet man mit 793 Millionen Bushels gegen 805 Millionen im Vorjahre. Es ist möglich, daß hierdurch das Erträgnis der westlichen Linien mit beeinflußt wird.

— **Neue Formen für die amerikanischen Eisenbahnen.** Das Verkehrsgesetz von 1920 schreibt zwar die Zusammenfassung der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten zu großen Gruppen vor, es scheint aber immer noch nicht festzustehen, ob dieses Gesetz auch durchgeführt werden soll. Auf seiner letzten Reise hat wenigstens der verstorbene Präsident Harding in Kansas City in einer Rede ausgeführt, es gebe drei Möglichkeiten, das Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten in neue Formen überzuführen; entweder müsse der Staat die schwachen Eisenbahnen übernehmen und betreiben, oder er müsse dasselbe mit allen Eisenbahnen tun, also ganz zum Staatsbahnbetrieb übergehen, oder es müßten Gruppen gebildet werden, in denen die lebenskräftigen Unternehmungen die schwachen stützen, bis auch die letzteren sich so entwickelt hätten, daß sie auf eigenen Füßen stehen könnten; die Gruppenbildung würde eine strenge Überwachung der Eisenbahnen durch den Staat bedingen. Den Übergang zum Staatsbahnbetrieb lehnte der Präsident als wirtschaftlich und politisch verwerflich ab. Das richtige würde die Gruppenbildung sein, da sie sowohl den großen wie den kleinen Gesellschaften gerecht werden würde.

In bezug auf Ausstände führte der Präsident aus, er billige kein Gesetz, das die Arbeiter gegen ihren Willen zur Arbeit zwingen würde, er unterstütze aber den Gedanken des Eisenbahngesetzes von 1920, nach dem vor einem Ausstand oder einer Aussperrung ein unparteiisches Schiedsgericht angerufen werden müsse.

Rechtspflege.

— **Kann gegenüber dem Nachzahlungsanspruch der Bahn wegen unrichtiger Frachtberechnung eingewendet werden, daß der an sich nachzuzahlende Betrag von der Bahn wieder aus dem Gesichtspunkte des Schadensersatzes zu erstatten wäre?** Vgl. RG. 18. 10. 22 (Reichsurteilssammlung 1923, § 5 EVO. lfd. Nr. 1), Entscheidung des Oberlandesgerichts Naumburg vom 26. 3. 23. 5. U. 18/22. Der Reichsbahnfiskus hatte in einem Falle, in dem die Fracht unrichtig berechnet worden war, auf Nachzahlung geklagt. Die beklagte Firma hat dieser Forderung gegenüber einen Schadensersatzanspruch in gleicher Höhe geltend gemacht. Der Schaden sei ihr, so behauptet sie, einmal durch die vor Abschluß des Frachtvertrages erteilte falsche Auskunft des Beamten, ferner aber auch durch die falsche Eintragung der Fracht in den Frachtbrief nach Abschluß des Vertrages entstanden. Das Oberlandesgericht in Naumburg hat durch inzwischen rechtskräftig gewordenes Urteil vom 26. März diesen Einwand für unbegründet erklärt und die Berufung der beklagten Firma zurückgewiesen. In den Entscheidungsgründen wird ausgeführt:

Für die Haftung des Klägers wegen falscher Auskunftserteilung vor Abschluß des Frachtvertrages kann nur ein vorvertragliches Verschulden oder eine vom Beamten begangene unerlaubte Handlung, für die der Kläger einzustehen hätte, in Betracht kommen, denn die Vorschriften des § 458 HGB. und des § 3 EVO., wonach die Eisenbahn für ihre Leute und andere Personen, deren sie sich bei Ausübung der Beförderung bedient, haftet, sind nur anwendbar, wenn bereits ein Beförderungsvertrag abgeschlossen ist, weil sich diese Haftpflicht nicht auf Handlungen erstreckt, die vor Abschluß des Frachtvertrages liegen und ebensowenig auf selbständige Handlungen und Verpflichtungen, welche die Leute der Eisenbahn außerhalb des Frachtvertrages dem Absender gegenüber übernommen haben. Eine Haftung auf Grund des § 839 BGB. kommt schon deshalb nicht in Frage, weil, wenn die der Beklagten erteilte Auskunft nicht als private Mitteilung Heinemanns, sondern als Amtshandlung anzusehen wäre, Heinemann jedenfalls nicht als Staatsbeamter in Ausübung einer ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt handelte, denn der Eisenbahnbetrieb des Staates fällt nicht in das Gebiet der Ausübung staatlicher Hoheitsrechte, sondern in das rein privatrechtlicher Tätigkeit. Die von Heinemann

fahrlässigerweise erteilte unrichtige Auskunft könnte daher nur dann eine Ersatzpflicht des Staates begründen, wenn entweder eine rechtsgeschäftliche Sorgfaltspflicht verletzt worden wäre, oder eine Rechtspflicht zur Auskunfterteilung, sei es auf Grund privatrechtlicher, sei es auf Grund öffentlich-rechtlicher Vorschriften, bestanden oder eine unerlaubte Handlung vorgelegen hätte. Eine allgemeine Bestimmung, wonach dem Beamten eine Auskunftspflicht gegenüber dem Publikum auferlegt ist, findet sich nirgends, auch nicht in der Bestimmung des § 1 des Erlasses des Ministers für öffentliche Arbeiten vom 17. Dezember 1894. Erteilt ein Beamter eine Auskunft, so entspricht das nicht seinen dienstlichen Obliegenheiten, sondern bedeutet lediglich eine Gefälligkeit dem Auskunftsuchenden gegenüber, die auch eine Haftung des Eisenbahnfiskus danach für die Richtigkeit der erteilten Auskunft nicht begründen kann. Der allgemeinen Verkehrsanschauung dürfte es entsprechen, daß solche Auskünfte, die nichts weiter sind als private Meinungsäußerungen des Auskunftserteilenden, ohne Verbindlichkeit gegeben werden, doch kann dies hier dahingestellt bleiben, denn es bedarf einer Erörterung der Frage, inwieweit ein Beamter selbst für die Richtigkeit der von ihm gegebenen Auskunft haftet, hier nicht. Anders wäre es dann, wenn der Beamte vom Kläger gerade zur Erteilung der Auskunft im Sinne des § 831 BGB. bestellt wäre, das ist aber von der Beklagten nicht behauptet worden, und so bedurfte es auch Eingehens auf den vom Kläger angetretenen Entlastungsbeweis gemäß § 831 Abs. 2 nicht.

In zweiter Linie begründet die Beklagte ihren Schadensersatzanspruch aus der nach Abschluß des Frachtvertrages erfolgten Eintragung der falsch berechneten Fracht in den Frachtbrief. Sie sieht darin ein dem Beamten und damit zugleich dem Kläger selbst zur Last zu legendes Verschulden (Fahrlässigkeit). Ein solches ist aber schon deshalb nicht anzunehmen, weil es sich bei der unrichtigen Anwendung einer Tarifstelle um nichts weiter als eine Frage der Auslegung der bestehenden Vorschriften handelte. Ein Irrtum des Beamten in dieser Beziehung kann nicht schon als Verschulden angesehen werden, das zeigt schon das Vorhandensein der für solche Fälle erlassenen Vorschrift des § 70 der EVO. Es kann daher unerörtert bleiben, inwiefern die Eintragung des unrichtigen Betrages in den Frachtbrief für den Schaden der Beklagten überhaupt ursächliche Bedeutung hat.

Bücherschau.

— **Fachheft „Eisenbahnwesen" der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure.** Das große deutsche Fachblatt schenkt in letzter Zeit in dankenswerter Weise auch den Fragen des Eisenbahnwesens besondere Aufmerksamkeit; dem Sonderhefte Nr. 38 vom 23. September 1922, dessen Inhalt in Nr. 47 auf S. 909 des Jahrgangs 1922 dieser Zeitung gewürdigt ist, folgte als Doppelnummer 46/47 des Jahrgangs 1922 der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure ein zweites inhaltlich auf gleicher Höhe stehendes „Fachheft".

An erster Stelle kommt darin Oberregierungsbaurat W. Wechmann zu Wort. Seine Darlegungen über die elektrische Zugförderung der Deutschen Reichsbahn streifen vorweg die Grundfragen, die bei Einführung des elektrischen Betriebes zu berücksichtigen sind und erörtern in Kürze auch dessen Erweiterungsmöglichkeiten, um dann auf die fünf bestehenden deutschen elektrischen Fernbahnen einzugehen, nämlich die Wiesentalbahn der früheren Badischen Staatsbahnverwaltung, die Mittenwaldbahn, die Reichenhaller Gruppe: Salzburg-Freilassing-Bad Reichenhall-Berchtesgaden und Landesgrenze bei Schellenberg-Berchtesgaden-Königsee der ehemals Bayerischen Staatsbahn, die Bahnen im mitteldeutschen Braunkohlenbezirk: Halle-Leipzig, Wahren-Engelsdorf, Leipzig-Bitterfeld-Dessau-Magdeburg und die schlesischen Gebirgsbahnen: Görlitz (Schlauroth)-Königszelt, Nieder-Salzbrunn-Halbstadt, Ruhbank-Liebau, Hirschberg-Schreiberhau-Grünthal der früheren Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung. Die beigefügten Übersichtspläne unterrichten aufs beste über die Lage der aufgeführten Bahnen und über die zukünftig elektrisch zu betreibenden Linien: danach werden zurzeit die von München nach Süden und Südosten verlaufenden Strecken elektrisiert sowie die wichtige Strecke München-Regensburg als ein weiterer Teil der Durchgangslinie München-Leipzig-Berlin, von der bereits Leipzig-Bitterfeld elektrisch betrieben wird. Diese bayerischen Strecken erhalten ihren Strom aus dem Walchenseewerk und aus den Kraftwerken Aufkirchen, Eitting und Pfrombach der mittleren Isar. In diesen vier Kraftwerken werden neben den Drehstromsätzen für das Bayernwerk besondere Bahnmaschinen von nahezu 100 000 Kilowatt Leistung zur Erzeugung von einfachem Wechselstrom aufgestellt. Die Reichsbahn beteiligt sich als Aktionär an den Unternehmen der genannten Kraftwerke. Ferner ist in Aussicht genommen, die Strecken München-Lindau und München-Ulm-Stuttgart elektrisch auszubauen. Auch der elektrische Betrieb der Flachlandbahnen um Halle und Leipzig wird voraussichtlich bis Magdeburg erweitert. Es muß nach den Anregungen des Verfassers in den künftigen Jahren dahin gestrebt werden, die drei jetzt im Ausbau befindlichen größeren Netze in Bayern, Sachsen und Schlesien durch den Ausbau der wichtigsten Verbindungsstrecken zwischen Berlin, München, Görlitz, Dresden und Leipzig zu einem einheitlichen großen Netz zusammenzuschließen, das im Südwesten nach Württemberg und Baden hinein erweiterungsfähig ist. Weiter tritt Wechmann für die Einheitlichkeit und Austauschbarkeit der Bauformen für Teile der Fahrleitungen und Lokomotiven und insbesondere für deren einfachste Gestaltung ein.

Auf die Stadt- und Vorortbahnen Deutschlands näher eingehend, wird auch der seinerzeit für die Berliner Stadtbahn geplanten, für Wechselstrom eingerichteten „Triebgestelle" (vgl. S. 146 des Jahrg. 1921 dieser Ztg.) gedacht. Wir erfahren, daß drei dieser eigenartigen Triebmittel inzwischen fertiggestellt und mehrere Monate hindurch ausgeprobt worden sind. Hierbei sollten bekanntlich in großem Ausmaße die vorhandenen Personenwagen gewöhnlicher Bauart mitbenutzt werden. Da aber mittlerweile der Verkehr auf der Berliner Stadtbahn in kaum geahnter Weise angeschwollen ist, und die Leistungsfähigkeit dieser Bahn mit der Elektrisierung nach Möglichkeit gesteigert werden muß, will man nunmehr auf die Weiterverwendung der vorhandenen Personenwagen bei Einführung der elektrischen Zugförderung gänzlich verzichten und durchweg neue, nach den modernsten Grundsätzen hergerichtete Trieb- und Beiwagen mit größtem Fassungsraum einstellen. Auch die alte Streitfrage über das zu wählende Stromsystem ist nunmehr endgültig zugunsten des Betriebes mit Gleichstrom bei 800 Volt Stromschienenspannung entschieden worden. Nach der Quelle stehen beim derzeitigen Dampfbetrieb höchstens 27 360 Plätze in der Stunde zur Verfügung; man hofft mit den neu zu beschaffenden Betriebsmitteln beim elektrischen Betrieb nicht weniger als 60 600 Plätze in der Stunde zur Verfügung stellen zu können. Der Gleichstrom-Triebwagenzug wird aus zwei Halbzügen zusammengesetzt, von denen jeder aus zwei vierachsigen Triebwagen und drei zweiachsigen Beiwagen bestehen soll.

Einige Angaben über den Betrieb auf der Stadt- und Vorortbahn Blankenese-Ohlsdorf beschließen den inhaltreichen Bericht, aus dem u. a. zu ersehen ist, daß auf der Deutschen Reichsbahn im September 1922: 491 km Bahnstrecken in elektrischem Betriebe und 763 km im elektrischen Ausbau und in Vorbereitung hierfür waren.

Gleichfalls von höchstem Interesse ist die mit reichem Bildmaterial ausgestattete Abhandlung über die Turbolokomotive der schwedischen Ljungström - Werke; Verfasser ist Dr.-Ing. F. Meineke, dem, nebenbei bemerkt, letzthin die Professur für Eisenbahnmaschinenbau an der Technischen Hochschule in Berlin übertragen worden ist. Ljungströms Turbolokomotive ist nach dem Grundsatz bester Wärmeausnutzung ohne Anlehnung an die übliche Lokomotivbauart entworfen. Sie besteht aus dem Kesselfahrzeug mit Verbrennungsluft- und Speisewasservorwärmern und dem Kondensatorfahrzeug mit Dampfturbine und Zahnradgetriebe. Der Kohlenverbrauch beträgt nach den Angaben des Verfassers nur etwa die Hälfte des Verbrauchs einer Heißdampf-Kolbenlokomotive. Die vielen geistreichen Einzelheiten werden kurz beschrieben.

Die Entwicklung der Gleisstopfmaschine behandelt Oberregierungsbaurat Ertz. Nachdem die älteren Schwellenstopfmaschinen der Bauart Jacobi und Collet und die erste von Hampke geschaffene Schwellenstopfmaschine mit Elektromotor am Stopfwerkzeug und auch die Verbesserungen der Hampkeschen Maschine, wie sie durch Trennung des Elektromotors vom Stopfwerkzeug unter Anwendung der Druckluftübertragung erreicht wurden, erklärt sind, wird auf die Verwendung von Benzolmotoren an Stelle Elektromotoren eingegangen, wodurch die Stromerzeugeranlage überflüssig wird. Die neueste Ausführung mit Doppel-Zweitaktmotor und doppeltem Stopfwerkzeug ist ausführlich behandelt.

In kürzerer Weise sind noch die selbsttätigen Eisenbahnkuppelungen und deren Einführung in Frankreich behandelt. Weiter ist u. a. über ein Prüfverfahren für den Abnutzungswiderstand von Eisenbahnmaterial und schließlich über den elektrischen Betrieb der Gotthardbahn berichtet.

Es wäre zu wünschen, daß sich die rührige Schriftleitung der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure auch noch weiter zur Herausgabe solcher dem Eisenbahnwesen gewidmeten Fachhefte entschließen möchte.

W. M.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 28. d. M. verschied in Stettin im 79. Lebensjahre der Eisenbahndirektor i. R.

Herr Karl Schmidt.

Seit dem Jahre 1866 im Eisenbahndienst tätig, hat der Verstorbene von 1901 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. April 1911 das Verkehrsamt 1 in Stettin verwaltet. Umfassendes Wissen, reiche Sachkenntnis und Erfahrung vereint mit Pflichttreue und großem Fleiß zeichneten diesen bewährten langjährigen Mitarbeiter aus. Sein Andenken wird von uns stets in Ehren gehalten werden.

Stettin, den 29. August 1923. (1210)

**Der Präsident
und die Beamten des oberen Dienstes im Bezirk der Reichsbahndirektion.**

2. Ladefristen.

Erhöhung des Wagenstandgeldes auf den Bahnhöfen Bunde (Ostfriesl.) u. Weener.

Mit Gültigkeit vom 4. September 1923 wird bis auf weiteres auf Grund des § 80 (8) der Eisenbahnverkehrsordnung das Wagenstandgeld auf den Bahnhöfen Bunde (Ostfriesl.) und Weener für jeden Wagen, auch für ein Schemel- oder Kuppelwagenpaar, für die zweiten 24 Stunden auf das fünffache, für jede weiteren 24 Stunden auf das zehnfache der jeweiligen tarifmäßigen Sätze erhöht (s. Abschnitt VII, 3 und 4 des Nebengebührentarifes zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B).

Oldenburg, d. 27. August 1923. (1216)
Reichsbahndirektion.

3. Gebühren.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Wirkung vom 5. September 1923 werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8 (1) und 9 um 50 % unter Aufrundung auf volle Tausend Mark erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455).

Altona, den 30. August 1923. (1233)
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-hessischen usw. Staatsbahnen und Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 6. September 1923 wird der für die Stationen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn seit dem 1. Juli 1923 eingeführte Entfernungszuschlag von durchweg 4 km aufgehoben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. September 1923. (1249)
Reichsbahndirektion.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Am 1. September 1923 werden die Güter- und Tiertarife im Binnen- und Wechselverkehre — wie bei den Reichseisenbahnen — um 50 % erhöht. An Zuschlagsfrachten werden im Güterverkehr ab 20. August 1923 berechnet: zwei Tarifpfennige für Eil- und Frachtstückgut und einen Tarifpfennig für Wagenladungsgüter. — (1232)

Braunschweig, den 31. August 1923.
Die Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft II. (Ausnahmetarife.)

Mit dem 31. August 1923 werden die Ausnahmetarife 14 für frisches Stein- und Kernobst usw. und 16 für frische Feld- und Gartenfrüchte usw. aufgehoben. Statt ihrer treten mit Gültigkeit vom 1. September 1923 die Ausnahmetarife 14 für frische Feld- und Gartenfrüchte usw. der Klasse C und 16 für frische Feld- und Gartenfrüchte der Klasse E des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B in Kraft. Beide Ausnahmetarife gelten bis auf weiteres gegen jederzeitigen Widerruf zwischen allen Stationen der Deutschen Reichsbahn.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. August 1923. (1230)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Nordischer Gütertarif Teil I A.

Ab 1. September d. J. sind
die in deutscher Währung entstehenden Frachten, Frachtzuschläge, Nebengebühren, Zölle und Barauslagen stets in Deutschland,
die in nordischer Währung entstehenden gleichen Gebühren stets in Dänemark, Schweden oder Norwegen zu bezahlen.

Die auf den Unterwegsstationen entstehenden Nebengebühren können in beiden Richtungen auf den Empfänger überwiesen werden.

Nachnahmen sind mit Ausnahme solcher aus Schweden in beiden Richtungen ausgeschlossen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, im August 1923. (1211)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Ab 1. September d. J. ist die Schlüsselzahl zu den am 20. August d. J. eingeführten wertbeständigen Gütertarifen auf 1 800 000 — jetzt 1 200 000 — festgesetzt worden. Hierdurch treten Erhöhungen der Gütertarife ein. Gleichzeitig werden die Tiertarife erhöht. Die Erhebungsbeträge im Güterverkehr ändern sich auch künftig, sobald und im gleichen Umfange wie die jeweils bekanntwerdende Schlüsselzahl geändert wird. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Dahme, 29. August 1923. (1223)
Die Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C Ia (Frachtsatzzeiger).

Mit Gültigkeit vom 3. September 1923 werden die im Abschnitt II (Seite 40) angegebenen Frachtsätze in tschechoslowakischen Hellern durch andere, ermäßigte Frachtsätze ersetzt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. August 1923. (1229)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1923 tritt die Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn dem Ausnahmetarif 13 bei.

Berlin, den 27. August 1923. (1219)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Heft C II. (Ausnahmetarife.)

In dem Ausnahmetarif Ia für Grubenhölzer usw. werden mit sofortiger Gültigkeit unter den Sammellagerstationen Hiltrup und Neuenkirchen Land aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungstellen.

Münster (Westf.), den 25. August 1923.
Reichsbahndirektion. (1206)

Für den Verkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen — Tar. Nr. 88 (bisher 312), Abschnitt II — treten vom 1. September 1923 ab neue (erhöhte) Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 31. August 1923 (1228)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J werden im Abschnitt F die besonderen Frachtzuschläge der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn um 50 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Elmshorn, den 29. August 1923. (1217)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

**Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.
Tarif vom 1. Februar 1923.**

Mit Wirkung vom 1. September 1923 werden die in den Schnitten I der Abteilungen A (Brenner) und B (Tarvis) enthaltenen deutschen Schnittsätze um 70 775 v. H. erhöht. Die Frachtsätze dieser Schnitte sind sonach mit 709 zu vervielfachen. Die Bekanntmachung vom 18. August 1923, wonach die Frachtsätze der Schnitte I mit 473 zu vervielfachen waren, tritt mit dem 1. September 1923 außer Kraft. (1245)

München, den 30. August 1923.
Tarifamt beim RVM, ZB.

**Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.
Tarif vom 1. Februar 1923.**

Mit Gültigkeit vom 1. September 1923 ist der Tarif im Abschnitt III (Gütereinteilung) wie folgt zu berichtigen:

Auf Seite 12 sind in der Tarifstelle Gurken und gurkenähnliche Gewächse, Kürbisse (usw.) die Worte „und gurkenähnliche Gewächse" zu streichen; dafür ist an deren Stelle zu setzen: „Zitriolen". Auf Seite 16 ist in der Tarifstelle Citrioli, cocomeri, meloni, zucche (usw.) das Wort „meloni" zu streichen.

München, 27. August 1923. (1226)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsche Eisenbahn-Güter- u. -Tiertarife, Teile I (Tfv. 1 b und 501).

Am 1. September 1923 treten in Kraft:

1. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil 1 B vom 1. Januar 1923 der Nachtrag IX;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag XIII.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs, insbesondere die mit unserer Bekanntmachung vom 28. August 1923 bekanntgegebenen Erhöhungen im Güter- und Tierverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 28. August 1923. (1205)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- u. -Tiertarife, Teile I.

Mit Wirkung vom 1. September 1923 wird im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A vom 1. Februar 1922 im § 69 EVO. hinter Abs. (2) folgender neuer Abs. (2a) eingeschaltet:

„(2a) Die Eisenbahn kann mit Zustimmung der Landesaufsichtsbehörde im Tarife bestimmen, daß die Fracht sich erhöht, wenn sie nicht vom Absender bei Aufgabe des Gutes bezahlt, sondern auf den Empfänger überwiesen wird.“

Ferner wird als Ausführungsbestimmung IV zu § 69 EVO. neu aufgenommen:

„IV. Die Höhe des bei überwiesener Fracht zu zahlenden Frachtzuschlages ist im Abschnitt I der Allgemeinen Tarifvorschriften (Teil I Abteilung B) festgesetzt.“

Die bisherigen Ausführungsbestimmungen IV bis VII zu § 69 EVO. erhalten die Bezeichnung V bis VIII. Gleichzeitig wird dem § 1 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B vom 1. Januar 1923 als Abs. (5) und dem § 2 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I als Abs. (4) angefügt:

„Die Fracht erhöht sich um 10 %, wenn sie nicht vom Absender bei Aufgabe des Gutes bezahlt, sondern auf den Empfänger überwiesen wird.“

Die Höhe des Überweisungszuschlages sowie die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß §§ 69 (2a) und 2 dieser Ordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455).

Berlin, den 29. August 1923. (1207)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Ab 1. September d. J. gilt für den Binnen- und Wechselverkehr der Oberschlesischen Schmalspurbahnen für die Vervielfältigung der in Tarifmark berechneten Fracht die Schlüsselzahl 1 800 000 (Umrechnungstafel Nr. 2).

Oppeln, den 30. August 1923. (1240)
Reichsbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsche Eisenbahn-Güter- u. -Tiertarife, Teile I und II.

Mit Wirkung vom 1. September 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachten sowie die Neben- und örtlichen Gebühren um rund 50 % erhöht. Infolgedessen wird vom gleichen Zeitpunkt ab die für den Güterverkehr gültige Schlüsselzahl zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark von 1 200 000 auf 1 800 000 festgesetzt. Aus diesem Anlaß wird die Tafel Nr. 2 zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark neu ausgegeben; ferner erscheinen Tarifnachträge zu einzelnen Tarifen sowie eine Umrechnungstafel für den Tierverkehr. Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich bezogen werden.

Berlin, den 28. August 1923. (1204)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über die Schweiz.

Im direkten Tarif vom 1. II. 1923 u. in der Kundmachung vom 1. Oktober 1921 treten mit Geltung vom 15. September 1923 folgende Maßnahmen in Kraft:

1. Nachnahmen und Barvorschüsse sowie Deklaration des Interesses an der Lieferung sind nicht zugelassen.
2. Die Frachten, Nebengebühren und Unterwegskosten sind wie folgt zu zahlen:
   bei direkter Abfertigung zu den Sätzen des direkten Tarifs:
   für den italienischen Durchlauf in Italien,
   für den außeritalienischen Durchlauf in Deutschland
   bei Umbehandlung von Bahn zu Bahn:
   für den italienischen und schweizerischen Durchlauf in Italien,
   für den deutschen Durchlauf in Deutschland.

Nähere Auskunft durch den Tarifanzeiger, die Abfertigungen und die Auskunftsbüros. (1244)

Frankfurt (Main), den 29. Aug. 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Gütertarif, Teil I B.
Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.
Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.
Deutsch-dänischer Tiertarif.
Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Am 1. September d. J. werden die vom 20. August d. J. an gültigen deutschen Schnittfrachtsätze sowie die Schnittfrachtsätze für die deutschen Durchgangsstrecken, ferner die Mindestfrachten und Sondergebühren sowie die Fracht für leere Privatgüterwagen um 50 % erhöht. Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (1203)

Altona, den 28. August 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am ersten November 1923 werden die Entfernungen für Buskow, Station der Ruppiner Eisenbahn, um 14 km erhöht.

Erfurt, den 28. August 1923. (1197)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1923 wird die Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn in den Reichsbahn-Gütertarif aufgenommen und der Binnen-Gütertarif dieser Bahn aufgehoben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. August 1923. (1213)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 42. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Auf Seite 21 des Tarifs erhält im Abschnitt II unter „C. Leichen“ der Absatz 1 mit Gültigkeit vom 1. September 1923 folgende Fassung:

„1. Für jede Leiche, auch wenn mehrere auf einen Frachtbrief aufgegeben und in einen Wagen verladen sind, werden folgende Grundpreise für das Tarifkilometer berechnet:

Bei Auflieferung mit Frachtbrief (Beförderung mit Personen- oder Güterzügen) . . . . . 0,50 *M*
Bei Auflieferung mit Eilfrachtbrief (Beförderung mit Eil- oder Schnellzügen) . . . . . 0,75 „
in beiden Fällen unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 7,50 *M*.

Wenn eine Leiche teils mit Güter- oder Personenzügen, teils mit Eil- oder Schnellzügen befördert werden soll, so ist sie mit Eilfrachtbrief aufzuliefern; dem für die Gesamtentfernung zum Güter- oder Personenzugsatze zu berechnenden Grundpreise werden 0,25 *M* für jedes Tarifkilometer der Eil- oder Schnellzugstrecke zugerechnet.

Die genannten Grundpreise werden zur Ermittlung des Erhebungsbetrages mit der von der deutschen Reichsbahnverwaltung für ihren Binnen-Personen- und -Gepäckverkehr veröffentlichten Schlüsselzahl vervielfacht.“ (1237)

Charlottenburg, den 31. August 1923.
Reichsbahndirektion Osten
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. September 1923 tritt infolge Übernahme der für die Deutsche Reichsbahn gültigen Frachtsätze in festen (wertbeständigen) Grundzahlen und der Schlüsselzahl 1 800 000 zur Berechnung der Fracht in Reichsmark der Nachtrag V in Kraft. Hierdurch treten Frachterhöhungen ein. Die Durchführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Dresden, am 28. August 1923. (1201)
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer und Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr. Reichsbahn-Gütertarif, Hefte A und C I b.

Am 1. November 1923 werden sämtliche für Reichenberg Č.S.D. bestehenden Tarifentfernungen und -bestimmungen aufgehoben, auch wird das Vorwort neu gefaßt. Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. usw. Netz) und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 28. August 1923. (1200)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif. Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1923 werden die Entfernungen für eine Anzahl von Stationen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn erhöht. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist beruht auf der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 455.) Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. August 1923. (1218)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Hefte C Ib—Tfv 4a und C Ic—Tfv 4b.

Zu den oben genannten Tarifheften erscheint je ein Ergänzungsblatt, das die während des Drucks der Hefte C Ib und C Ic eingetretenen Änderungen und Ergänzungen enthält. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. August 1923. (1215)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 28. August 1923 veröffentlichte Tariferhöhung von rund 50 % zum 1. September 1923 wird für die Hefte C Ia (Frachtsatzzeiger), C Ib (Stationsfrachtsätze sowie Zuschlags- und Anstoßfrachten), C Ic (örtliche Gebühren) und C II (Ausnahmetarife) durch die Umrechnungstafel Nr. 2, die nach Maßgabe der Schlüsselzahl 1 800 000 aufgestellt ist, durchgeführt. Für das Heft A (Besondere Bestimmungen) gilt das Gleiche, nur werden die Gebühren im Abschnitt C (Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif) durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger in Reichsmark veröffentlicht.

In der Umrechnungstafel sind bei den Reichsmarkbeträgen die letzten 3 Nullen weggelassen, die aber bei der Umwandlung mit zu berücksichtigen sind. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. August 1923. (1212)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif Nr. 502 des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1923 tritt der Nachtrag 14 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw., um rd. 50 v. H. durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Veränderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. August 1923. (1246)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil I und Teil II. Heft 1 und 2.

Ab 1. September 1923 wird die Schlüsselzahl für die Umwandlung der Tarifmark in Reichsmark auf 1 800 000 festgesetzt, wodurch eine Erhöhung der Frachten für die deutschen Strecken um 50 % eintritt. (1234)

Köln, den 29. August 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Infolge der allgemeinen Tariferhöhung am 1. September 1923 um rund 50 % werden im Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2, die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen und im Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien die Nebengebühren und die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen um rund 50 % erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Die Durchführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Dresden, am 30. August 1923. (1225)
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehre zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und den Stationen des übrigen Deutschlands. C. Polnisch-oberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und -Tiertarif (Kartierungstarif). D. Dienstkohlenausnahmetarif.

Ab 1. September 1923 beträgt die Schlüsselzahl im Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn 1 800 000 Mark. Die dadurch eintretende Erhöhung beträgt 50 %. Die gleiche Maßnahme tritt in den oben unter A.—D. genannten Tarifen zum gleichen Zeitpunkt in Kraft. Außerdem wird in den unter A. und B. genannten Tarifen von der Fracht, wenn sie nicht vom Absender bei Aufgabe des Gutes bezahlt, sondern auf den Empfänger überwiesen wird, ein Zuschlag von 10 % erhoben. Ferner werden in dem unter D. genannten Tarife ab 1. September 1923 wertbeständige Frachtsätze eingeführt. Die Genehmigung des Oberkomitees ist erteilt.

Oppeln, den 30. August 1923. (1231)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und den Stationen des übrigen Deutschlands.

Mit sofortiger Gültigkeit werden weitere 105 Stationen in den Verbandstarif (Schnittafel II) aufgenommen und verschiedene Berichtigungen vorgenommen. Das Nähere ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr Nr. 100 vom 23. August 1923 lfd. Nr. 1401 zu ersehen. (1199)

Oppeln, den 27. August 1923.
Reichbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel-Hafen.

Mit Gültigkeit vom 10. September d. J. erscheint ein Nachtrag 8, durch den der im Nachtrag 7, gültig vom 27. November 1922, enthaltene Gebührentarif nebst den dazu veröffentlichten Änderungen aufgehoben wird. Die in dem Nachtrag 8 angeführten Grundgebühren für den Umschlag sind künftig mit der jeweilig für den Güterverkehr festgesetzten Schlüsselzahl zu vervielfältigen. Nachträge können von der Stationskasse Cosel-Hafen bezogen werden. Preis 150 000 Mark. Die Inkraftsetzung mit verkürzter Bekanntmachungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455).

Oppeln, den 1. September 1923. (1247)
Reichsbahndirektion.
Oberschlesische Eisenbahnen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abt. B. Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1923 werden im obengenannten Tarife folgende Änderungen durchgeführt:

1. Im Abschnitt C:

Im Punkt V A (Besonders hochwertige Güter) wird unter 2 b der Artikel „Filme“ gestrichen.

Im Punkt XI (Ausstellungsgüter) erhält die lit e der Ziffer 2 folgenden Wortlaut: „Eine Versicherung der frachtfrei zur Rückbeförderung gelangenden Ausstellungsgüter wird nur auf Grund besonderen Übereinkommens übernommen.“

2. Im Abschnitt C 1 (Ersatzleistung):

Im ersten Absatz der Ziffer (1) ist nach den Worten „mit Ausnahme von Flüssigkeiten in Tankschiffen“ einzuschalten: „und von frachtfrei zur Beförderung gelangenden Gütern.“

Wien, am 28. August 1923. (1209)

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Ab 1. September d. J. wird die Schlüsselzahl im Gütertarif gleich wie bei der Reichsbahn auf 1 800 000 erhöht.

Die Beförderungspreise im Tierverkehr werden um 50 % erhöht. (1235)

Berlin, den 31. August 1923.
Der Vorstand.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Ab 1. September d. J. wird die Schlüsselzahl im Gütertarif gleich wie bei der Reichsbahn auf 1 800 000 erhöht.

Die Beförderungspreise im Tierverkehr werden um 50 % erhöht.

Grimmen, den 31. August 1923. (1236)
Die Direktion.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Änderung einer Verhältniszahl.

Mit Gültigkeit vom 5. September 1923 bis auf weiteres wird betreffend
den allgemeinen Güterverkehr,
den Getreideverkehr,
den Holzverkehr, (1242)
die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Mark von 2000 auf 3000 abgeändert.

Regensburg, den 1. September 1923.

5. Personen- und Güterverkehr.

Ruppiner Eisenbahn.

Der für die Reichsbahn vorgesehene wertbeständige Personentarif wird zum 1. September 1923 auch bei unserer Bahn eingeführt. Hiermit ist eine Erhöhung der Tarifsätze um das mehrfache verbunden.

Ferner werden die Frachtzuschläge unseres Binnen-Gütertarifs (Nr. 1062 a des Tfv.) zum 1. September 1923 ebenfalls in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, den 28. August 1923.
Die Direktion. (1208)

Freien Grunder Eisenbahn.

Ab 1. September 1923 werden die Personen-, Güter- und Tiertarife im gleichen Umfang wie bei der Reichsbahn erhöht. Der Frachtzuschlag im Güterverkehr beträgt 6 Tarifpfennige für Eilgut, 3 Tarifpfennige für Stückgut und 2 Tarifpfennige für Wagenladungen. (1248)

Frankfurt a. M., den 30. August 1923.
Die Direktion.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. September d. J. werden die Fahrpreise und Frachtsätze im Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr im Binnen- und direkten Verkehr wie bei der Reichsbahn erhöht.

Mühlhausen i. Th., den 28. August 1923.
Der Vorstand. (1196)

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 1. September 1923 ab werden die Personen- und Gütertarife im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Finsterwalde, den 30. August 1923.
Die Direktion. (1238)

Bentheimer Kreisbahn.

Durch die Einführung wertbeständiger Tarife werden die Beförderungspreise ab 1. 9. 23 erhöht. (1243)

Bentheim, den 31. August 1923.
Der Betriebsdirektor.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und -Gepäcktarife, Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 1. September werden die Personen- und Gepäcktarife der deutschen Eisenbahnen erhöht.

Die Erhöhung beträgt im Personen- und Gepäckverkehr ungefähr 300 %, im Expreßgutverkehr ungefähr 215 %. Die in den Ausführungsbestimmungen der vorgenannten Tarife enthaltenen sonstigen Gebührensätze werden in gleichem Maße erhöht mit der Maßgabe jedoch, daß die auch im Güterverkehr vorkommenden Gebührensätze um ungefähr 50 % heraufgesetzt werden.

Gleichzeitig werden die Fahrpreise und Gebührensätze, soweit in den Tarifen nichts anderes angegeben ist, auf Grundpreise zurückgeführt. Die Grundpreise sind zur Ermittlung des Erhebungsbetrages mit einer besonders oder durch die Tarife bekanntgegebenen Schlüsselzahl zu vervielfachen. Die Schlüsselzahl ist vom 1. September ab bis auf weiteres 600 000.

Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt.

Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 28. August 1923. (1214)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Am 1. September d. J. werden, wie bei der Reichsbahn, wertbeständige Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife eingeführt. Es erhöhen sich hierdurch die Beförderungspreise und sonstigen Gebührensätze im Personenverkehr sowie die Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze. Die Erhebungsbeträge ändern sich, sobald und im gleichen Umfange wie die jeweils bekanntwerdende Schlüsselzahl — ab 1. September d. J. 600 000 — geändert wird. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Dahme, 29. August 1923. (1224)
Die Direktion.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 1. September 1923 werden die Fahrpreise des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs um rund 275 bis 530 % erhöht. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B zu § 32 EVO.) beträgt künftig 300 000 ℳ, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO.) 240 000 ℳ. Die in der bes. Ausf.-Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf-Friedhof betragen künftig:

unter 1 a 1: 768 000 ℳ, 1 536 000 ℳ, 2 496 000 ℳ,
unter 1 a 2: 21 600 000 ℳ,
unter 1 b 1: 960 000 ℳ, 1 920 000 ℳ, 3 072 000 ℳ,
unter 1 b 2: 27 840 000 ℳ.

Die in der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 47 EVO. angegebene Desinfektionsgebühr beträgt 1 700 000 ℳ.

Im Anhang „Abfertigung von Reisegepäck von und nach Berliner Vorortstationen im Fernverkehr" werden die im ersten Satz auf S. 15 des Tarifs angegebenen Überführungs- und Zuführungsgebühren wie folgt geändert:

Zu A Zuführungsgebühr	Zu B Zuführungs- u. Überführungsgebühr	
für je angefangene 10 kg		
60 000 ℳ	60 000 ℳ u.	140 000 ℳ

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Berlin, den 31. August 1923. (1239)
Reichsbahndirektion.

Personenverkehr mit den auf tschechoslowakischem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen.

Am 1. September 1923 erscheint ein Nachtrag II zum Anhang A (Tarifsätze für den Verkehr mit Asch, Bodenbach usw.) zum Personen- und Gepäcktarif, Teil II. Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I Dresden, Strehlener Str. 1.

Dresden, am 28. August 1923. (1202)
Reichsbahndirektion.

Crefelder Eisenbahn.

Am 20. August 1923 gelangt der Nachtrag 20 zum diesseitigen Binnen-Personen- und -Gepäcktarif zur Ausgabe. Durch diesen Nachtrag werden die jetzt gültigen Fahrpreise und Gebühren um das Zehnfache erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 455.)

Crefeld, den 17. August 1923. (1222)
Die Direktion.

Crefelder Eisenbahn.

Am 1. September 1923 gelangt der Nachtrag 21 zum diesseitigen Binnen-Personen- und -Gepäcktarif zur Ausgabe. Durch diesen Nachtrag gelangt eine wertbeständige Kilometerpreistafel zur Einführung. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455.)

Crefeld, den 25. August 1923. (1221)
Die Direktion.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und -Gepäcktarif, Teil I und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 2. September 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 300 000 ℳ für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Berlin, den 29. August 1923. (1220)
Reichsbahndirektion.

Brandenburgische Städtebahn Akt.-Ges.

Mit Wirkung vom 1. September 1. J. werden die Beförderungspreise im Personenverkehr in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Berlin, im August 1923. (1227)
Die Direktion.

a) Oberschlesischer Wechselverkehr
(Tfv. 674).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr

zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln
und
den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz)
sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirks.

b) Verbandspersonenverkehr
zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz)
(Tfv. 675).

Am 1. September d. J. werden wertbeständige Personen- und Gepäcktarife eingeführt, d. h. die Fahrpreise und Frachtsätze werden in Grundpreisen ausgedrückt, die vervielfacht mit einer jeweils bekanntzugebenden Schlüsselzahl den Erhebungsbetrag ergeben.

Die Grundpreise betrugen für 1 km für die 1. Klasse 19,8 ₰, für die 2. Klasse 9,9 ₰, für die 3. Klasse 3,3 ₰, für die 4. Klasse 2,2 ₰. Der Grundpreis der Schnellzugzuschlagskarten beträgt in

	1. Kl. ℳ	2. Kl. ℳ	3. Kl. ℳ
für Zone I (bis 75 km)	3,—	1,50	0,50
für Zone II (bis 150 km)	6,—	3,—	1,—
f. Zone III (üb. 150 km)	9,—	4,50	1,50

Der Grundpreis für 10 kg Gepäck und 1 km beträgt 0,85 ₰. Die Mindestgrundfracht für die deutsche und polnische Strecke beträgt je 0,60 ℳ. (1198)

Oppeln, den 25. August 1923.
Reichsbahndirektion.
(Oberschlesische Eisenbahnen.)

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.

Ab 1. September 1923 werden nach dem Vorgehen der Reichsbahn im Personenverkehr wertbeständige Tarife eingeführt und die Fahrpreise erhöht. Die Grundpreise werden nach dem Einheitssatze der Reichsbahn für die III. Wagenklasse unter Annahme einer Mindestentfernung von 5 km berechnet. Die Schlüsselzahl entspricht der jeweils von der Reichsbahn bekanntgegebenen. (1241)

Siegen, den 30. August 1923.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 37. Berlin, den 13. September 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Freizügige Benutzung der Güterwagen im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Von **Dr. Karl Herr** in München.

In der letzten Vereinsversammlung Berlin vom 7. bis 9. September 1921 wurde aus Anlaß der Schaffung des „Übereinkommens für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr“ (RIV), gültig ab 1. Januar 1922, beschlossen, das diesem Übereinkommen angepaßte Vereinswagenübereinkommen ebenfalls zum 1. Januar 1922 neu herauszugeben*). Zugleich wurde in Aussicht genommen, bis zum 1. Januar 1924 dieses Übereinkommen nachzuprüfen. Die Vorarbeiten hierfür sind bereits im Gange. Insbesondere werden die in Mark festgelegten Mietsätze durchgreifend erhöht werden müssen.

Unabhängig von diesen Aufgaben soll nachstehend untersucht werden, ob nicht gleichzeitig überhaupt im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Güterwagenbenutzung und -abrechnung mit dem Endziel möglichster Vereinfachung und Erleichterung auf neue Grundlagen gestellt und die Parks der Vereinsbahnen dadurch erhöht ausgenutzt werden könnten.

I.

Das gegenwärtige Vereinswagenübereinkommen geht von dem seit den Anfängen des Vereins feststehenden Grundsatze aus, daß die Vereinsverwaltungen sich gegenseitig die Benutzung ihrer Güterwagen in der Weise zugestehen, daß die Wagen nach allen Vereinsbahnen (und darüber hinaus) beladen werden dürfen, von diesen übernommen werden müssen und nach Entladung wieder, wenn möglich beladen, zurückzuleiten sind. Für jeden Wagen wird der Hinlauf und der Rücklauf einzeln ermittelt und für die festgestellte Benutzungsdauer Miete nach Tagen vergütet. Die Übergangsbahnhöfe stellen Schuldnachweise auf; nach ihnen wird von den Wagenabrechnungsbüros gegenseitig abgerechnet. Für ungedeckte Leerläufe oder falsche Benutzung sind Entschädigungen und Bußen vorgesehen. Auch das Internationale Übereinkommen ist diesen Grundsätzen gefolgt (§§ 1, 2, 4, 6, 9 und 11 der beiden Übereinkommen).

Während früher die Miete nach der Zahl der durchlaufenen Kilometer (Laufmiete) und der Zahl der Benutzungstage und Halbtage (Zeitmiete) berechnet wurde, wozu bei Überschreitung der Benutzungsfristen Verzögerungsgebühren traten, wird seit 1. Januar 1922 die Miete nur noch nach der Zahl der Benutzungstage (Zeitmiete) ermittelt, wobei die Mietsätze, um die Bahnen zu beschleunigter Rückgabe anzuspornen, stark gestaffelt sind.

Dieses System der Individualbehandlung jedes Wagens mag in früheren Jahrzehnten, als das Schienennetz noch nicht dicht und die Übergänge unter den einzelnen Vereinsbahnen noch spärlich, diese aber noch zahlreicher waren, und ferner der nationale Verkehr noch wesentlich stärker als der internationale war, berechtigt gewesen sein. Hier hatten die Bahnen ein Interesse, nachgewiesen zu sehen, wir ihre Wagen im einzelnen benutzt wurden, und welche Vergütung für die Zeit des Ausbleibens anfiel. Seitdem ist der internationale Verkehr immer mehr ausgebaut worden, er hat ganz erheblich zugenommen, so daß der Übergang nach fremden Bahnen stark anwuchs. Die Bahnen der einzelnen Vereinsstaaten haben sich mehr und mehr — vgl. die Vorgänge in Österreich (1907 ff.), in den Niederlanden (1918) und in Deutschland (1920) — zusammengeschlossen. Heute hat die Eigentumsverwaltung neben dem

*) Über die geschichtliche Entwicklung des Vereinswagen-Übereinkommens vgl. den Aufsatz von Enderes in der Festnummer der Vereinszeitung vom 8. September 1921 und die dort angeführten Schriften (S. 11).

Bestreben, bei überwiegendem Verkehr nach dem Ausland entsprechende Mieten zu erhalten, hauptsächlich daran ein Interesse, jederzeit über ihren Güterwagenpark im ganzen verfügen zu können, um den stoßweise auftretenden Bedürfnissen des Verkehrs gerecht zu werden; dagegen tritt das Interesse, genau zu wissen, wie im einzelnen jeder Wagen ihres Parkes auf fremden Bahnen benutzt wird, doch mehr zurück. Gleichwohl muß sie nach den bestehenden Übereinkommen auf ihren Übergangsbahnhöfen und dem Abrechnungsbüro genau Buch führen und nachprüfen, ob und wie die einzelnen Wagen übergehen und zurückkommen, um die Schuldaufstellung der benutzenden Verwaltung nachprüfen zu können; sie muß also die Arbeiten der mietepflichtigen Verwaltung wiederholen. Für die Eigentümerin und auch für die benutzende Bahn erfordert dies aber einen ganz erheblichen Personal- und Sachaufwand, wenn anders sichere und genaue Ergebnisse erzielt werden sollen. (Es ist zwar im Verkehr zwischen Deutschland und Österreich vor dem Weltkrieg versucht worden, die Geschäfte der Wagenaufschreibung und Nachweisung durch Zusammenlegung insofern zu erleichtern, daß in einer Übergangsstation nur e i n e Verwaltung alle Nachweisungsarbeiten für beide Bahnen machte, vgl. Vereinszeitung 1912, Seite 1471; die Versuche sind leider aufgegeben worden.) Kurze aber regelmäßige Läufe, z. B. im Kohlenverkehr, müssen genau so umständlich nachgewiesen und abgerechnet werden, wie lange und seltene Läufe. Daß die Abrechnungskosten, besonders bei geringen Mietsätzen, dann in keinem entsprechenden Verhältnis zu den angelaufenen Mieten stehen, dürfte einleuchten.

Die Wagenübereinkommen nehmen ferner auf die Bauart der Wagen bei Bemessung der Miete keine besondere Rücksicht; es ist gleichgültig, ob es sich um gedeckte oder offene oder Schienenwagen, zwei-, drei- oder vierachsige Wagen, solche mit oder ohne Bremse, handelt. Auch der früher im internationalen Reglement gemachte Unterschied nach dem Ladegewicht bis und über 15 t ist fallengelassen. Eine Verwaltung mit starkem Versand an g e d e c k t e n Wagen in das Ausland leistet erheblich mehr als eine Verwaltung mit Versand an offenen Wagen, ohne hierfür entschädigt zu werden. Ohne einer die Abrechnung nur noch mehr erschwerenden Unterscheidung nach solchen Gesichtspunkten das Wort zu reden, soll hier nur darauf hingewiesen werden, daß also die Wagenabrechnung — und sie ist dazu auch schwer imstande — doch keinen vollen Ausgleich für die wirkliche Leistung schafft.

Die Art der Rückleitung der fremden Wagen ist insbesondere hinsichtlich der Rückbeladung eingehend geregelt. Es wird aber nicht behauptet werden können, daß das im § 4 VWÜ. aufgestellte System die Verwaltungen voll befriedigen dürfte. Für den Außendienst ist es gekünstelt und dem raschen Verständnis durch das Personal zu wenig angepaßt. Vor der Vereinfachung durch die neuen Übereinkommen (1922) rief es häufig Meinungsverschiedenheiten unter den Vereinsverwaltungen hervor und gibt auch jetzt wieder Anlaß zu Verbesserungsvorschlägen.

Weiter erschwert es aber auch die Wagenbenutzung, hindert den Verkehr und belastet den Betrieb, wenn ein fremder Wagen, obwohl er im eigenen Verkehr benutzt werden könnte, nur wegen seiner Anschrift wieder leer auf weite Strecken mit vielen Rangierstationen zurückgeleitet werden muß. Während der Anteil der Leerläufe an den Gesamtläufen bei den eigenen Wagen durchschnittlich etwa 20—40 v. H. betragen wird, dürfte er sich bei den fremden Wagen wohl nur wenig von 50 v. H. entfernen.

Alle diese Umstände sprechen dafür, daß wenigstens im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der die Förderung des eigenen Interesses und den des allgemeinen Verkehrs als Zweck aufstellt, nach einer einfachen Lösung gesucht wird, welche d i e P a r k s d e r V e r e i n s v e r w a l t u n g e n e i n e r f r e i e r e n B e n u t z u n g z u g ä n g l i c h m a c h t.

II.

Seit die europäischen Bahnen sich zu Wagenverbänden zusammenschlossen (Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit seinem Wagenübereinkommen, deutsch-italienisches Wagenregulativ, Reglement für die Benutzung des Wagenmaterials zwischen allen am internationalen Verband teilnehmenden Verwaltungen) ist die Frage geprüft worden, ob die Übereinkommen den Interessen der Bahnen gerecht werden und ferner, ob es möglich ist, unter Aufrechterhaltung der Hoheitsrechte der Eigentumsbahnen an ihrem Park die Wagenbenutzung freier zu gestalten und das Wagenabrechnungsgeschäft zu vereinfachen. Es ergab sich jedoch dabei die Schwierigkeit, die Interessen der Eigentumsbahnen an rascher Rückgabe der Wagen, besonders in Zeiten des Mangels, und die der anderen Bahnen an billiger und ausreichender Benutzung auszugleichen. Im einzelnen sei hierwegen auf den Aufsatz von Marx „Der Austausch der Güterwagen im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" im Archiv für Eisenbahnwesen 1917, S. 817 und 1918, S. 22, verwiesen.

Einschlägig sind hier besonders folgende Vorgänge:

1. In den Jahren 1910/13 wurde in der Kommission für das Wagenregulativ im Verkehr zwischen den deutschen, österreichischen, ungarischen, schweizerischen, belgischen, holländischen und italienischen Bahnen auf den Antrag der belgischen Staatsbahnen auf Vereinfachung der gegenseitigen Wagenmieteabrechnung verhandelt. Von den damaligen Forderungen wurde seitdem die auf Einführung einer reinen Zeitmiete, auf Wegfall verschiedener Befreiungsgründe und auf Abrechnung nach ganzen Tagen verwirklicht. Nicht durchgedrungen ist der Antrag auf Einführung einer Einheitswagenmiete für alle Bahnen (Summe der gezahlten und vereinnahmten Mieten, geteilt durch die Zahl der Wagenbenutzungstage), da es nicht gelang, einen für alle Verwaltungen geeigneten Mietsatz zu errechnen. Es zeigte sich nämlich, daß zur Vermeidung von Schädigungen die Einheitssätze für den Wagenaustausch zwischen je zwei Verwaltungen und getrennt für Guthaben und Schuld ermittelt werden müßten, damit die Saldi sich auf gleicher Höhe hielten.

2. Nach Versuchen, zwischen einzelnen deutschen Bahnen zu einer erleichterten Wagenbenutzung zu gelangen und nach umfangreichen Vorarbeiten trat im Jahre 1909 der D e u t s c h e S t a a t s b a h n w a g e n v e r b a n d ins Leben, der unter den Staatsbahnen von Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Mecklenburg, Oldenburg und den Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen eine freizügige Benutzung der Güterwagen einführte (Vereinszeitung 1909, Seite 209). Dieser Verband brachte viele und tiefgreifende Änderungen, so eine einheitliche Benutzung, gleichmäßige Versorgung, Vereinheitlichung der Bauart der Wagen, Festlegung der Beschaffung, ferner eine besondere Abrechnung (auf Grund der geleisteten Wagenachskilometer und der vorgehaltenen Achsbestände). Eine Übertragung dieser Einrichtung in irgend einer Form auf den Verein mit seinen vier Zollgebieten, mit seinen verschiedenen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen, dann den ungleichen und ungleichartigen Wagenbeständen wird — auch im Hinblick auf die Einwirkungen der Kriegs- und Nachkriegszeit — bis auf weiteres nicht möglich sein.

III.

Nach den Ausführungen unter I wird anerkannt werden müssen, daß die jetzige Individualbehandlung der Güterwagen in Zeitläufen höchster wirtschaftlicher Anspannung unwirtschaftlich und beim Überwiegen der Massentransporte auch unzeitgemäß ist. Aus den Darlegungen unter II ergibt sich, daß die bisherigen Methoden, zu einem vereinfachten Benutzungs- und Abrechnungsverfahren zu gelangen, unzweckmäßig oder für den Verein zunächst nicht durchführbar sind. Trotzdem muß ein Weg gefunden werden, der vorerst den im Verein vertretenen großen Bahnen die Möglichkeit gibt, die Güterwagen der an-

deren Vereinsbahnen wie ihre eigenen zu benutzen, der ihre Rückgabe in gewissem Umfang sichert und die umständliche und zeitraubende Abrechnung nach einzelnen Wagen und ihren Läufen vereinfacht. Hierzu würde folgender Vorschlag dienen:

Es wird ermittelt (für die Zwecke dieser Darstellung ist als Beispiel zunächst an das Verhältnis zwischen deutschen und niederländischen Bahnen gedacht, zumal auch bei einem Versuche die Verhältnisse im Wagenverkehre dieser beiden Länder günstig liegen), welche durchschnittliche Miete je ein Güterwagen des Vertragslandes D oder N während der der Neuregelung vorangehenden Probejahre erzielt hat. Als solche werden wegen der Verschiebungen in den Betriebsleistungen und Verkehrsverhältnissen Jahre vor und nach dem Kriege zu wählen sein. Hätten also die niederländischen Bahnen von den deutschen Bahnen nach dem Durchschnitt der Probejahre eine Miete von insgesamt 6,0 Millionen Mark für 480 000 Wagentage und 60 000 Wagen, und umgekehrt, die deutschen Bahnen von den niederländischen Bahnen eine Gesamtmiete von 15,0 Millionen Mark für 1 200 000 Wagentage und 200 000 Wagen erhalten, so würde die Grundmiete für einen niederländischen Wagen im deutschen Verkehr 100 *M* und für einen deutschen Wagen im niederländischen Verkehr 75 *M* betragen*).

Sollte dem Einwand Rechnung getragen werden, daß infolge Verkehrs- und Betriebsschwankungen, insbesondere bei starkem Kohlen-, Rüben-, Ausfuhrverkehr usw. die Grundmieten in den einzelnen Monaten stark voneinander abweichen, so könnte die Grundmiete auch für die einzelnen Monate festgestellt werden.

Weiter würde aus den bisherigen Abrechnungen ungefähr ermittelt werden können, welche durchschnittliche Laufweite (in Kilometern) die fremden Wagen von der Übergangsstation bis zu der Bestimmungsstation hatten, so daß sich für die Wagen eines jeden Landes in den Probejahren (Probemonaten) ein gewisses Verhältnis zwischen Laufweite und Benutzungsdauer berechnen läßt, z. B. $\frac{350 \text{ km}}{7 \text{ Tage}} = 50$ für einen deutschen Wagen in den Niederlanden.



1. Würden sich nun die deutschen und niederländischen Bahnen gegenseitig freie Güterwagenbenutzung zugestehen, so braucht nur die Gesamtzahl der in einem Monat zwischen Deutschland und den Niederlanden auf allen Übergängen von Aachen West bis Neuschanz beladen übergegangenen Wagen dieser beiden Bahnen festgestellt und diese Zahl je mit der festgelegten Wagengrundmiete für die Probejahre (Probemonate) vermehrt zu werden; der errechnete Betrag würde die Mieteschuld der betreffenden Bahn darstellen. Die bisherigen Saldi würden sich also an sich nicht erheblich ändern, sofern sich nicht der Wagenverkehr selbst wesentlich verschiebt.

2. Beide Bahnen sind ohne weiteres berechtigt, die Wagen, soweit sie nicht beladen werden, leer auf jedem Übergang zurückzugeben, wodurch sich die rückgebende Bahn wieder entlastet. Sondervereinbarungen für gewisse Übergänge, die betrieblich stärker belastet sind, müßten vorbehalten bleiben.

Halbmonatlich (oder wöchentlich) wird die Anzahl der an den einzelnen Tagen beladen von D nach N und umgekehrt übergebenen Wagen, für die eine Miete berechnet ist, mit der Zahl der im gleichen Zeitraum leer oder beladen auf allen Übergängen zurückflutenden Wagen verglichen. Ergibt sich ein Überschuß, so hat die benutzende Bahn, wenn auch nicht dieselben Wagen, so doch jedenfalls mindestens eine der Zahl der beladenen Wagen gleichkommende Zahl zurückgegeben, und es bleibt bei der unter 1 besprochenen Mieteschuld.

3. Hat sie weniger Wagen zurückgegeben, so hat sie die beladen übernommenen Wagen länger selbst im eigenen Verkehr benutzt und wäre gehalten, einen Mietzuschlag zu entrichten, indem für den Abrechnungszeitraum unter Abgleichung der einzelnen Tage ermittelt wird, mit wieviel Wagentagen sie im Rückstand geblieben ist. Für diese Wagentage wäre, um sie zu prompter Rückgabe anzuhalten, außerdem die Wagenmiete nach den höchsten Sätzen des VWÜ. zu entrichten.

4. Jede Verwaltung ist verpflichtet, zu übernehmen:

a) beladene Wagen,

b) leere eigene Wagen,

c) leere Wagen der anderen Bahn, jedoch nur zur Ausfüllung eines Fehlbetrages im Rückgabesoll dieser Bahn.

*) Eine Statistik über die Wagenmiete der europäischen Bahnen etwa aus den letzten 3 Jahrzehnten und eine Verwertung ihrer Ergebnisse liegt m. W. nicht vor. Sie dürfte interessante Aufschlüsse bringen und vielleicht zeigen, daß die Aktiv- und Passivmieten der einzelnen Bahnen, auf Wagenlauf und Wagentag bezogen, im großen und ganzen stabil bleiben, und daß das mit einer Miete-Pauschalierung etwa verbundene Risiko mehr als aufgewogen wird durch die zu erzielenden Erleichterungen.

5. Die folgende Tafel stellt für einen Monat probeweise den Wagenübergang dar:

Übergang	aus Deutschland beladen	nach Deutschland beladen	nach Deutschland leer	aus Niederland beladen	nach Niederland beladen
x	700	100	500	100	700
y	800	200	500	200	800
z	700	300	400	300	700
v	900	400	600	400	900
Summe	3100	1000	2000	1000	3100
		3000			

Die niederländischen Bahnen haben also für 3100 Wagen, die deutschen Bahnen für 1000 Wagen die für jede Bahn festgelegte Grundmiete zu bezahlen. Außerdem müßten die ersteren Bahnen, da sie insgesamt nur 3000 Wagen statt 3100 Wagen zurückgegeben haben, für die fehlenden 100 Wagen einen Mietzuschlag nach Ziffer 3 entrichten. Die deutschen Bahnen haben jedenfalls den niederländischen Bahnen die empfangenen 1000 Wagen der Zahl nach zurückerstattet. Auf Grund der Betriebs- und Verkehrserfahrungen wird sich übrigens für die einzelnen Übergänge bald unschwer herausstellen, welche Verwaltung zur Erfüllung ihrer Wagenschuld jeweils Wagen zurückzugeben hat.

6. Den Bedenken, die etwa in der Richtung erhoben werden könnten, daß sich im Laufe der Zeit gegenüber den Ermittlungen des Probejahres die Verkehrsbeziehungen und damit die Laufweite der Güterwagen und dadurch wieder die durchschnittlichen Grundmieten wesentlich verändern, kann dadurch begegnet werden, daß während der Vertragsdauer an zu vereinbarenden Zählmonaten auf Grund der Frachtpapiere in den Grenzstationen die tatsächlichen Läufe ermittelt werden, wobei für Weiterabfertigungen und Neuaufgaben entsprechende Zuschläge vorgesehen werden könnten, und so das oben für die Probejahre aufgestellte Verhältnis $\frac{350}{7}$ nachgeprüft wird. Wesentliche, etwa über 5 % betragende Veränderungen in der Laufweite würden, weil sie die Laufdauer beeinflussen, Anspruch auf Erhöhung oder Herabsetzung der Grundmiete geben.

7. Würden sich alle Vereinsbahnen diesem Verfahren anschließen, so würde es, da die vier Vereinsstaaten Niederlande, Deutschland, Österreich und Ungarn wie an einer Kette aneinandergereiht sind (siehe Karte), und die Privatbahnen dieser Länder mit den Staatsbahnen Sonderverträge im Sinne der beschriebenen Darstellung abschließen können, genügen, wenn die Grundzüge des neuen Verfahrens im Vereinswagenübereinkommen festgelegt und die Einzelheiten, insbesondere die Mietefestsetzung der Vereinbarung der benachbarten Bahnen überlassen würde. Bis zur Sammlung von Erfahrungen würden die Wagen der nicht unmittelbar aneinanderschließenden Vereinsstaaten nicht einer gemeinschaftlichen Benutzung unterliegen. Die Deutschen Reichsbahnen würden also mit den Niederlanden und mit Österreich, dieses wieder mit Ungarn, einen Ausführungsvertrag abschließen. Über holländische Wagen, die durch Deutschland nach Österreich (oder Ungarn) laufen, würde Deutschland zweckmäßig allein mit den Niederlanden für den ganzen Lauf abrechnen, also an diese Grundmiete für den deutschen Durchlauf und Miete für die Ausbleibezeit in Österreich leisten und von Österreich für den Lauf in diesem Lande entschädigt werden.

8. Im Verhältnis zu den RIV-Bahnen würde sich eine Änderung nicht ergeben. Diese hätten mit den Vereinsbahnen wie bisher abzurechnen. Ein niederländischer Wagen über Emmerich nach der Schweiz würde für den deutschen Durchlauf nach dem vorstehenden Vorschlag behandelt, also in Emmerich mitgezählt; die deutsche Abfertigung am Schweizer Übergang hätte Übergangsnachweis aufzustellen, der den niederländischen Bahnen zuzuleiten wäre. Schweizerische Wagen nach den Niederlanden wären in Basel und Emmerich wie bisher nachzuweisen. Die Verwendung von Vereinswagen durch andere Vereinsbahnen nach dem Vereinsausland wird bis zur Gewinnung von Erfahrungen über die Mischung der Parks (siehe unten) nicht in Aussicht zu nehmen sein. Sollten gleichwohl Vereinswagen von einer anderen Vereinsbahn nach einer RIV-Bahn beladen worden sein, so hätten die RIV-Bahnen diese Wagen wieder an die beladende Bahn zurückzuleiten.

9. Die Vorschriften über die technische Behandlung der Wagen, die Ausbesserung in den Werkstätten und die Abrechnung über Wiederherstellungskosten werden durch den Vorschlag nicht beeinflußt, so daß die Bestimmungen des Vereinswagenübereinkommens weitergelten können. Zu prüfen wird sein, ob nicht § 16 (2), wonach beschädigte Wagen grundsätzlich nur von der Eigentumsbahn wiederhergestellt werden sollen, im Interesse rascher Rückgabe der Wagen an den Verkehr, und zur Vermeidung von Leerläufen eine Abänderung erfahren könnte.

10. Die Ausführung dieser vorerst in großen Umrissen entwickelten Anregungen wird auf den Übergangsbahnhöfen und in den Abrechnungsbüros wesentliche Vereinfachungen und Arbeitsminderungen bringen, den Stationen die Benutzung der Vereinswagen erleichtern und den Wagenumlauf fördern. Für die Tausende von täglich übertretenden Wagen tritt in den Übergangsstationen an die Stelle doppelter genauer Nachweise über die Nummer des Wagens, den Tag des Übergangs und der Rückgabe und den Bestimmungsbahnhof die Zusammenstellung der übergetretenen beladenen und leeren Wagen der Vereinsbahnen. Das „Heraussuchen" der Wagen in den Schuldnachweisen und die zahlreichen Rückfragen, besonders bei verschriebenen Wagennummern, würden entfallen.

Die eintretende Mischung der Parks bringt selbstverständlich keine Änderung in den Eigentumsverhältnissen. Unberührt bleibt die Bauart der Wagen. Wenn es als erforderlich erachtet wird, wäre noch festzulegen, daß zur Beladung nach Vereinsbahnen oder zur Leerrückgabe behufs Auffüllung einer Fehlzahl (Ziffer 5) tunlichst immer Wagen der Nachbarbahn verwendet werden sollen und daß einem Ersuchen auf Rückgabe bestimmter für den eigenen Verkehr benötigter Wagengattungen zu entsprechen ist.

Über Zweifelsfragen im Vollzug und über Meinungsverschiedenheiten sollte in einem abgekürzten Verfahren ein Vollzugsausschuß des Vereinswagenausschusses mit schiedsgerichtlicher Zuständigkeit entscheiden.

Die deutschen Eisenbahnen 1910 bis 1920.

(Schluß.)

Der Abschnitt Tarifwesen mit seiner Darstellung der Tarifänderungen, die noch nach Pfennigbeträgen berechnet wurden, bringt uns die Verheerungen, die die Geldentwertung herbeigeführt hat, zum vollen Bewußtsein. In der Einleitung zu diesem Abschnitt werden die allgemeinen Grundsätze der Tarifpolitik während des Berichtsabschnitts erläutert und die Änderungen hervorgehoben, denen die Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung während des Krieges unterworfen werden mußte. Wir verweisen auf die Zulassung nicht veröffentlichter Tarife, deren Bekanntgabe im vaterländischen Interesse unerwünscht war, auf den Fortfall der Fristen zwischen Veröffentlichung und Inkrafttreten von Tariferhöhungen und -erschwerungen, auf die Beseitigung der Lieferfristen, die Änderung des Frachtbriefmusters infolge der Papiernot und auf die Erleichterungen für Beförderung von Spreng-

stoffen. Ein kurzer Unterabschnitt ist den Reichsverkehrssteuern gewidmet, mit deren Einführung das Reich unter Eingriff in die Tarifhoheit der Länder zu indirekten Tariferhöhungen schritt, die durch die damalige finanzielle Lage des Reiches gerechtfertigt waren. Ein umfangreicher Unterabschnitt behandelt die Änderungen der Tarife.

Für den Personenverkehr trat zunächst am 1. April 1918 eine Tariferhöhung um durchschnittlich 10 v. H. ein. Schon bei dieser Tariferhöhung zeigte sich das Bestreben, die höheren Klassen verhältnismäßig stärker zu belasten. Noch schärfer trat dies Bestreben bei der folgenden Tariferhöhung am 1. April 1919 hervor, indem die Zuschläge für die verschiedenen Klassen wie folgt abgestuft wurden: 1. Klasse 100 v. H., 2. Klasse 40 v. H., 3. Klasse 30 v. H., 4. Klasse 25 v. H. Am 1. Oktober 1919 folgte eine neue Erhöhung um 50 v. H. und am 1. März 1920 eine weitere Erhöhung um 100 v. H. Alle diese Tariferhöhungen verfolgten den Zweck, das Mißverhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben, das seit Ende 1917 immer schärfer hervortrat, auszugleichen. Daneben sind auch Tariferhöhungen durchgeführt worden, die die Eindämmung des Verkehrs zum Ziele hatten. Die wichtigste dieser Maßnahmen ist die bereits an anderer Stelle erwähnte Verdoppelung der Fahrpreise in Schnell- und Eilzügen. Die Verdoppelung der Fahrpreise in den Schnellzügen wurde später durch eine andere Regelung der Schnellzugzuschläge ersetzt. Zu den Maßnahmen zur Eindämmung des Reiseverkehrs gehört auch die Einführung der Reiseerlaubnisscheine im Winter 1918/19, die am 1. Juni 1919 wieder beseitigt wurden. Aus dem Gepäckverkehr ist bemerkenswert die Ersetzung der Gewichtsstufen von 25 kg durch solche von 10 kg. Die erste Erhöhung der Gepäckfrachten betrug etwa 40 v. H. Gleichzeitig mit der Einführung der ersten Kriegszuschläge im Personenverkehr wurden die Gepäckfrachtsätze verdoppelt. Am 1. April 1919 wurde diese Verdoppelung der Zuschläge beseitigt und durch eine Tariferhöhung um 50 v. H. ersetzt. Am 1. Oktober 1919 wurde der Gepäcktarif noch einmal um 50 v. H. und am 1. März 1920 um 100 v. H. erhöht. Bei den Ausnahmetarifen des Personenverkehrs werden die vielen Vergünstigungen erwähnt, die während des Krieges zur Sicherstellung der Volksernährung, zur Linderung der Kriegsschäden und zur Milderung der Leiden der Kriegsbeschädigten und ihrer Angehörigen gewährt wurden.

Im Güter- und Tierverkehr verdient die Wandlung, welche die Tarifpolitik im Laufe des Krieges erfuhr, besonders hervorgehoben zu werden. In den ersten Monaten des Krieges war die Befürchtung größerer Arbeitslosigkeit allgemein verbreitet. Die feindliche Blockade, die in steigendem Umfange ihre Wirkung äußerte, sowie die Inanspruchnahme der gesamten Industrie für Kriegszwecke nötigten zu einer Kriegswirtschaft, deren Förderung sich die Eisenbahnverwaltung zur hervorragendsten Aufgabe machte. Diese Gesichtspunkte führten in den beiden ersten Jahren des Krieges zu einer Fülle von Tariferleichterungen und Ausnahmetarifen, die nicht nach einem festen System, sondern von Fall zu Fall, je nach dem auftretenden Bedürfnis, eingeführt wurden. Aus der Fülle des Stoffes, den der Bericht darüber bringt, sei auf die Unterstützung der Ausfuhr über deutsche und neutrale Häfen durch Gewährung von Frachtermäßigungen in Höhe von 30 v. H., auf die Ermäßigung der Getreidetarife aus den östlichen Überschußgebieten nach dem Westen, auf die Herabsetzung der Erztarife für die Beförderung schwedischer Erze nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet, auf die Frachtermäßigungen für Lebensmittel, für Futter- und Düngemittel, auf die Kohlenausnahmetarife für Gebiete, die früher hauptsächlich mit englischer Kohle versorgt wurden, verwiesen. Bemerkenswert ist auch, daß die Eisenbahnen zur Eindämmung des Verkehrs sich trotz der bestehenden Bedenken zur Einführung besonders ermäßigter Eisenbahntarife nach den Wasserumschlagplätzen entschlossen.

Als sich später die Verhältnisse änderten, alle verfügbaren Kräfte durch die Kriegsindustrie in Anspruch genommen wurden, Arbeitslöhne und Preise stiegen und schließlich fast alles, was erzeugt wurde, außer Nahrungsmitteln, vom Staat bezahlt wurde, trat die Notwendigkeit hervor, die bisherige Tarifpolitik abzubauen. Dazu nötigten auch die immer ungünstiger werdenden finanziellen Ergebnisse der Eisenbahn. Man entschloß sich, da man an eine allgemeine Tariferhöhung noch nicht herantreten wollte, zunächst zur Beseitigung zahlreicher Ausnahmetarife. Es fielen die Ausnahmetarife für die Ausfuhr von Kohlen und Eisen nach den Niederlanden und der Schweiz; die Ausfuhrtarife nach Italien waren mit Eintritt des Kriegszustandes von selbst hinfällig geworden. Es wurde aber auch eine Reihe von Kohlenausnahmetarifen im Innern beseitigt oder geändert, die zum Teil nach veralteten Grundsätzen aufgebaut waren. Es handelt sich hier u. a. um den Steinkohlen- und Braunkohlenverkehr von Schlesien nach dem Küstengebiet der Ostsee, um den Braunkohlenverkehr von Mitteldeutschland nach dem Kohlengebiet der Nord- und Ostsee. Die Neuregelung der Kohlentarife fand am 1. April 1918 ihren Abschluß. Die Frachten für Kohlen nach dem neutralen Ausland waren von diesem Zeitpunkt ab durchweg auf die Sätze des Spezialtarifs 3 erhöht worden. Unter den zahlreichen anderen zum Teil veralteten Ausnahmetarifen, die geändert oder aufgehoben wurden, seien die Eisen- und Stahltarife für Berlin und Vororte erwähnt, die völlig beseitigt wurden. Bei der Aufhebung oder Änderung aller dieser zahllosen Ausnahmen verfolgte man gleichzeitig das Ziel, freie Bahn zu schaffen für einen einfachen und übersichtlichen Wiederaufbau des Gütertarifs.

Der Versailler Vertrag gab später Anlaß, in der Aufhebung der Ausnahmetarife noch radikaler vorzugehen, da nach diesem Vertrag den alliierten und assoziierten Mächten im allgemeinen dieselben Tarifvergünstigungen zu gewähren sind, die auf den deutschen Strecken bestehen. Die nunmehr getroffenen Maßnahmen bedeuten nach dem Bericht, da die wenigen bestehengebliebenen Ausnahmen nicht in Betracht kommen, eine Zerstörung der in dem letzten Jahrzehnt, ja zum Teil seit dem Bestehen der Eisenbahn eingeführten und mit Fleiß und Mühe sorgsam ausgestalteten Ausnahmetarife.

Für den Stückgutverkehr trat am 1. Oktober 1917 eine grundsätzliche Änderung ein, für die gleichfalls Betriebsrücksichten maßgebend waren. Bekanntlich war im Jahre 1898 ein Stückgutstaffeltarif mit bedeutenden Ermäßigungen eingeführt worden, durch den die Spediteure in ihrem Wettbewerb mit dem Sammelladungsverkehr empfindlich betroffen wurden. Unter dem Zwang der Verhältnisse entschloß man sich, in der ausgesprochenen Absicht, den Spediteuren einen Teil des Stückgutverkehrs wieder zu überlassen, zu einer Erhöhung der Stückgutsätze mit Wirkung vom 1. Oktober 1917. Auch dieser neue Tarif ist als Staffeltarif ausgebildet.

Die Beseitigung der Ausnahmetarife und alle sonstigen Änderungen reichten aber zur Gesundung der Finanzlage der Eisenbahnen nicht aus. So entschloß man sich zu einem ersten allgemeinen Kriegszuschlag auf alle Güter- und Tiertarife von 15 v. H. am 1. April 1918. Ein weiterer Kriegszuschlag von 60 v. H. wurde mit Wirkung vom 1. April 1919 eingeführt; ihm folgten Erhöhungen von 50 v. H. am 1. Oktober 1919 und von 100 v. H. am 1. März 1920.

Der internationale Verkehr wurde durch den Krieg gleichfalls umgestaltet. Die Tarife für den Verkehr mit den feindlichen Staaten wurden teils ausdrücklich, teils stillschweigend aufgehoben. In den von der deutschen Heeresmacht besetzten westlichen und östlichen Gebieten wurden später besondere Tarife eingeführt. Der Verkehr mit Bulgarien, Serbien, der Türkei und Rumänien wurde durch Dienstanweisungen geregelt, sobald die Aufnahme des Güterverkehrs mit den Balkanstaaten möglich war. Die direkten Tarife mit den neutralen Staaten, ebenso die mit den verbündeten Staaten, sind während des Krieges in ihrer Grundlage bestehen geblieben, haben aber Änderungen erfahren, die zum Teil im Zusammenhang mit den Schwankungen der Valuta standen. Im

Verhältnis zu Österreich und Ungarn wird auf die Verhandlungen hingewiesen, die schon während des Krieges wegen der Zoll- und Handelspolitik und wegen Verbesserung der Verkehrsbeziehungen eingeleitet wurden. Hierbei spielte namentlich auch die Anpassung der österreichischen Güterklassifikation an die deutsche eine Rolle. Die Verhandlungen, die noch einmal aufgenommen wurden, als die Frage des Anschlusses Österreichs an das Deutsche Reich erörtert wurde, sind ergebnislos geblieben.

Eine kurze Betrachtung über den Personenverkehr der besetzten Gebiete und ein allgemeiner Rückblick schließen diesen bedeutungsvollen Abschnitt ab.

Der Abschnitt Beschaffungswesen gibt einen kurzen, aber inhaltsschweren Überblick über die Schwierigkeiten der Stoffversorgung während des Krieges. Die Zwangswirtschaft mit ihren Bestandserhebungen, Beschlagnahmen, Enteignungen und ihren Höchstpreisen wird wieder vor unserm Auge lebendig. Für die Notmetalle (Kupfer, Messing, Nickel, Zinn usw.) sehen wir die Kriegsrohstoffabteilung des Kriegsministeriums mit den ihr angegliederten Zweigstellen in Wirksamkeit. Die Hauptbeschaffungsstelle des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, die Bautenprüfungsstelle im Kriegsamt und die Prüfstelle für Materialbedarf im Ministerium der öffentlichen Arbeiten tauchen aus der Vergangenheit wieder vor uns auf. Nicht zu vergessen sind der Reichskommissar für die Kohlenverteilung und die Reichsschmierölgesellschaft. Wir erinnern uns wieder des Ausbaus der kupfernen Feuerbuchsen aus den Lokomotiven und all der Nöte, die die Verwendung von Ersatzmetallen und Ersatzstoffen mit sich brachte. Ganz unwirtschaftlich gestaltete sich der Kohlenverbrauch. Auf 1000 Lokomotivkilometer entfielen im Jahre 1913 14,4 t, im Jahre 1919 20,85 t. Die Gründe für diese ungeheure Verschlechterung lagen einerseits in der immer mangelhafter werdenden Beschaffenheit der Brennstoffe, unter denen sich viele Steine sowie ein zur Lokomotivfeuerung wenig geeigneter hoher Prozentsatz von Koks und anderen schlecht verwendbaren Kohlensorten befanden, andererseits in dem schlechten Zustand der Lokomotiven, der Verwendung unerfahrenen Heizerpersonals und in den sonstigen Folgeerscheinungen der Revolution. Die erste Zeit nach dem Kriege brachte keine Erleichterung, im Gegenteil zeigte sich gegenüber einem großen Stoffbedarf der Eisenbahnen ein sehr beträchtlicher Mangel an allem Material. Besonders groß war die Kohlennot im Herbst 1919 und im Frühjahr 1920, die zu erheblichen Betriebseinschränkungen nötigte. Nach Erörterung neuer Wirtschaftsprobleme und Verhandlungen über Sozialisierung und Gemeinwirtschaft versuchte man schließlich die auftretenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten durch Gründung von Selbstverwaltungskörpern für wichtige Industriezweige zu überwinden, unter denen der Eisenwirtschaftsbund für die Eisenbahnverwaltung von besonderer Bedeutung war.

Im Abschnitt maschinentechnisches Gebiet werden zunächst die Fahrzeuge, ihr Bestand, ihre Leistungen und Beschaffungskosten sowie ihre Bauart behandelt. Dann folgt ein Unterabschnitt über die elektrische Zugförderung und zum Schluß ein Unterabschnitt über das Werkstättenwesen. Die Fahrzeugbeschaffung, die vor dem Kriege entsprechend der Verkehrssteigerung in reichlichem Umfange vorgenommen wurde, hat auch während des Krieges nicht geruht. Hierzu nötigte der Umstand, daß nicht nur die besetzten Gebiete und Kriegsschauplätze, sondern auch die Verbündeten mit Fahrzeugen versorgt werden mußten. Am geringsten war während des Krieges die Vermehrung bei den Personenwagen, weil der Personenverkehr in der Kriegszeit eingeschränkt wurde, Ersatz durch Beutewagen und für Militärtransporte auch durch bedeckte Güterwagen gestellt werden konnte. Die Beschaffung erstreckte sich während der Kriegszeit hauptsächlich auf Lokomotiven und später auch auf Güterwagen. Am Ende des Berichtszeitraums war der Fahrzeugbestand bei den Lokomotiven noch etwas höher, bei den Personenwagen etwa gleich hoch und bei den Güterwagen etwas niedriger als bei Ausbruch des Kriegs. Die Ausmusterungen waren wegen des Fahrzeugmangels in der Kriegszeit und in den darauffolgenden Jahren erheblich niedriger als in der Vorkriegszeit. Eine große Rolle spielte während des Krieges die ständige Verschlechterung des Ausbesserungsstandes der Fahrzeuge. Bei den Lokomotiven stellte sich der Ausbesserungsstand am 1. April 1914 auf 19,1 v. H., am 1. April 1920 auf 43,3 v. H. Bemerkenswert ist die Feststellung, daß die preußisch-hessischen, württembergischen und mecklenburgischen Staatseisenbahnen im Berichtsabschnitt den größten Teil ihrer Fahrzeugbeschaffungsausgaben für Lokomotiven und Triebwagen verwendet haben, während die bayerischen, sächsischen, badischen und oldenburgischen Staatsbahnen die Beschaffung von Gepäck- und Güterwagen vorgezogen haben. Die Ausgaben für die Beschaffung von Personenwagen machen bei allen Verwaltungen den kleinsten Teil der Fahrzeugbeschaffungen aus.

Bei der Besprechung der Bauart der Lokomotiven tritt der Sieg der Heißdampflokomotive über die bisher übliche Naßdampflokomotive hervor. Jetzt werden, wie der Bericht bemerkt, nur noch Heißdampflokomotiven, und zwar sowohl als Schnell- und Personenzug-, als auch als Güterzug- und Tenderlokomotiven gebaut. Ferner zeigt sich sowohl für den Schnell- und Personenzugverkehr wie für den Güterzugverkehr das Streben nach einer Vermehrung der gekuppelten Achsen. An Stelle der zweifach gekuppelten Lokomotiven für Schnell- und Personenzüge traten dreifach gekuppelte Schnell- und Personenzuglokomotiven. Im Kriege wurden nach Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit nur noch Personenzuglokomotiven mit drei gekuppelten Achsen beschafft, die zur Beförderung von Schnellzügen mit geringeren Geschwindigkeiten genügen und auch im Güterzugdienst verwendet werden können. Für den Güterzugdienst schritt man sogar zum Bau von fünffach und für starke Steigungsstrecken in Süddeutschland selbst zu sechsfach gekuppelten Lokomotiven mit Tender. In welchem Maße die Zahl der gekuppelten Achsen für Güterzuglokomotiven und damit ihre Leistungsfähigkeit gestiegen ist, ergibt sich daraus, daß bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen die Zahl der gekuppelten Achsen am 1. April 1918 gegenüber der Zahl am 1. April 1910 um 72,2 v. H., die Zahl der Güterzuglokomotiven selbst dagegen in dem gleichen Zeitraum nur um 56,0 v. H. gestiegen war. Von weiteren Verbesserungen im Bau der Lokomotiven wird die allgemeine Einführung des Schmidtschen Rauchröhrenüberhitzers und der in großem Umfange vorgenommene Einbau von Speisewasservorwärmern und die Anwendung sogenannter Schlammabscheider zur Ausscheidung des Kesselsteins erwähnt. Bei der Besprechung der Schwierigkeiten, die sich aus der Verwendung von Ersatzstoffen während des Krieges ergaben, ist die Feststellung bemerkenswert, daß es gegen Ende des Krieges gelang, Bleilegierungen herzustellen, die sich dem Weißmetall als gleichmäßig erwiesen haben und erheblich billiger sind als dieses.

Aus den Ausführungen über die Bauart der Personenwagen entnimmt man gern, daß die Fenstervorhänge, Fensterriemen und der Plüschbezug in den Polsterklassen wieder allgemein zur Verwendung kommen sollen. Die Versuche mit der Anfertigung eiserner Kastengerippe für Personenwagen haben sich bewährt. Da die Beschaffung geeigneter Hölzer auf Schwierigkeiten stößt, ist in Aussicht genommen, künftig Personenwagen mit eisernem Kastengerippe allgemein zu beschaffen. Bei den Güterwagen tritt die Beschaffung offener Wagen von 20 t Ladegewicht hervor. Aus der Kriegszeit wird die Umwandlung solcher offenen 20-t-Wagen zu bedeckten Wagen durch Aufsetzung von Dächern erwähnt. Im ganzen wurden mehr als 11 000 offene 20-t-Wagen mit einem festen Dach versehen. Nach dem Kriege sind diese Wagen wieder abgerüstet worden.

Unter den besonderen Einrichtungen für Fahrzeuge aller Gattungen spielt die Hauptrolle die Einführung der Kunze-Knorr-Bremse, deren Vorteile eingehend erläutert werden. Dagegen haben die Versuche mit selbsttätigen Kuppelungen bisher noch nicht zu einem befriedigenden Ergebnis ge-

führt. Hervorzuheben ist die Mitteilung, daß beabsichtigt ist, einheitliche Bestimmungen über die Ausführung der Fahrzeuge der Schmalspurbahnen mit 1 m und 0,75 m Spur und deren wichtigste Einzelteile festzulegen, die in einen Anhang zur Bau- und Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands aufgenommen werden sollen.

Die elektrische Zugförderung, deren Vorteile gegenüber dem Dampfbetrieb des näheren dargestellt werden, konnte infolge des Krieges nicht ausgedehnt werden. Die Länge der Strecken, bei denen sie Anwendung fand, ging sogar von 264 km im Jahre 1914 auf 237 km am 1. April 1920 zurück. An diesem Tage befanden sich aber 358 km im Bau. Die Zahl der im Betrieb befindlichen Lokomotiven betrug am 1. April 1920 74 Stück. Auf Vorortbahnen werden die Züge nicht mit elektrischen Lokomotiven, sondern mit Triebwagen befördert. Auch der Speichertriebwagen und der Verbrennungstriebwagen, d. h. der benzol- und diesel-elektrischen Triebwagen wird in diesem Zusammenhange gedacht. Diese Triebwagen bewährten sich aber nach dem Bericht nicht so, daß mit ihrer weiteren Einführung zu rechnen ist.

Der Unterabschnitt Werkstättenwesen bringt eine Zusammenstellung der vorhandenen Haupt- und Nebenwerkstätten, sowie der Betriebs- und Betriebswagenwerkstätten mit ihren Anlagen und Belegschaften. Bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen betrug die Gesamtbelegschaft der Haupt- und Nebenwerkstätten am 1. April 1910 59 450 Köpfe, am gleichen Tage des Jahres 1920 119 681 Köpfe, bei den Betriebswerkstätten am 1. April 1910 12 167 Köpfe, am gleichen Tage des Jahres 1920 38 950 Köpfe. Leider läßt sich nach dem Bericht ein zuverlässiger Vergleich der Leistungen in den Werkstätten zwischen den letzten Jahren vor dem Kriege, den Jahren während des Krieges und den Nachkriegsjahren mangels geeigneter Unterlagen nicht durchführen. Bei Darstellung der Arbeitsdauer in den Werkstätten wird auch die Einführung des mehrschichtigen Arbeitssystems behandelt. Nach dem Bericht zeigte sich, daß die dadurch erreichte Leistungssteigerung sehr teuer und ganz unwirtschaftlich erkauft wurde. Die Doppelschichten wurden daher gleichzeitig mit der Verringerung der Arbeiterzahl beseitigt. Die Heranziehung von Privatwerken zur Ausbesserung der Fahrzeuge hat nur zu geringem Teile den gewünschten Erfolg gehabt. Der Unterabschnitt schließt mit einem Ausblick auf die in Durchführung begriffene Neuordnung des Werkstättenwesens.

In dem kurzen Abschnitt Finanzwesen spiegelt sich der Zusammenbruch des gesamten deutschen Wirtschaftslebens in erschreckender Weise wider. Für die preußisch-hessischen Staatsbahnen wird zunächst die erstmalig für das Rechnungsjahr 1910 getroffene Regelung behandelt, das Verhältnis von Staatshaushalt und Eisenbahnhaushalt nicht nach dem Zufall der Überschüsse einer in den allgemeinen Staatshaushalt eingerechneten Eisenbahnwirtschaft, sondern nach dem Verhältnis von Anlagekapital und Ertrag zu bestimmen. Zur allgemeinen Staatswirtschaft sollte die Eisenbahnverwaltung nur noch einen jährlichen Zuschuß von 2,1 v. H. ihres statistischen Anlagekapitals leisten; soweit ihre Überschüsse diesen Betrag überstiegen, sollten sie in einen Ausgleichfonds fließen. Infolge des Krieges wurde der auf diese Weise gebildete Ausgleichfonds, dem recht beträchtliche Beträge zugeflossen waren, bereits im Jahre 1917 verbraucht. In den Jahren 1918 und 1919 mußten schon erhebliche Betriebszuschüsse geleistet werden. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, daß schon mit Beginn des Krieges einer Gleichmäßigkeit der Eisenbahnwirtschaft der Boden entzogen wurde, und daß die Eisenbahnverwaltungen bei dem Mangel der für ihre Anlagen erforderlichen Ergänzungsstoffe genötigt waren, eine Wirtschaft auf Verderb zu betreiben, deren Schäden erst allmählich klar wurden. Der unglückliche Ausgang des Krieges mit dem Riesenverlust an Eisenbahnmaterial und der Plünderung des Eisenbahnbestandes durch den Waffenstillstand und den Versailler Vertrag taten das ihrige, um den finanziellen Zusammenbruch zu beschleunigen. Die sich immer stürmischer fortsetzende Geldentwertung hat den finanziellen Überblick vollends verwirrt. Es fehlt an einer klaren Berechnung des Anlagekapitals, da die Zuschreibungen in der jeweiligen Währung erfolgten. Trostlos ist die Feststellung, daß die nächstliegende Aufgabe der neuen Wirtschaft der Reichsbahn, eine Grundlage zu schaffen, auf der sie durch Vergleich des hier behandelten Zeitraumes mit früheren und späteren Zeiträumen die Möglichkeit gewinnen kann, eine statistische Nachprüfung an sich selbst vorzunehmen und aus solcher brauchbare Schlüsse und Entschlüsse herzuleiten, vorläufig wird ungelöst bleiben müssen. Der Abschnitt schließt mit der Bemerkung, daß sich voraussichtlich kaum ein anderer Weg bieten wird, als nach Wiederbefestigung unserer Volkswirtschaft eine Schätzung aufzustellen, deren Richtigkeit erst einmal im umgekehrten Verfahren nach der Fortentwicklung der Renten nachgeprüft werden muß, bis im Laufe der Jahrzehnte die Sicherheit der Wahrscheinlichkeit erreicht wird, die den Boden für die Beurteilung der Ertragsfähigkeit des Unternehmens abzugeben vermag.

In den beiden Abschnitten Privateisenbahnen und Kleinbahnen sehen wir, in welchem Maße auch diese Verkehrsunternehmen nach verhältnismäßig günstiger Entwicklung in den letzten Friedensjahren durch den Krieg und seinen unglücklichen Ausgang in Not geraten sind. Die Zahl der ertraglosen deutschen Privateisenbahnen stieg von 4 im Jahre 1910 auf 28 im Jahre 1919. Bei mehreren Privateisenbahnen hatten sich Ende 1919 die Verhältnisse so verschlechtert, daß eine dauernde Betriebseinstellung nur vermieden werden konnte, wenn Reich, Staat oder andere öffentliche Körperschaften mit Geldmitteln eingriffen. Die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn wurde durch die Losreißung deutschen Gebietes und seine Abtretung an Polen besonders hart getroffen. Die Bahn wurde in zwei Teile zerrissen, wodurch der Verkehr in ungünstigster Weise beeinflußt wird. Von den 282 preußischen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen konnten im Jahre 1913 nur 7,4 v. H. ihr Anlagekapital nicht verzinsen; im Jahre 1919 ist die Zahl der mit Verlust arbeitenden nebenbahnähnlichen Kleinbahnen auf 50 v. H. gestiegen. Der Bericht rechnet mit einer weiteren Verschlechterung dieser Verhältnisse, die ja auch inzwischen eingetreten ist. Um empfindliche Störungen des Wirtschaftslebens bei der Bedeutung vieler solcher Bahnen zu verhindern, hat der preußische Staat unter Mitwirkung des Reichs und der Provinzen ein Hilfswerk eingeleitet, um an sich lebensfähigen und nur vorübergehend in Not geratenen Kleinbahnen durch Gewährung günstiger Darlehen aus der Not zu helfen. Bemerkenswert ist die Heranziehung der Kleinbahnen zur Bewältigung der Güteran- und -abfuhr in den Großstädten und Industriebezirken während des Krieges, um den Güterstauungen zu begegnen, die infolge Mangels an Lastfuhrwerken und Pferden überall eintraten. Im Aachener Bezirk waren Ende 1917 zu diesem Zweck allein 43 Anschlüsse an die Staatsbahnen, an Kohlengruben und industrielle Werke hergestellt. In demselben Bezirk wurden im Jahre 1917 rund 100 000 t Güter der verschiedensten Art auf diese Weise befördert. Auch die Heranziehung von Frauen zum Straßenbahndienst während des Krieges muß hervorgehoben werden. Die Große Berliner Straßenbahn beschäftigte bereits Ende November 1915 3400 weibliche Kräfte, darunter 3200 Schaffnerinnen.

Ein besonders schmerzliches Kapitel bildet die in einem Anhang enthaltene Darstellung der Entwicklung der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen von 1871 bis 1918. Wir sehen hier, wie es der deutschen Verwaltung gelungen war, aus einem durch den Krieg 1870/71 stark betroffenen Eisenbahnnetz ein blühendes Verkehrsunternehmen zu machen. Das Gesamtnetz der vom Reich Ende 1871 in Elsaß-Lothringen betriebenen Bahnlinien und der im Jahre 1872 übernommenen Strecken in Luxemburg betrug 938,02 km. Am 31. März 1918 umfaßte das Netz der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen 1895,58 km und das von der Reichsbahn betriebene Netz der Wilhelm-Luxemburg-Bahn 196,87 km. Der Ausbau des Netzes fällt hauptsächlich in die Zeit von 1872 bis 1883. Das Ziel der Baupolitik war,

das neue Reichsland wirtschaftlich und politisch enger mit Alldeutschland zu verknüpfen, die einzelnen Landesteile durch Ausbau von Linien örtlicher Bedeutung aufzuschließen und das Netz bei der Bedeutung des Landes als Aufmarschgebiet im Interesse der Landesverteidigung auszugestalten. Verschiedene Bauten wurden noch während des letzten großen Krieges aus militärischen Gründen teils von der Verwaltung, teils von der Truppe ausgeführt.

Für die Verwaltung der Reichseisenbahnen wurde Ende 1871 die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen eingesetzt, die zunächst vom Reichskanzleramt ressortierte; im Jahre 1878 trat an Stelle des Reichskanzleramts das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, deren Chef der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten wurde. Die Generaldirektion war eine Behörde mit Kollegialverfassung, d. h. für eine Reihe wichtiger Angelegenheiten war die Beschlußfassung des Kollegiums maßgebend. Erst 1909 wurde die Kollegialverfassung beseitigt und die Entscheidung, abgesehen von Beschwerden der Beamten gegen Entlassungsverfügungen, dem Präsidenten eingeräumt. Von Anfang an hat bei der Generaldirektion das Abteilungssystem bestanden. Anfänglich waren nur zwei Abteilungen vorhanden, deren Zahl allmählich auf fünf vermehrt wurde. Für die unteren Verwaltungsstellen bestand zunächst das Inspektionssystem, das später durch die Einsetzung von Betriebsdirektionen verwischt wurde. Die guten Erfahrungen, die mit dem Inspektionssystem gemacht waren, sind bei der Neuorganisation der preußisch-hessischen Staatsbahnen im Jahre 1895 verwertet worden. Am 1. Oktober 1909 wurden die Betriebsdirektionen wieder beseitigt und das Inspektionssystem nach preußischem Muster geregelt.

Das Tarifwesen der Reichseisenbahnen hat sich in sehr interessanter Weise entwickelt. Hervorgehoben zu werden verdient die alsbald nach Übernahme der Verwaltung erfolgte Einführung des Wagenraum- und Gewichtstarifes an Stelle des bis dahin allgemein üblichen Wertklassensystems. Die Grundsätze des Wagenraum- und Gewichtstarifs sind von wesentlichem Einfluß auf das zuerst in den bayerischen und württembergischen Gütertarifen, und später im deutschen Reformtarif von 1877 verwirklichte Raum- und Wertklassensystem geworden. Der Verkehr auf den Reichseisenbahnen hatte sich geradezu glänzend entwickelt. An erster Stelle steht der Güterverkehr, dessen Einnahmen sich zu denen des Personenverkehrs etwa wie 3 : 1 verhielten. In der Verkehrsentwicklung spiegelt sich der glänzende wirtschaftliche Aufschwung, den Elsaß-Lothringen unter deutscher Verwaltung genommen hat, besonders deutlich wider. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stiegen von 8,1 Millionen im Jahre 1873 auf 31,6 Millionen im Jahre 1913, die Einnahmen aus dem Güterverkehr in dem gleichen Zeitraum von 21,3 Millionen auf 115 Millionen. Wie auf dem Gebiete der Organisation und des Tarifwesens Einrichtungen der Reichsbahnverwaltung vorbildlich geworden sind, so ist dies auch noch mit einer anderen Einrichtung der Fall, nämlich mit der Einsetzung eines Eisenbahnrates. Schon im Jahre 1874 trat ein Eisenbahnausschuß für Elsaß-Lothringen ins Leben, der Vertreter des Handels, der Industrie und später auch der Landwirtschaft umfaßte und die Aufgabe hatte, Gutachten in wichtigen, die Gewerbetätigkeit und den Handel interessierenden Fragen abzugeben, sowie Beschwerden und Wünsche des Publikums zu übermitteln. Von dem letzten großen Kriege wurde Elsaß-Lothringen, das zum Teil Kriegsgebiet wurde, schwerer als die meisten anderen Teile des Reiches betroffen. Die nach Beendigung des Aufmarsches eintretenden Verkehrserleichterungen konnten erst später, und auch dann vielfach nur mit Einschränkungen zugelassen werden. Auf einzelnen Strecken konnte der Güterverkehr nur mit militärischen Verpflegungszügen, oder wegen der Beschießungsgefahr mit Panzerzügen bedient werden. Auch die Störungen durch Fliegerangriffe beeinträchtigten vielfach die Abwicklung des Verkehrs.

Die Baukosten der elsaß-lothringischen Eisenbahnen stellten sich nach dem Bericht zur Zeit ihrer Übergabe an Frankreich auf 1190 Millionen Mark. Zu einem Vergleich mit den Bedingungen des Versailler Vertrages fordern die Vereinbarungen heraus, die das Deutsche Reich im Jahre 1871 mit Frankreich über die Abtretung der elsaß-lothringischen Eisenbahnen getroffen hat. Das Deutsche Reich forderte nicht die unentgeltliche Abtretung der damaligen Ostbahnstrecken, sondern verpflichtete sich der französischen Regierung, für die Abtretung der von der letzteren zurückerworbenen Konzessionsrechte der Ostbahn die Summe von 325 Millionen Franken zu zahlen. Diese Summe überstieg die tatsächlichen Baukosten, die die Ostbahn und ihre Rechtsvorgänger aufgewendet hatten, und zwar die vollen Baukosten ohne jeden Abzug von Tilgungsraten, um 91,4 Millionen Mark. Überdies wurde bei der Abtretung des Ostbahnnetzes das Betriebsmaterial ausdrücklich ausgenommen. Deutschland hatte den in seinem Besitz befindlichen Teil dieses Materials der französischen Regierung zurückgegeben.

Den Schlußabschnitt des Anhangs über das Ende der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen wird jeder deutsche Eisenbahner mit tiefem Schmerze lesen müssen. Beipflichten wird man aber den Worten des Reichsverkehrsministers, daß die Verwaltung der Reichseisenbahnen unter Leitung hervorragender Führer und unter hingebender Mitarbeit von Männern aus allen deutschen Stämmen in beinahe 50jähriger mustergültiger Arbeit in Frieden und Krieg ihre Aufgabe zum Segen des Vaterlandes und ihres engeren Wirkungskreises Elsaß-Lothringen erfüllt hat, daß sie in allen Zweigen des Eisenbahnwesens Vorbildliches geleistet und auf wichtigen Gebieten bahnbrechend gewirkt hat.

Der Gesamtbericht ist ein wertvoller Beitrag zur Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens, und es kann dem Reichsverkehrsministerium nicht genug gedankt werden, daß es trotz der Schwere der Zeit diesen ereignisreichen Zeitabschnitt zur Darstellung gebracht hat. Der Bericht kündet uns von ungeheuren Leistungen der deutschen Eisenbahnen, aber auch von dem jähen Absturz, in den sie durch den allgemeinen Zusammenbruch hineingerissen worden sind. Wenn sich auch merkliche Zeichen der Besserung zeigen, so ist doch bis zur Gesundung der deutschen Eisenbahnen noch ein weiter Schritt. Wir können nur mit dem Wunsche schließen, daß ein neuer Zehnjahresbericht von einem neuen Aufstieg der deutschen Eisenbahnen zu alter Höhe zu berichten weiß.

v. Schaewen.

Der passive Widerstand an Rhein und Ruhr.

Vom Oberregierungsrat **Gehr** in Erfurt.

Die hervorstechendste Eigentümlichkeit der französischen Regierung in den letzten Jahren gegenüber Deutschland ist die dauernde Konstruktion neuer Verpflichtungen, die im unvereinbaren Gegensatz zu Treu und Glauben aus den mehr oder weniger freiwillig abgeschlossenen Verträgen gefolgert werden, und deren meist auf tatsächlicher Unmöglichkeit beruhende Nichterfüllung dann zielbewußt den Scheingrund zu neuen Auflagen oder „Sanktionen" abgibt. So fordert Frankreich seit Monaten von der deutschen Regierung die Aufgabe des passiven Widerstandes in den besetzten Gebieten mit der durch ständige Wiederholung nicht richtiger gewordenen Behauptung, daß nicht der einheitliche Wille des deutschen Volkes, das unter dem unerhörten Druck der Gewaltherrschaft steht, sondern ein Befehl der Regierung diesen Widerstand geschaffen hätte und demgemäß auch ihn in gleicher Weise aus der Welt schaffen könnte.

Es bedarf eigentlich keiner Beweisführung gegenüber dem

Inlande wie dem Auslande, daß seit dem Zusammenbruch keine Regierung in Deutschland die Möglichkeit gehabt hat, die so mannigfach widerstrebenden Bestandteile des deutschen Volkes auf ein gemeinsames Ziel zu vereinigen, oder die Macht, einem solchen Wollen die Durchführung zu sichern. Die völlige Vernichtung der deutschen Regierungsgewalt in den besetzten Gebieten, die sich in der Entfernung aller irgendwie hervorgetretenen Regierungsorgane ausgewirkt hat, würde eine derartige Betätigung der deutschen Reichsleitung an Rhein und Ruhr ganz besonders ausschließen. Selbst die doch sicher nicht amtliche Tätigkeit der Gewerkschaften wird von den Besatzungsbehörden durch Ausweisung der Gewerkschaftsführer lahmgelegt; und daß die planmäßige Verhinderung der Auszahlung von Gehältern und Löhnen an die Staatsangestellten die Einflußmöglichkeit der Regierung schwächen soll und schwächen muß, leuchtet ebenso ein. Demgegenüber ist nur allzu bekannt, wie wenig bisher die Reichsregierung auch in den unbesetzten Gebieten alle Kräfte des deutschen Volkes zu einer einheitlichen und geschlossenen Gefolgschaft hat zusammenschweißen können.

So kann auch nicht geleugnet werden, daß trotz der ungewollten Propaganda, welche die Besatzungsmächte durch die übergroße Zahl der Ausgewiesenen im unbesetzten Deutschland gemacht haben und ständig steigern, es noch weite Kreise in deutschen Landen gibt, die kein volles Verständnis für den geschlossenen Abwehrwillen und die eiserne Selbstbezwingung der Bevölkerung der besetzten Gebiete haben.

In dieser Hinsicht verdienen die in ihrer temperamentvollen Ursprünglichkeit besonders eindrucksvollen Ausführungen Beachtung, die ein aus dem R.B.D.-Bezirk Trier ausgewiesener Eisenbahnbeamter bei der Verfassungsfeier am 11. August im großen Saale der Oberrealschule in Erfurt gemacht hat.

Der Redner stammt aus dem Gebiet, das zuerst von amerikanischen Truppen besetzt war. Die Amerikaner konnten sich im Laufe der Zeit der Erkenntnis nicht verschließen, daß die deutsche Bevölkerung nicht die Horde von Barbaren und Hunnen war, als welche sie ihnen in jahrelanger Verhetzung hingestellt war; zuerst aber traten auch sie der unglücklichen Bevölkerung völlig unter dem Einfluß dieser Verhetzung entgegen. Als aber lange vor dem endgültigen Abzug der Amerikaner die neue Verteilung der besetzten Rheinlande dem Bezirk Trier französische Besatzung brachte, da brach für dieses gesegnete urdeutsche Land und seine geplagten Bewohner die eigentliche Leidenszeit erst an.

Die Angestellten der Eisenbahnverwaltung in diesen Gebieten konnten aus eigenem Augenschein und aus ihrer ureigensten Tätigkeit beurteilen, welche ungeheueren Anstrengungen das besiegte und so arg geschwächte Deutschland machte, um die ihm auferlegten Reparationsleistungen zu erfüllen; mit bitteren Gefühlen, aber in treuer Pflichterfüllung fuhren sie bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe und Strecken Zug um Zug der im eigenen Lande so nötig gebrauchten Kohle gen Westen. Da rollten um die Wende dieses Jahres ungezählte Züge mit Truppen und Kriegsmaterial aller Waffen und modernster Art aus Frankreich heran, für die weder der Friede von Versailles noch das Rheinland-Abkommen eine Begründung abgaben; die angebliche Notwendigkeit des Schutzes einer kleinen friedlichen Ingenieurkommission, die in das Ruhrgebiet geschickt werden sollte, konnte diesen Aufwand nicht rechtfertigen. Auf den Einspruch des Personals, das sich zu solchen gegen ihre Landsleute jenseits des Rheines herangeführten Transporten nicht mißbrauchen lassen wollte, erklärte jedoch die Regierung, keine Mittel zu haben, um sich und das Eisenbahnpersonal erfolgreich gegen solche Anforderungen zu verwahren.

Daraufhin wandten sich die Eisenbahner durch ihre Gewerkschaften unmittelbar an die Interalliierte Eisenbahnkommission. Als sie auch hier abgewiesen wurden, beschlossen sie einen 24stündigen Proteststreik, den sie gegen die Anordnung der Besatzungsbehörde am 27. Januar d. J. durchführten. Die Antwort der Franzosen darauf war, daß die marokkanischen Truppen und Spahis in einzelne Stadtteile von Trier mit der ausdrücklichen Ermächtigung losgelassen wurden, darin nach Belieben zu wüsten. Der Redner schilderte, wie sehr die wilden Horden diese Erlaubnis mit dem krummen Säbel in der Faust ausgenutzt haben. Das war für die Eisenbahner der Beginn des passiven Widerstandes.

Allmählich wurde bekannt, daß die Franzosen nun den Eisenbahnbetrieb in eigene Regie übernehmen und die deutschen Beamten und Arbeiter, die nicht in ihre Dienste treten wollten, ausweisen würden. In der hier in Frage kommenden Siedelung wählten sie ausgerechnet den Sonntag nach Ostern — für die zahlreichen Kinder der überwiegend katholischen Bevölkerung, die an diesem Tage zur ersten heiligen Kommunion gehen sollten, ihr höchster Feiertag —, um die Bewohner aus ihrem Heim zu vertreiben; scharfe Absperrung wehrte den aus Trier herbeieilenden Brüdern, sich bei der Bergung der mitzunehmenden Habe hilfreich zu betätigen. Wer nicht sofort gehorchte, wurde mit der Reitpeitsche von französischen Offizieren mißhandelt, was nur der richtig würdigen kann, der eine solche Reitpeitsche kennt; sie besteht aus federndem Stahl, an dessen Ende ein Bleiknopf angebracht ist; damit mußten sich wehrlose deutsche Männer, Frauen und Kinder jeden Alters von den Vertretern der „großen Kulturnation“ schlagen lassen. Das schweißte die Bevölkerung aller Schichten, die Gewerkschaften aller Richtungen in einem Abwehrgefühl zusammen, wie es keine Weisung selbst einer noch so starken Regierung vermocht hätte. So wurden, wie der Redner lebhaft hervorhob, die Rheinländer einig in ihrem Deutschtum und sind es in ihrer übergroßen Masse bis auf den heutigen Tag.

Die Vertriebenen wurden zunächst notdürftig in leeren Räumen, Schulsälen und dergleichen untergebracht. Die Familie des Vortragenden, bestehend aus dem Ehepaar und zahlreichen Kindern, hatte in drei Pappkartons notdürftig zusammengepackt, was sie von ihrem Hab und Gut hatte mitnehmen können. Jeden Morgen waren sie in neuer Unruhe, ob nun die Stunde der Ausweisung geschlagen hätte oder nicht; waren bis 7 Uhr morgens die Peiniger nicht erschienen, dann wußten sie, daß sie noch einen weiteren Tag in ihrem Heimatlande bleiben durften. Die Qual und Unruhe dieses Daseins, das sich wochenlang hinzog, stellte an die Nervenkraft der zur Untätigkeit verurteilten Menschen die höchsten Anforderungen. Endlich traf für die Familie des Redners gemeinsam mit einer größeren Anzahl anderer Eisenbahnbediensteter der Ausweisungsbefehl ein; der ihn überbringende französische Gendarm schüttelte den Kopf, als er die Größe der Familie erfuhr, und redete dem Familienvater mehrfach zu, doch in den Dienst der Regie zu treten, um der Ausweisung zu entgehen; schließlich verwies ihn dieser an seine Frau, die ohne Zögern antwortete: „Wir sind Deutsche und arbeiten nicht für die Franzosen.“

Der für die Abbeförderung der Vertriebenen bereitgestellte Zug hielt in der Nähe des Friedhofes des kleinen Ortes; der Gesangverein dieses Ortes hatte sich an der Kirchhofsmauer versammelt und sang den scheidenden Brüdern ein Moselliedchen als Abschiedsgruß; bis zum zweiten Vers waren sie gelangt, da sprengte eine Abteilung berittener Spahis über die Hügel des Friedhofes hin auf die Sänger zu und hieb mit ihren krummen Säbeln auf die sich hinter die Grabkreuze Flüchtenden ein.

Auf solche Weise wurde und wird der passive Widerstand in den Herzen der Bevölkerung der besetzten Gebiete befestigt. Der Redner betonte, daß ihnen selbst oft unbegreiflich war, daß es bei passivem Widerstande geblieben ist; nur die Sorge, immer neue Untaten gegen unbeteiligte Kreise heraufzubeschwören, hat ihnen die Kraft dieser Selbstbeherrschung gegeben; aber die Gefahr für die eigene Person, die sichere Aussicht, aus der geliebten Heimat, von Haus und Hof vertrieben zu werden, konnte sie nicht wankend machen; die an Ort und Stelle gewonnene Erfahrung, daß der einheitliche Abwehrwille der Bevölkerung imstande ist und ausreicht, dem französischen Vernichtungswillen ein Ziel zu setzen, stärkt die Widerstandskraft. Ihre tiefste Wurzel aber hat dieses Gefühl in der Gewißheit, daß bei erfolgreicher weiterer Besetzung Deutschlands die deutsche Bevölkerung nicht nur nach den unbesetzten Teilen des eigenen Landes ausgewiesen, sondern als Sklaven schließlich in französische Kolonien verpflanzt werden würde. Dadurch fühlt sich der in der vordersten Front des passiven Widerstandes kämpfende Bewohner der besetzten Gebiete auch als Verteidiger der heiligsten Güter, von Recht und Freiheit seiner von den Leiden einer Besatzung verschonten Brüder, und daraus leitet er einen Anspruch darauf her, daß sich diese an der **Einigkeit der Deutschen an Rhein und Ruhr ein Beispiel nehmen.**

So aber ist der passive Widerstand begründet und festgewurzelt in der tiefsten Seele des Volkes und, wie er entstanden ist, kann er auch nur beendet werden. Bei aller Sehnsucht nach wahrem Frieden, die durch deutsche Lande geht, kann kein Befehl einer Regierung diesen Widerstand enden, ehe das Volk die Möglichkeit dazu als gegeben ansieht; und keine Volksregierung in Deutschland kann auf Bestand rechnen, die etwa vorher die friedlichen Kämpfer um Deutschlands Freiheit und Recht schnöde im Stich ließe.

Das sind in großen Umrissen die Gedanken, die am Verfassungstage, der dadurch wirklich ein Rhein- und Ruhrtag für uns wurde, im Herzen Deutschlands den aufmerksam lauschenden Zuhörern vorgetragen wurden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung.** In § 69 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist mit Gültigkeit vom 1. September 1923 folgender neuer Absatz 2 a eingeschaltet worden:

Die Eisenbahn kann mit Zustimmung der Landesaufsichtsbehörde im Tarife bestimmen, daß die Fracht sich erhöht, wenn sie nicht vom Absender bei Aufgabe des Gutes bezahlt, sondern auf den Empfänger überwiesen wird.

Die Bestimmung soll einen Anreiz dazu liefern, daß die Fracht häufiger schon bei Aufgabe des Gutes bezahlt wird und die Eisenbahn so früher in Besitz der Gegenleistung für ihre Beförderungsleistung kommt.

— **Reichseisenbahnrat.** Der Reichsverkehrsminister hat den ständigen Ausschuß des Reichseisenbahnrats zu einer Sitzung auf Dienstag, den 11. September 1923, vormittags 10 Uhr, im „Kleinen Sitzungssaal" des Reichswehrministeriums in Berlin, Bellevuestraße 15, einberufen. — Auf der Tagesordnung steht u. a.: Vorlage der Reichsbahn über Einführung von Seehafenausnahmetarifen.

— **Schweres Eisenbahnunglück bei Hannover.** Am 6. September gegen 4 Uhr morgens fuhr zwischen Seelze und Wunstorf der D-Zug 10, der, von Berlin kommend, Hannover in Richtung Hamm i. W. um 3,39 Uhr verlassen hatte, auf den vor einem Signal haltenden D-Zug 138, der von Dresden kommend Hannover 3,18 Uhr in Richtung Bentheim (Holland) verließ. Mehrere Wagen sind zertrümmert. Achtzehn Personen wurden getötet und mehrere verletzt. Die amtliche Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen.

— **Verlegung der Reichsbahndirektion Berlin Osten nach Frankfurt (Oder).** Die Reichsbahndirektion Osten bewerkstelligt ihren Umzug von Berlin (Zoologischer Garten) nach Frankfurt (Oder) in der Zeit vom 1. bis 25. September d. J. Am 7. September hat das Präsidialbüro der Direktion die Geschäfte in Frankfurt (Oder) aufgenommen. Von diesem Tage an führt letztere die Bezeichnung „Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder)".

Die bei der Reichsbahndirektion Osten errichtete Hauptabwicklungsstelle für die an Polen abgetretenen Teile der ehemaligen preußischen Eisenbahndirektionsbezirke Danzig, Bromberg und Posen verbleibt vorläufig in Berlin (Zoologischer Garten). Schreiben an diese Stelle sind also nach wie vor nach Berlin (Zoologischer Garten) zu senden.

— **Zuständigkeitsbegrenzung der Eisenbahnverwaltungsstellen nach Schlüsselzahlen.** Nachdem die Reichsbahn im Personen- und Güterverkehr zu wertbeständigen Tarifen übergegangen ist, sind auch die Zuständigkeiten ihrer nachgeordneten Behörden und Stellen wertbeständig festgesetzt worden. Zu diesem Zwecke sind Grundzahlen bestimmt, die in ihrer Höhe dem ungefähren Vorkriegszustand angepaßt sind. Durch Vervielfältigung der Grundzahl mit der jeweilig gültigen Schlüsselzahl ergibt sich der Betrag der Zuständigkeit in Papiermark. Als Schlüsselzahl ist stets die Schlüsselzahl des Gütertarifs (zurzeit 1,8 Millionen, vom 11. September ab 4,5 Millionen) anzuwenden.

Die Grundzahl für die Zuständigkeit zur Erledigung von Entschädigungs- und Erstattungsanträgen ist für die Betriebsdirektionen, Ämter und Inspektionen 300, für die Normaldienststellen 30. Zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen, sei es freihändig, sei es bei beschränkter oder öffentlicher Ausschreibung, sind die Ämter bis zu 1000, 3000 und 15 000, die Normaldienststellen bis zur Grundzahl 30 befugt.

Die Reichsbahndirektionen und die ihnen unmittelbar nachgeordneten Stellen (Betriebsdirektionen, Inspektionen, Ämter usw.) setzen die von ihnen kraft eigener Befugnis geschaffenen Zuständigkeiten der unteren Stellen ihrerseits in gleicher Weise wertbeständig fest.

Die einmal begründete Zuständigkeit einer Stelle bleibt für die Behandlung der betreffenden Einzelangelegenheiten bestehen.

— **Weitere Erhöhung der Eisenbahntarife.** Das Wolff'sche Telegraphenbüro meldet: Zur Schonung des Wirtschaftslebens hatte der Reichsverkehrsminister auf Wunsch des Reichskabinetts am 1. September die Schlüsselzahl der Eisenbahntarife nur in einem Umfange erhöht, der einen erheblichen Teil der Ausgaben ungedeckt ließ. Die in der Zwischenzeit eingetretene erhebliche Verteuerung der Kohlen und anderer Materialien sowie die Steigerung der Löhne und Gehälter zwingt die Reichsbahn zur angenäherten Deckung ihrer Selbstkosten, am 11. September die Schlüsselzahl im Personenverkehr auf 1,5 (bisher 0,6) und für den Güterverkehr auf 4,5 (bisher 1,2) Millionen festzusetzen. Zu berücksichtigen ist hierbei, daß hiermit eine Abdeckung für die Kosten des Ruhreinbruchs noch nicht erfolgt und Reserven irgendwelcher Art nicht angesammelt sind. Auch ist eine in Aussicht stehende weitere Kohlenpreiserhöhung nicht berücksichtigt.

Bekanntlich entsprechen die Grundzahlen der Eisenbahntarife noch nicht überall den Friedenssätzen. Der Selbststeuerung ist in den Grundzahlen nicht Rechnung getragen, so daß diese lediglich in der Schlüsselzahl erscheint und damit deren vergleichsweise beträchtliche Höhe verursacht. Westfälische Fettstückkohle hatte am 4. September das 9,6millionenfache des Friedenspreises erreicht, während sich diese Zahl für englische Kohle auf das 6,9millionenfache stellte. Der Durchschnittskohlenpreis für deutsche Kohle der Reichsbahn betrug das 6,32millionenfache, die Preise für Schienen das 5,4-, für Stabeisen das 5,7millionenfache der Friedenspreise. Die Steigerung dieser für die Wirtschaft der Reichsbahn ausschlaggebenden Stoffe gegenüber den Friedenspreisen ist also auch heute erheblich stärker als die der Tarife.

— **Wie bei früheren Eisenbahntariferhöhungen** behalten auch diesmal die am 10. September gelösten Fahrkarten ihre 4tägige Gültigkeit ohne Nachzahlung, das ist bis zum 13. September einschließlich. Die Fahrt muß jedoch bis Mitternacht des 13. zum 14. September beendet sein. Für den Teil einer Reise, die am 13. zwar begonnen, aber Mitternacht nicht beendet ist, wird eine der Tariferhöhung entsprechende Nachzahlung erhoben.

— **Tariferhöhungen im Vorortverkehr.** Im Berliner und Hamburger Stadt-, Ring- und Vorortverkehr wird der Mindestpreis der Einzelkarten vom 11. September ab auf 300 000 ℳ in der 3. Klasse und 450 000 ℳ in der 2. Klasse festgesetzt. Der Zonenabstand beträgt in der 3. und 2. Klasse 100 000 ℳ und 150 000 ℳ. Die Monatskarten werden nach 30 Einzelkarten berechnet. Die Preisbildung der Schüler-, Monats-, Wochen- und Kurzarbeiterwochenkarten erfolgt wie bisher. Monatskarten für September zum alten Preise werden vom 8. September ab nicht mehr ausgegeben, bisher gelöste Karten behalten jedoch ihre Gültigkeit.

— **Notgeld der Reichsbahn.** Infolge der Einführung des allgemeinen Notgeldes der Deutschen Reichsbahn hat der Reichsverkehrsminister Anweisung gegeben, die weitere Ausgabe von Gutscheinen durch die einzelnen Reichsbahndirektionen schon jetzt nach Möglichkeit einzuschränken. Im Umlauf befindliche Gutscheine werden an den Kassen eingelöst und nicht wieder verausgabt, so daß in Kürze nur noch einheitliches Notgeld der Deutschen Reichsbahn umläuft. Außer den bis jetzt herausgegebenen 1-, 2- und 5-Millionen-Notgeldscheinen ist die Herausgabe eines Notgeldscheines von 10 Millionen Mark vorbereitet, der jedoch nur zur Verausgabung kommen soll, wenn die Bargeldmittelnot noch längere Zeit anhält. Die Scheine zu 1 Million tragen die Unterschrift des Reichsverkehrsministers Groener, die anderen Scheine jedoch bereits die des Reichsverkehrsministers Oeser.

— **Beibehaltung der Schwarzwald-Tagesschnellzüge.** Die Tagesschnellzüge D 909/914, die zwischen Frankfurt und Freiburg über Heidelberg-Bruchsal-Mühlacker-Pforzheim-Freudenstadt-Triberg-Donaueschingen laufen, werden zunächst bis 15. Oktober auf der ganzen Laufstrecke beibehalten. Das Schnellzugpaar vermittelt eine ganze Anzahl wichtiger Anschlüsse, so in Freiburg nach Basel, in Donaueschingen nach Konstanz, in Pforzheim nach Karlsruhe, in Mühlacker nach Stuttgart, in Heidelberg nach Mannheim, in Frankfurt nach dem Rheinland, nach Hannover, Hamburg, Bremen, Berlin, Leipzig u. a. m., die somit sämtlich als Verbindungen erhalten werden.

— **Eisenbahner-Ausweisungen.** Im Bezirk Köln sind seit Beginn der Ruhraktion bis 25. August d. J. von den Beamten des Bezirks insgesamt ausgewiesen: 2576 mit überschläglich 5950 Angehörigen, aus den Wohnungen verdrängt 1973 mit überschläglich 5730 Angehörigen, verhaftet 310 und kriegsgerichtlich verurteilt 71 Bedienstete zu insgesamt 16 Jahren 10 Monaten Gefängnis und 27 650 000 ℳ Geldstrafe.

Ferner wurden ausgewiesen: im Bezirk Elberfeld weitere 31 Eisenbahnbedienstete mit Familie aus Düsseldorf; im Bezirk Trier 11 Eisenbahner mit Familie; im Bezirk Mainz am 30. August 60 Eisenbahner mit Familie aus Mainz, und im Bezirk Ludwigshafen am 30. August 2 ledige und 29 verheiratete Bedienstete mit Frauen und 30 Kindern von den Stationen der Strecke Altenglan-Lauterecken-Crumbach.

— **Französischer Vorstoß an der Lahn.** Aus Limburg a. Lahn wird der D. A. Z. gemeldet: Französische Truppen besetzten am 6. September die Station Runkel a. Lahn an der Strecke Limburg-Gießen. Sie erklärten, daß die Besetzung als Vergeltungsmaßnahme zu betrachten sei für die am 14. August auf dem Bahnhof Eschhofen verprügelten Viehhändler aus Nassau bzw. Michlen. Die Viehhändler hatten an diesem Tage den französischen Regiezug von Nassau nach Limburg benutzt und wurden für diese undeutsche Handlung von dem deutschen Publikum gründlich verprügelt. In den Bahnbetrieb wollen die Franzosen angeblich nicht eingreifen. Der Bahnhofsvorsteher wurde verhaftet. Ferner drangen auf der Landstraße Limburg—Weilburg französische Truppen ins unbesetzte Gebiet ein. Sie stehen zurzeit in dem 9 km von Limburg entfernten Dorf Oberdieffenbach.

— **Störung des Personenverkehrs bei Vohwinkel.** Infolge der Stillegung eines Teils des Bahnhofs Vohwinkel durch die französische Besatzung ist die Durchbringung der Züge nur mit großen Verspätungen möglich; es müssen deshalb vorläufig ausfallen: Eilzug 127 ab Köln 6.40 nachm., nach Osnabrück und sein Gegenzug E 124 an Köln 12.36 nachm., Eilzug 139 ab Köln 8.00 vorm., nach Barmen und E 140 an Köln 6.08 nachm.; Personenzug 511 ab Köln 2.00 nachm., nach Barmen-R. und P 1008, an Köln 8.58 vorm.; schließlich D 154, ab Köln 3.05 nachm., nach Nürnberg und D 153, an Köln 3.06 nachm. — Die Schnellzüge D 58 (Köln-München), D 13 (Köln-Berlin), D 187 (Köln-Kassel) und die Personenzüge 505/509 verkehren zwischen Köln-Vohwinkel-Elberfeld durchweg 30 Minuten früher; von Elberfeld ab bleiben die Fahrzeiten unverändert.

— **Dienststunden des MER.** Auf Anordnung der Reichsbahndirektion sind die Ausgabestellen des Mitteleuropäischen Reisebüros im Potsdamer Bahnhof (MER 10), Unter den Linden 57/58 (MER 5) und Bahnhof Friedrichstraße (MER 20) von jetzt ab nur noch Werktags von 9 bis 5 Uhr und Sonntags von 10 bis 12 Uhr geöffnet.

— **Beschleunigte Fahrgelderstattung.** Die starke Zunahme schriftlicher Fahrgelderstattungsanträge veranlaßt die Reichsbahndirektion Berlin, besonders darauf hinzuweisen, daß Fahrgelderstattungsanträge aus dem Reichsbahnfernverkehr in Berlin noch vielfach auf schriftlichem Wege eingebracht werden, so daß die Auszahlungen durch die Post erfolgen müssen, wodurch die Erledigung sich verzögert. Die Fahrkartenausgaben der großen Berliner Fernbahnhöfe (einschl. Spandau und Potsdam) nehmen jedoch in den Tagesstunden mündliche Erstattungsanzeigen an und erledigen sie, soweit wie möglich, durch sofortige Auszahlung. Besonders sei noch bemerkt, daß jede Fahrkarte, für die der Preis zurückgefordert wird, auch wenn sie noch nicht gelocht oder entwertet ist, einen Vermerk des Aufsichtsbeamten des Abgangsbahnhofs tragen muß, daß sie zur Fahrt nicht benutzt wurde.

— **Ein neuer Schlafwagen nach Ostpreußen.** Von sofort ab verkehrt, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung“ mitteilt, zwischen Berlin und Ostpreußen ein neuer Schlafwagen 3. Klasse, und zwar in den Schnellzügen D 51/52, ab Berlin, Bhf. Friedrichstr. 9.27 nm., an Insterburg 10.46 vm., Eydtkuhnen 12.12 nm.; ab Eydtkuhnen 4.00 nm., Insterburg 5.16 nm., an Berlin-Friedrichstr. 6.37 vm. — Außer diesem neueingestellten verkehrt wie bisher ein Schlafwagen nach Insterburg in den Schnellzügen D 3/4 ab Berlin-Friedrichstr. 10.16 nm., an Insterburg 10.52 vm.; ab 5.39 nm., an Berlin-Friedrichstr. 7.14 vm. — Vorverkauf 7 Tage vor Zugabgang in allen MER-Büros.

— **Fahrplanänderungen.** Wegen Umleitung des Schnellzuges D 308 Köln-Karlsruhe-Renchen über Offenbach-Dieburg infolge Besetzung wird der Zug, der einen Schlafwagen Köln-Karlsruhe führt, jetzt wie folgt früher gelegt: Köln Hbf. ab 6.21 nm., Elberfeld ab 7.43 nm., Hagen ab 8.31 nm., Frankfurt ab 3.18 vm., Darmstadt an 5.06 vm.

Bessere Verbindung Berlin-Görlitz. Die im September d. J. wöchentlich nur einmal vorgesehenen beschleunigten Personenzüge Berlin-Görlitz mit Anschluß nach und von Hirschberg-Glatz, Berlin Görl. Bf. ab 7.37 vm., Görlitz an 12.04 und Görlitz ab 5.28 nm., Berlin Görl. Bf. an 9.37 abds. werden im September d. J. täglich gefahren.

Ausfall des Schnellzuges Berlin-Kissingen. Vom 4. September ist der Schnellzug D 36 Berlin ab 8.42 vm., Bad Kissingen an 5.07 nm. und vom 5. September ab der Schnellzug D 35 Bad Kissingen ab 1.25 nm., Berlin an 9.32 abds., fortgefallen.

Durchführung der Eilzüge 169/170 zwischen München und Leipzig. Die Eilzüge 169/170 werden im Monat September noch bis und ab Leipzig durchgeführt. Sie verkehren letztmals am 30. September bis und ab Leipzig, vom 1. Oktober an werden sie nur bis und ab Lichtenfels abgefertigt.

Die Bäderschnellzüge für die nordfriesischen Inseln Föhr, Amrum und Sylt zwischen Hamburg und Nieböll sowie Tondern-Hoyerschleuse verkehren nur noch bis 11. und 12. September, wie ursprünglich beabsichtigt war.

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Der Monat August stand, wie der Spediteur-Verein Herrmann u. Theilnehmer in Hamburg berichtet, im Zeichen schwerer politischer und wirtschaftlicher Erschütterungen, von denen auch die Verkehrsverhältnisse in Hamburg leider nicht unberührt geblieben sind. Nachdem in den ersten Tagen des verflossenen Monats die Kaiarbeiter für kurze Zeit die Arbeit niedergelegt hatten, traten die Werftarbeiter wegen Lohndifferenzen in den Streik, denen sich für einige Tage auch alle übrigen Arbeiterkategorien anschlossen, so daß der Betrieb im Hamburger Hafen vollkommen stillgelegt wurde.

Der Verfall der Reichsmark im Laufe des Monats brachte von Woche zu Woche Lohnsteigerungen, wie sie noch vor einem halben Jahr für fast unmöglich erachtet wurden. Der Schichtlohn für die Hafenarbeiter beträgt für die erste Septemberwoche bereits 7¾ Millionen Mark.

Es ist natürlich, daß infolge der Markentwertung die Spesensätze im Hamburger Hafen gewaltige Steigerungen erfuhren. Die Kaigebühren wurden innerhalb 4 Wochen fünfmal erhöht und steigerten sich von 1 199 000 % auf 32 999 900 % mit Wirkung vom 30. August. Das Goldzollaufgeld wurde gleichfalls fünfmal erhöht, und zwar von 5 219 900 % auf 129 019 900 % für die Zeit vom 1. bis 7. September.

Das Verladegeschäft war im allgemeinen im vorigen Monat nicht sehr rege und drängte sich nur auf die Tage nach dem allgemeinen Streik und vor Erhöhung der Gütertarife am 20. August und 1. September zusammen, ohne daß man von einer allgemeinen Steigerung des Umschlagverkehrs sprechen kann.

Die Flußfrachten stellten sich am 30. August wie folgt:

Magdeburg	1 100 000	Riesa	1 810 000
Schönebeck	1 155 000	Dresden	1 980 000
Barby	1 200 000	Laube/Tetschen	2 260 000
Aken	1 250 000	Halle	1 600 000
Wallwitzhafen	1 300 000	Berlin	
Coswig	1 370 000	Getreide	1 400 000
Kleinwittenberg	1 440 000	Kohlen	975 000
Torgau	1 680 000		

Mark für 100 Kilo

exkl. Bugsierlöhne. Die Frachtsätze verstehen sich für Güter der Eisenbahntarifklassen B und C. Nach böhmischen Plätzen kommt etwaiger Tauchtiefenzuschlag hinzu.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
am 20. 8. 1923 das	2 094 293 fache	800 000 fache	1 317 716 fache
„ 24. 8. 1923 „	2 560 000 „	1 000 000 „	1 624 000 „
„ 30. 8. 1923 „	5 456 300 „	1 000 000 „	2 782 500 „
„ 7. 9. 1923 „	18 683 000 „	3 000 000 „	9 273 000 „

— **Landeseisenbahnrat Hannover.** Die vierte Sitzung des Landeseisenbahnrates Hannover findet am 19. September 1923 in Hannover statt. Auf der Tagesordnung stehen neben Fragen geschäftlicher Art (wie Änderungen in der Zusammensetzung des Landeseisenbahnrates, Ersatzwahl zum ständigen Ausschuß des Landeseisenbahnrats), Mitteilungen der Eisenbahnverwaltung über wesentliche Änderungen im Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr sowie Fahrplanangelegenheiten.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung ist versetzt: der Regierungsbaurat Robert Krafft, bisher in Neustadt i. Schw., zur Reichsbahndirektion nach Karlsruhe.

Überwiesen ist der Eisenbahnamtmann Friedrich Zimmermann, bisher bei der Bahnbauinspektion 2 in Karlsruhe, zur Bahnbauinspektion 1 daselbst.

In den Ruhestand getreten ist der Eisenbahnamtmann, Eisenbahndirektor Bahr in Rostock.

Österreich.

— **Die Elektrisierung der Wiener Stadtbahn.** Bürgermeister Reumann hat an die Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen eine Zuschrift gerichtet, in der sich die Gemeindeverwaltung bereiterklärt, die obere und die untere Wientallinie sowie die Donaukanal- und Gürtellinie in den Betrieb zu nehmen, alle Herstellungskosten der Elektrisierung ohne Bundeszuschuß zu tragen und mit den notwendigen Arbeiten unmittelbar nach erfolgter Übergabe der Anlagen zu beginnen.

— **Tarifermäßigungen für den Viehverkehr.** Am 1. September sind Tarifermäßigungen für den Viehverkehr auf den Strecken der Bundesbahnen für die Länder Salzburg, Tirol und Vorarlberg eingetreten. Die Tarifermäßigungen erfolgen sowohl beim Stückverkehr als auch bei dem sogenannten Bodenflächentarif. Durch diese Tarifermäßigungen wird es den Bauern des Flachlandes möglich, ihre Bestände an Vieh durch wertvolles Zuchtvieh und Kühe mit großer Milchleistung zu ergänzen und abgemolkene Kühe und minder brauchbare Stücke dem Markte zuzuführen. Auch die Milchanlieferung wird durch die Einstellung hochwertigen Viehs entsprechend erhöht.

— **Südbahn.** Die Südbahnverwaltung hat die Nachricht erhalten, daß nunmehr auch die kön. ung. Regierung die Vereinbarung über das Regime definitif der Südbahn ratifiziert hat. Mit Rücksicht auf eventuelle Ausstände und um die Ausfuhrkampagne zu sichern, ging das Netz der Südbahn auf dem Gebiete Südslawiens in den Besitz des südslawischen Staates über, also einen Monat früher, als es in dem römischen Abkommen vorgesehen ist.

— **Englisches Urteil über die österreichischen Bundesbahnen.** (Vgl. Nr. 34, S. 559 d. Ztg.) Sir W. Acworth hat sich, nach Abschluß seiner Arbeiten in Österreich, nach England zurückgekehrt, dahin ausgesprochen, daß die österreichischen Bundesbahnen im Laufe von zwei Jahren wieder dahin gebracht werden könnten, daß ihr Betrieb die Aufwendungen deckt; freilich bedürfe es dazu der Mitwirkung weitester Kreise, die bemüht sein müßten, die Eisenbahnverwaltung bei ihren Bestrebungen im Wiederaufbau zu unterstützen. Der Verwaltung stellt der englische Fachmann das Zeugnis aus, daß sie eifrig bemüht sei, die Zerrüttungen zu beseitigen, und ihre Aufgabe mit staatsmännischem Geschick anfasse. Das bezieht sich namentlich auf den Abbau der Beamten, Angestellten und Arbeiter, einen der wichtigsten Punkte bei Wiederherstellung geordneter Zustände. Die Neuordnung des österreichischen Eisenbahnwesens durch die Schaffung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen" wird von „Modern Transport" bei Besprechung eines Aufsatzes in der „Times" als eine aussichtsreiche Maßnahme bezeichnet, die wohl geeignet sei, die eingangs angeführte günstige Prophezeiung von Sir W. Acworth zu rechtfertigen.

Ungarn.

— **Der ungarische Außenhandelsbund über das Tarifwesen der Staatsbahnen.** Der Präsident des ungarischen Außenhandelsbundes Baron Josef Szterényi unterzog in einer Sitzung dieses Bundes die Tarifpolitik der ungarischen Staatsbahnen einer scharfen Kritik. Der infolge der unverhältnismäßigen Tariferhöhung eingetretene Rückgang des Verkehrs und der wachsende Wettbewerb der Lastkraftwagen haben bereits eine durchgreifende Reform des Tarifs als notwendig erwiesen.

— **Der Güterverkehr Budapests.** In dem Zeitraum vom 15. bis 21. Juli d. J. wurden für die Hauptstadt 6078 Wagenladungen geliefert, während in demselben Zeitraume 1701 Wagenladungen aus der Hauptstadt befördert wurden. Vom 1. Januar 1923 bis zum 21. Juli d. J. sind nach Budapest 266 726 Wagen Waren gelangt und von hier 72 148 Wagen befördert. Die Menge der angelangten und beförderten Waren ist dem Vorjahre gegenüber erheblich gestiegen, und zwar sind 125 225 Wagenladungen mehr nach Budapest angelangt und durchschnittlich 10 000 Wagenladungen mehr aus der Hauptstadt befördert.

— **Der ungarische Außenhandelsverkehr im April d. J.** Das Passivum der ungarischen Außenhandelsbilanz im ersten Viertel 1923 betrug 37,2 Milliarden Kronen. Die Einfuhr im April entsprach einem Werte von 33,9 Milliarden Kronen, die Ausfuhr einem solchen von 30,5 Milliarden Kronen. Das Passivum betrug daher 3,4 Milliarden Kronen. Die Einfuhr von Baumwollgeweben ist gegenüber dem Monate April 1922 fast auf die Hälfte gesunken. Die Ausfuhr ist in erster Reihe in Mehl und Zucker gestiegen. Die Haupteinfuhrgegenstände waren: Baumwollgewebe 4,8, Kohle 3, Holz 2,5, Wollgewebe 2, Baumwollgarne und Zwirn 1,8, rohe Metalle 1,6, Mineralöle 1,6, Papier und Papierwaren 1,6 Milliarden Kronen. Ausgeführt wurden Mehl für 6, Schlachtvieh für 4,1, Zucker für 3,4, Fleischwaren für 1,5, Maschinen für 1 Milliarde Kronen.

— **Der Beamtenabbau.** Finanzminister Tibor-Kallay hat der Nationalversammlung einen Gesetzentwurf über die Herabsetzung des Standes der im öffentlichen Dienste stehenden Beamten und sonstigen Angestellten eingereicht. Laut der Vorlage ist der Beamtenstand im allgemeinen um 20 % herabzusetzen. Der Personalabbau muß bis 31. Dezember d. J. durchgeführt werden. Bei den Entlassungen muß in erster Reihe das Dienstinteresse maßgebend sein, dabei sind auch die Dienstzeit und die Möglichkeit der Versetzung in eine andere Laufbahn in Betracht zu ziehen. Pensioniert werden die Beamten mit einer Dienstzeit von wenigstens 15 Jahren; bei einer kürzeren Dienstzeit wird eine Abfindung gewährt.

Übrige europäische Länder.

— **Der polnische Eisenbahnwagenpark** soll in diesem Jahre einen Zuwachs von 21 385 neuen Wagen erfahren. Davon sind 6375 im Inlande bestellt und 7505 zu 30 t (die deshalb als Doppelwagen gezählt werden) in Amerika. Trotz dieses Zuwachses dürfte der Güterwagenpark dem Bedarf dieses Jahres noch nicht voll entsprechen. „Illustrowany Kurj. Codz." schätzt den Fehlbetrag auf noch 4040 Wagen. Wie verlautet, wird die polnische Eisenbahnverwaltung über 1700 Wagen noch zu leihen suchen und sich im übrigen durch die Benutzung der in Polen laufenden fremden Wagen auf Grund besonderer Vereinbarungen behelfen.

— **Die neuen Wege nach dem Osten.** Es liegt auf der Hand, daß Deutschland infolge der Entwertung seiner Währung darauf angewiesen ist, in engere wirtschaftliche Beziehungen zu treten mit den entwicklungsfähigen Ländern am Schwarzen und am Kaspischen Meere, wo zudem gleichartige valutarische Verhältnisse den gegenseitigen Handel begünstigen. Zu den Mitteln, die Beziehungen mit jenen Gegenden reger zu gestalten, gehört u. a. die Erstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung, die vorläufig bis Aschaffenburg dem Betrieb übergeben ist, so daß nur noch das Teilstück Aschaffenburg-Regensburg hergestellt werden muß, um eine Wasserstraße vom Ruhrgebiet bis nach dem Schwarzen Meere zu erhalten. In gleicher Weise soll nun auch durch eine russisch-deutsche Gesellschaft das Kaspische Meer erschlossen werden. Die Wolga ist bekanntlich durch das Marien-Kanal-System mit Petersburg und der Ostsee verbunden und auf diesem Wege ist bereits im vorigen Jahre der deutsche Dampfer „Pionier" nach dem Kaspischen Meere gefahren. Der Marienkanal hat allerdings unter dem Kriege stark gelitten, ist aber zweifelsohne sehr ausbaufähig. Gegenwärtig ist der Dampfer „Enseli", der der gleichen deutschen Reederei wie der „Pionier" gehört, auf der Reise nach dem Kaspischen Meere begriffen und zwei andere Fahrzeuge von 1000 bzw. 600 t, die als Motorschiffe betrieben werden sollen, sind auf der Werft in Rüstringen im Bau und sind ebenfalls für die Fahrten von der Ostsee nach dem Kaspischen Meere bestimmt, während zwei weitere in Schweden erbaut werden. Den Betrieb aller dieser Schiffe übernimmt die „Deutsch-russische Transit-Handelsgesellschaft", an deren Gründung beteiligt sind die Sowjetregierung und ein deutsches Konsortium, bestehend aus den Firmen Reichs-Treuhand-Gesellschaft, Robert Wönkhaus, Hamburg, Deutsche Orientbank und Julius Berger. Das Aktienkapital besteht aus 250 000 Goldrubel. Die Dampfer werden von Hamburg bis zu dem persischen Hafen Enseli am Südende des Kaspischen Meeres direkt laufen und nicht nur deutsche Erzeugnisse, sondern auch russische Ausfuhrartikel auf dem Binnenwasserwege auf den persischen Markt bringen. — Für die geplante Wasserstraßenverbindung von der Wolga zum schiffbaren Don, wodurch das Kaspische Meer mit dem Schwarzen und dem Mittelländischen Meer in Verbindung gebracht wird, hat ein mächtiges amerikanisches Konsortium die Kanalbaukonzession erworben. — Ein weiteres Kanalprojekt besteht zur Verbindung des Aralsees mit dem Kaspischen Meere, wodurch Mittelasien, unabhängig von der englisch beherrschten Zone im Zweistromland, näher an den Weltverkehr heranrücken würde. — Für die Herstellung einer leistungsfähigen Binnenwasserstraße zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meere durch Ausbau der Weichsel und des Dnjestr wird ein kürzlich in Warschau unter dem Namen „Baltische und Schwarze Meergesellschaft" gegründeter Verein sich bemühen; eine Wasserstraßenverbindung von Riga nach dem Schwarzen Meere bestand schon vor dem Kriege, war jedoch nur durch kleine Binnenfahrzeuge befahrbar.

— **Einreiseverbindungen nach Rußland.** Langsam kommt der Eisenbahnverkehr in Sowjet-Rußland wieder in Gang, und soeben ist, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung" mitteilt, das amtliche Kursbuch für den russischen Ver-

kehr erschienen. Die Züge — es gibt Personen- und Schnellzüge — haben die Friedensgeschwindigkeit noch lange nicht wieder erreicht, und die Anschlüsse sind zum Teil noch sehr zeitraubend. Von Deutschland bestehen folgende Reiseverbindungen nach Petersburg und Moskau: von Stettin mit den Dampfern der Reederei Gribel jeden Sonnabend 1.00 nm. nach Riga, an Montag früh (40 Std.); von Berlin mit D 1 ab Friedrichstr. 5.49 nm., an Riga 7.45 vm. (38 Std.); mit dem Flugzeug: ab Berlin D-Zug Friedrichstr. 5.49 nm., an Königsberg 5.52 vm., Flugzeug ab 7.45 vm., an Riga 12.00 m. Von Riga nach Petersburg: ab Riga 9.55 vm., Kreuzburg 2.19 nm., an Dünaburg 4.40 nm., ab 7.20 nm., an Ritupe 2.40 vm., ab (nur Montags und Donnerstags) 5.00 vm., an Pskow 10.10 vm., ab 9.30 nm., an Petersburg (Dienstags und Freitags) 7.35 vm. Oder von Riga direkt nach Ritupe: ab Riga 4.00 nm., an Ritupe 2.40 vm., ab (Montags und Donnerstags) 5.00 vm., an Petersburg (Dienstags und Freitags) 7.35 vm. Gesamtfahrzeit Berlin-Petersburg: mit Dampfer und Eisenbahn etwa 90 Std., Eisenbahn 85 Std.; Eisenbahn, Flugzeug, Eisenbahn 60 Std. — Über Reval: mit den Dampfern der Reederei Gribel ab Stettin jeden Sonnabend 4.00 nm., an Reval Montag früh (45 Std.), mit der Eisenbahn, ab Berlin-Friedrichstr. 5.49 nm., an Reval 10.30 vm. (65 Std.); mit dem Flugzeug: zunächst D-Zug ab Berlin-Friedrichstr. 5.49 nm., an Königsberg 5.52 vm., Flugzeug ab 7.45 vm., an Reval 3.00 nm. (21 Std.). Von Reval nach Petersburg: ab Reval 5.00 nm., an Narwa 11.00 nm., ab 12.20 vm., an Yamburg 1.55 vm., ab 6.00 vm., an Petersburg 12.00 m. Gesamtfahrzeit Berlin-Petersburg (über Reval): Dampfer etwa 70 Std., Eisenbahn 84 Std., Flugzeug 40 Std. — Über Warschau: ab Berlin-Friedrichstr. 11.39 nm., an Warschau 7.10 nm. (oder D-Zug, nur 1. und 2. Klasse ab 5.38 nm., an Warschau 9.10 vm.); ab Warschau 11.20 nm., Wilna 9.20 vm., an Zemgale 1.40 nm., ab 2.50 nm., an Dünaburg 3.40 nm., ab 7.20 nm., an Petersburg 7.35 nm. Gesamtfahrzeit Berlin-Petersburg (über Warschau): 55 Std. — Über Warschau nach Moskau: ab Warschau 8.50 nm., an Siedlce 11.16 nm., Brest 1.58 vm., an Stolbce 9.00 vm., ab (nur Montags, Mittwochs, Sonnabends) 12.30 nm., an Minsk 5.10 nm., ab 7.20 nm., an Smolensk 4.00 vm., an Moskau (nur Donnerstags und Sonnabends) 3.05 nm. Fahrzeit Warschau-Moskau: 19 Std. — Schnellzüge Petersburg-Moskau: ab Petersburg 6.30 nm., 8.30 nm., 9.30 nm., an Moskau 10.30 vm., 11.00 vm., 12.00 m.

— **Expreßverkehr Riga-Wladiwostok.** Die Sowjetregierung gibt sich, wie die D. A. Z. schreibt, große Mühe, die Wiedereinführung des durchgehenden Expreßzuges nach Wladiwostok noch bis Ende September d. J. zuwege zu bringen, und zwar ist beabsichtigt, Riga als Anfangs- und Endpunkt der großen Strecke zu nehmen, während vor dem Kriege der transsibirische Expreßzug von Moskau seinen Ausgang nahm. Die abschließenden Besprechungen finden in Mandschuria statt, wo Vertreter der Ostchinesischen Eisenbahn und sämtlicher sibirischen Bahnstrecken zusammenkommen. Auch erwartet man die Teilnahme von Sowjeteisenbahnbeamten. Die Hauptpunkte des Kontraktes mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft sind bereits ausgearbeitet. Die größten Schwierigkeiten macht noch die Paßfrage. Es ist beabsichtigt, besondere Transitvisa auszugeben, die in Peking, Schanghai, Harbin und entsprechenden Plätzen in Europäisch-Rußland ausgestellt werden sollen.

— **Das elsässische Kali und die französische Schiffahrt.** Das elsässische Kali spielt im Verkehr von Antwerpen eine bedeutende Rolle, denn im Jahre 1922 gingen 313 000 t über den belgischen Seehafen über See, und zwar 195 000 t nach den Vereinigten Staaten, 96 000 t nach England und 50 000 t nach anderen Staaten. Von Antwerpen ab geht das elsässische Kali der französischen Handelsflotte sozusagen verloren, denn nur 14 % ging unter französischer Flagge über See, während die Flaggen anderer Länder daran Millionen verdienten. Kein Wunder, daß sich die französische Flagge wehrt und ein Abkommen einzugehen sich bestrebt, wonach 50 % des in Antwerpen verladenen Kalis aus dem Oberelsaß der französischen Flagge reserviert bleiben sollen. In diesem Falle aber entscheidet der Empfänger, der die Ware unter der Flagge bestellt haben will, die die billigsten Frachten bietet. In Straßburg bemüht man sich selbstverständlich, der französischen Rheinflotte für den Transport nach Antwerpen möglichst viel vorzubehalten, und zwar mit Erfolg, denn es wurden 1922 von den 313 000 nach Antwerpen verladenen Tonnen zwei Drittel der französischen Rheinflotte zugewiesen und ein Drittel den anderen Ländern.

— **Weinernte und Weintarife in Frankreich.** Der oberste Eisenbahnrat (Conseil superieur des chemins de fer) hatte sich, wie wir der „Chronique des Transports“ entnehmen, in einer Sitzung am 20. August d. J. zum zweitenmal mit einem Antrag der Regierung auf Herabsetzung der Weintarife zu beschäftigen. Obwohl der Antrag bereits in einer Sitzung des obersten Eisenbahnrates vom 25. Juli d. J. abgelehnt worden war, hatte die Regierung ihn von neuem mit der Begründung eingebracht, daß es notwendig sei, den Absatz der Ernte des Jahres 1922 zu erleichtern. Der Antrag der Regierung wurde zum zweiten Male abgelehnt. Die französischen Eisenbahnen haben gegen den Antrag in der Presse in bemerkenswerter Weise Stellung genommen. Es wird darauf hingewiesen, daß der eigentliche Grund für den Antrag die Überproduktion an Wein sei. Der Überschuß, der sich bereits jetzt auf mehrere Millionen Hektoliter belaufe, werde am Ende des Sommers 10 Millionen Hektoliter erreichen. Dazu komme die Einfuhr ausländischer Weine, welche den Absatz erschwere. Es sei ein Irrtum, anzunehmen, daß durch Tarifermäßigungen dem Übelstand abgeholfen werden könne. Die Eisenbahnbeförderung belaste den Wein im Höchstfalle mit 15 Centimes für das Liter. Eine Frachtherabsetzung um 30 % würde also eine Ermäßigung von 2 bis 4 Centimes für das Liter ergeben, je nach der Entfernung. Es sei ausgeschlossen und auch vom Regierungskommissar als unwahrscheinlich anerkannt worden, daß die Verbraucher den Vorteil von dieser Frachtermäßigung haben würden. Infolgedessen werde auch der Weinbau nichts davon haben. Vielmehr werde der ganze Frachtverlust, der in der Presse auf 100 Millionen, in der Sitzung des Eisenbahnrates auf 20—30 Millionen angegeben wurde, in die Tasche des Zwischenhandels fließen. Man könne den Eisenbahnen dieses Opfer um so weniger zumuten, als ihr Fehlbetrag bereits 1300 Millionen betrage.

— **Paris-Brüssel ohne Aufenthalt.** Der seit einigen Wochen verkehrende neue Schnellzug Paris-Brüssel, der die 311 km lange Strecke ohne irgendeinen Aufenthalt (selbst nicht an der Grenze) zurücklegt, hat wie die D. A. Z. meldet, so großen Anklang gefunden, daß demnächst zwei weitere Züge täglich eingestellt werden sollen. Der augenblicklich täglich verkehrende Zug fährt mittags in Paris und Brüssel ab und legt die Strecke in 3¾ Stunden zurück. Die französische Nordbahn stellte dafür neue Lokomotiven in Dienst, über die folgende Angaben interessieren dürften: Länge 21,35 m, Gewicht 94 t, Heizfläche 248 qm, Leistung 2290 PS. Die Tender fassen 7 t Kohle und 31 kbm Wasser. Die Strecke Paris-Brüssel ist eine der längsten Strecken, die ein Zug ohne Aufenthalt zurücklegt. Der Bäderluxuszug Paris-Deauville legt zwar auch die 219 km lange Strecke ohne Aufenthalt zurück, nimmt jedoch unterwegs während der Fahrt Wasser auf. Zur Vornahme der Paß- und Zollkontrolle fahren französische und belgische Beamte in den Paris-Brüsseler Zügen mit.

Auf der französischen Strecke fährt der Zug durchschnittlich mit 115 km Geschwindigkeit. Der belgische Unterbau der Strecke ist so schlecht, daß auf die letzten 60 km, von Mons nach Brüssel, allein eine ganze Stunde Fahrt entfällt. Wenn diese Strecke ausgebessert sein wird, hofft man noch eine knappe halbe Stunde Fahrzeit ersparen zu können.

— **Internationale Schlafwagen-Gesellschaft, Brüssel.** Aus Paris wird der D. A. Z. gemeldet: Die Generalversammlung der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft in Brüssel am 6. September verlief äußerst stürmisch. Ein Londoner Bankier, namens Dalziel, trat als Besitzer der Aktienmehrheit auf und erzwang den Rücktritt des Aufsichtsrates unter dem Vorsitz des Belgiers Bamet. Der „Matin“ wittert dahinter einen englischen Vorstoß zur Gewinnung maßgebenden Einflusses auf die Schlafwagen-Gesellschaft, und teilt weiter mit, daß die französische Regierung in dieser Sache sich zu wehren wissen werde, um unbedingt zu verhindern, daß ausländisches Kapital Einfluß auf die Gesellschaft gewinne. Die nächste Generalversammlung der Schlafwagen-Gesellschaft findet im Oktober statt.

— **Die Ruhraktion und der englische Handel.** Vom 1. Januar 1923 bis zum 31. Juli hat Großbritannien 45 576 136 t Kohlen ausgeführt gegen 32 247 723 t im gleichen Zeitraume 1922 und 6 841 768 t während der ersten sieben Monate des Jahres 1921, also mehrere Millionen Tonnen mehr als in der Vorkriegszeit. An metallurgischen Erzeugnissen wurden in der gleichen Zeit 1923 ausgeführt 2,523,313 t gegen 1,825,711 t im gleichen Zeitraume 1922 und 935,950 t während der ersten sieben Monate 1921. Trotz der vermehrten Ausfuhr an Kohlen und Metallwaren hat sich in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Juli 1923 die englische Handelsbilanz gegenüber dem gleichen Zeitraume 1922 wesentlich verschlechtert. Man begreift daher den englischen Standpunkt in der Ruhrfrage. Ein Streik der Kohlenarbeiter hätte geradezu katastrophale Wirkungen auf die Handelsbilanz, die sich nur noch durch die gewaltige Vermehrung der Kohlenausfuhr über Wasser hält.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnen Japans beim Erdbeben.** Aus englischer Quelle wird berichtet, daß sich der Schaden, den das Erdbeben an den japanischen Eisenbahnen angerichtet hat, noch nicht übersehen lasse, daß er aber sicher sehr beträchtlich sei. Auf

einem Umkreis von etwa 150 km um die Hauptstadt war der Eisenbahnverkehr zunächst lahmgelegt. Auf der Strecke Tokio-Kobe waren Brücken und Oberbau zerstört, die Gebäude verbrannt, die Züge aus dem Gleis geworfen. In Tokio laufen bekanntlich die wichtigsten Eisenbahnen von Japan zusammen; wenn also der Verkehr von Tokio nach Yokohama, Nagoya, Kioto, Osaka und Kobe gestört ist, so ist der Verkehr Japans damit ins Herz getroffen. Einzelheiten sind noch nicht bekannt, es scheint aber, daß die beiden Bahnhöfe von Tokio in Trümmern liegen. Der dortige Hauptbahnhof war erst neun Jahre alt und als das größte Bauwerk seiner Art im fernen Osten der Stolz der Japaner; um so schmerzlicher ist der Verlust. Was aus dem Verwaltungsgebäude der Eisenbahnen in Tokio und der Hochbahn mit ihrem Großkraftwerk geworden ist, steht noch nicht fest.

Nach neueren Nachrichten war auf der Nordbahn der Verkehr wieder soweit möglich, daß die Züge sich Tokio bis auf etwa 12 km nähern konnten, so daß aus den nördlichen Provinzen Hilfe für die zerstörte Hauptstadt herangebracht werden kann. Von den reichlichen Hilfsquellen des Südens war aber Tokio zunächst noch abgeschnitten. Unter den Toten sind zweifellos auch große Mengen von Angehörigen der Eisenbahnen.

— **Aussichten der amerikanischen Eisenbahnen.** Die Berichte über die Tätigkeit der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten für das erste Halbjahr 1923 zeigen ohne Ausnahme ein günstiges Bild. Die Ausgaben fallen weiter, und infolgedessen steigen die Reineinnahmen. Der Grund für die Steigerung des Verkehrs und damit der Roheinnahmen liegt darin, daß die amerikanische Gütererzeugung im eigenen Lande Absatzgebiete für ihre Erzeugnisse findet, so daß hier und da Hochkonjunktur herrscht, die vollständig durch den Binnenverbrauch hervorgerufen, also vom Weltmarkt unabhängig ist. Dazu kommt noch eine lebhafte Einfuhr von Rohstoffen, an deren Verteilung die Eisenbahnen mitwirken. Sparmaßnahmen und Lohnabbau verfehlen ihren Einfluß auf die Ausgaben nicht, so daß die erhöhte Verkehrsmenge mit verhältnismäßig geringerem Aufwand bewältigt wird. Die Betriebsziffer ist daher an vielen Stellen gesunken, so bei der Santa Fé-Eisenbahn von 89 % im ersten Halbjahr 1922 auf 82 % im gleichen Zeitraum dieses Jahres; bei der Chicago, Milwaukee und St. Paul-Eisenbahn von 94 % auf 89 %; bei der New York-Central von 86 % auf 81 %. Trotzdem sieht man der Zukunft mit einiger Sorge entgegen. Man glaubt nicht, daß diese günstigen Verhältnisse anhalten werden, und befürchtet damit auch einen Rückgang der Eisenbahneinnahmen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 4. d. M. verschied in Stolp der Regierungsbaurat

Herr **Friedrich Gaedke,**

Vorstand des dortigen Eisenbahnmaschinenamtes, im 50. Lebensjahre.

Wir betrauern in dem so früh Dahingeschiedenen einen pflichttreuen, energischen Mitarbeiter, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Stettin, den 5. September 1923. (1254)

Der Präsident und die Beamten des oberen Dienstes im Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin.

2. Güterverkehr.

Deutsch-nordischer Güterverkehr.

Am 15. September d. J. treten zum deutsch-dänischen und zum deutsch-schwedisch-norwegischen Gütertarif Teil II die Nachträge II bzw. III in Kraft. Die Nachträge enthalten neue deutsche Schnittfrachtsätze in Tarifpfennig und Nachtrag III neue in den Stückgutklassen 2 und 3 geringfügig erhöhte nordische Schnittfrachtsätze für den Verkehr mit Schweden und Norwegen. Gleichzeitig werden im Teil I Abteilung B die Mindest- und Sondergebühren in Tarifmark festgesetzt. (1263)

Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 7. September 1923.
Reichsbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Güter-, Tier- und Kohlenverkehr.

Ab 11. September 1923 werden die deutschen Einrechnungsanteile und Gebühren entsprechend den innerdeutschen Tarifen erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 7. September 1923.
Reichsbahndirektion (1262)
namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 15. März 1923.

Auf Seite 3 des Tarifes sind bei Adelsried die Anstoß-Kilometer von 28 auf 22 km zu berichtigen. (1283)

München, den 8. September 1923.
Tarifamt b. RVM, Z B.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

a) Ab 1. Oktober d. J. wird der Bahnhof Apollensdorf in Piesteritz umbenannt, gleichzeitig treten für Piesteritz anderweite Entfernungen in Kraft.

b) Die Station Lausheim-Blumegg (Reichsbahndirektion Karlsruhe) ist am 20. August d. J. in den mitteldeutsch-südwestdeutschen Gütertarif einbezogen worden.

Näheres durch die beteiligten Abfertigungen. (1256)

Erfurt, den 4. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahngüterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Wirkung vom 16. September 1923 werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8 (1) und 9 um 150 % unter Aufrundung auf volle 1000 ℳ erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455).

Altona, den 8. September 1923. (1264)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die badische Station Lausheim-Blumegg — OR — in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1279)

Hannover, den 9. September 1923.
Reichsbahndirektion Hannover.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Infolge der allgemeinen Tariferhöhung am 11. September 1923 um rd. 150 v. H. werden im Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2, die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen und im Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien die Nebengebühren und die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen um rund 150 v. H. erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Die Durchführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Dresden, am 8. September 1923. (1270)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Güterverkehr.

Für die Umrechnung der in Tarifmark berechneten deutschen Schnittfracht und der sonstigen Gebühren (Mindestfracht, Sondergebühren usw. des Verbandstarifs Teil I B) ist ein für allemal die jeweils für den innerdeutschen Verkehr gültige Umrechnungstafel (Schlüsselzahl) anzuwenden. Eine besondere Bekanntmachung ergeht demnach bei einem Wechsel in der Umrechnungstafel nicht. Ausnahmen werden besonders verfügt werden.

Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 8. September 1923. (1265)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Ruppiner Eisenbahn.

Die Tarifsätze unseres Binnen-Personen- und Binnen-Gütertarifs werden zum 11. September d. J. in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, den 10. September 1923.
Die Direktion. (1285)

Reichsbahntiertarif Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 11. September d. J. werden im Abschnitt F die besonderen Frachtzuschläge um 150 v. H. erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1284)

Elmshorn, den 10. September 1923.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Tierfrachtanzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif Nr. 503 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1923 werden die Tierfrachten um rd. 50 % erhöht. Die Erhöhung wird durch eine Umrechnungstafel Nr. 11 zum Tierfrachtanzeiger vom 1. September 1923 durchgeführt. Die Umrechnungstafel Nr. 10 vom 20. August 1923 tritt mit Ablauf des 31. August 1923 außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. August 1923. (1253)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die nach dem Ausnahmetarif 12 regelrecht berechneten jeweiligen Frachten werden im Bereich der Deutschen Reichsbahn für die bis zum 14. September 1923 (einschl.) aufgelieferten Sendungen um 70 % ermäßigt. Der Maßnahme hat sich inzwischen eine Reihe von Privatbahnen angeschlossen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn. (1259)

Berlin, den 5. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- u. -Tiertarife, Teile I und II.

Mit Wirkung vom 11. September 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachten, sowie die Neben- und örtlichen Gebühren um rund 150 v. H. erhöht. Infolgedessen wird vom gleichen Zeitpunkt ab die für den Güterverkehr gültige Schlüsselzahl zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark von 1 800 000 auf 4 500 000 festgesetzt. Aus diesem Anlaß wird die Tafel Nr. 3 zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark neu ausgegeben; ferner erscheinen Tarifnachträge zu einzelnen Tarifen sowie eine Umrechnungstafel für den Tierverkehr. Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 6. September 1923. (1258)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen und Privatbahnen. Tfv. 9.

Mit Gültigkeit vom 17. September 1923 werden sämtliche Entfernungen für die Stationen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn erhöht. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist beruht auf der vorübergehenden Änderung des § 6 Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1280)

Berlin, den 8. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) — Nr. 503 des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 11. September 1923 werden die Tierfrachten um rd. 150 v. H. erhöht. Die Erhöhung wird durch eine Umrechnungstafel Nr. 12 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Oktober 1922 durchgeführt. Die Umrechnungstafel Nr. 11 vom 1. September 1923 tritt mit Ablauf des 10. September außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. September 1923. (1266)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und -Tiertarife, Teil I (Tfv. 1 b und 501).

Am 11. September 1923 treten in Kraft:

1. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Januar 1923 der Nachtrag X;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag XIV.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs, insbesondere die mit unserer Bekanntmachung vom 6. September 1923 bekanntgegebenen Erhöhungen im Güter- und Tierverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 6. September 1923 (1257)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 6. September 1923 veröffentlichte Tariferhöhung von rund 150 % zum 11. September 1923 wird für die Hefte C Ia (Frachtsatzzeiger), C Ib (Stationsfrachtsätze sowie Zuschlags- und Anstoßfrachten), C Ic (örtliche Gebühren) und C II (Ausnahmetarife) durch die Umrechnungstafel Nr. 3, die nach Maßgabe der Schlüsselzahl 4 500 000 aufgestellt ist, durchgeführt. Für das Heft A (besondere Bestimmungen) gilt das gleiche, nur werden die Gebühren im Abschnitt C (besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif) durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger in Reichsmark veröffentlicht. In der Umrechnungstafel sind bei den Reichsmarkbeträgen die letzten drei Stellen weggelassen, die aber bei der Umwandlung mit zu berücksichtigen sind.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. September 1923. (1267)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 1 b. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B.

Mit Wirkung vom 11. September 1923 erhöht sich im Abschnitt XVI des Nebengebührentarifs (Nachtrag X vom 11. 9. 23) der Betrag von 1 225 000 ℳ auf 2 250 000 ℳ. (1278)

Berlin, den 10. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 11. September 1923 tritt der Nachtrag 15 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um rd. 150 v. H. durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. September 1923. (1268)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner, S. Candido, Tarvis, Piedicolle und Postumia. Kundmachung vom 1. Okt. 1921.

In der Bekanntmachung vom 14. Juli 1923, Nr. 580/T 53/1 ist bei den Besonderen Zusatzbestimmungen zu Art. 12 Erhebung der Fracht die Ziffer 2 zu streichen. Die Ziffern 3 und 4 sind in 2 und 3 abzuändern. Mit sofortiger Wirksamkeit ist die Auflieferung von Sendungen mit direkten Frachtbriefen mit der Wegevorschrift Brenner über Postumia oder über S. Candido-Tarvis Österreich-Tschechoslowakei oder umgekehrt nicht mehr zugelassen.

München, den 6. September 1923. (1272)
Tarifamt beim RVM, ZB.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und den Stationen des übrigen Deutschland. C. Polnischoberschlesischer Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). D. Dienstkohlenausnahmetarif.

Die Schlüsselzahl der Gütertarife der deutschen Reichsbahn wird vom 11. September einschl. ab auf 4 500 000 erhöht. Erhöhung der Tarife ohne Schlüsselzahl 150 vom Hundert. Die gleiche Maßnahme tritt in den oben unter A—D genannten Tarifen zum gleichen Zeitpunkt in Kraft. Die Genehmigung des Oberkomitees bezüglich der unter A und D genannten Tarife ist erteilt. (1274)

Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen) v. 8. September 1923 zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Ab 11. September d. J. gilt als Schlüsselzahl für die Umwandlung der Tarifmark in Reichsmark die Zahl 4 500 000.

Vom gleichen Tage ab treten zum Gütertarife für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag XXIII sowie zum Gütertarif für den Wechselverkehr zwischen den deutschen und polnischen Stationen der Schmalspurbahn usw. der Nachtrag IX in Kraft.

Die Nachträge enthalten erhöhte Sätze des Nebengebührentarifs. Abdrücke derselben sind demnächst bei der Stationskasse (Schmalspurbahn) in Beuthen O.-S., sowie bei dem Verkehrsamt in Tarnowitz zu haben. Die Einführung der Nachträge mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörden.

Oppeln, den 8. September 1923. (1281)
Reichsbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit Frankreich.

Tarifverzeichnis 644.

Mit Wirkung vom 15. September 1923 bis auf weiteres unterliegen die Sendungen hinsichtlich der Frachten, Nebengebühren, Zölle und Barauslagen in beiden Verkehrsrichtungen:

bis zur deutschen Grenze dem Frankaturzwang,

von der deutschen Grenze ab dem Überweisungszwang.

Für die Strecken bis zur deutschen Grenze sind demnach die Frachten usw. in Frankatur vom Versender zu erheben, von da ab als Überweisung vom Empfänger einzuziehen.

Ganzfrankaturen und Ganzüberweisungen sind also unzulässig. Nachnahmen und Barvorschüsse werden nicht zugelassen. Nachträgliche Verfügungen des Absenders sind nur zugelassen, solange die Sendung die Grenze des Versandlandes nicht überschritten hat. Hat die Sendung die Grenze des Versandlandes bereits überschritten, so darf, falls es sich nicht um die in Art. 18 oder 24 des Internationalen Übereinkommens vorgesehenen nachträglichen Verfügungen handelt, nur

1. die Person des Empfängers in derselben Bestimmungsstation,
2. die Bestimmungsstation im ursprünglichen Bestimmungslande

nachträglich gändert werden. (1276)

Köln, den 6. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif, Teil I und Teil II, Heft 1 und 2.

Ab 11. September 1923 (einschl.) wird die Schlüsselzahl für die Umwandlung der Tarifmark in Reichsmark auf 4 500 000 festgesetzt, wodurch eine Erhöhung der Frachten für die deutschen Strecken um 10 v. H. eintritt.

Bis zur Ausgabe des ab 1. Oktober 1923 gültigen Nachtrags 7 zum Verbandsgütertarif Teil I gelten für die deutsche Strecke ab 1. September 1923 die entsprechenden Änderungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Gütereinteilung des deutschen Binnentarifs.

Köln, den 7. September 1923. (1275)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif (Grenzübergangstarif).

Mit Gültigkeit vom 3. September 1923 ist auf jederzeitigen Widerruf von Königsberg, Pr., Lizent für die Ausfuhr von Salzheringen nach Polen über Prostken ein Grenzübergangstarif eingeführt worden. Auskunft geben die beiden Güterabfertigungen. (1255)

Königsberg, Pr., den 1. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Lokalgütertarif, Teil I, II, III und IV. Änderung.

Mit Gültigkeit vom 5. September 1923 bis auf weiteres beträgt die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Mark 3000.

Wien, am 3. September 1923. (1252)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Gütertarif, Teil II, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw., Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Die Verhältniszahl für Mark wird mit Geltung ab 5. September 1923 auf 3000 erhöht. (1251)

München, im September 1923.

3. Personen- und Güterverkehr.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Ab 11. September 1923 werden die Personen- und Gütertarife in gleichem Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Finsterwalde, den 10. September 1923.
Die Direktion. (1282)

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Infolge Änderung der Schlüsselzahlen treten am 11. d. Mts. Erhöhungen der Personen- und Gütertarife in Kraft. Näheres durch unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist genehmigt. (1271)

Dahme (Mark), den 7. September 1923.
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 11. September 1923 werden die Fahrpreise des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs um rund 100 v. H. erhöht mit der Maßgabe, daß die erhöhten Fahrpreise für die Monatskarten bereits mit dem heutigen Tage in Kraft treten. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B zu § 32 EVO.) beträgt künftig 750 000 *M*, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO.) 600 000 *M*. Die in der bes. Ausf.-Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf-Friedhof betragen künftig:

	M	*M*	*M*
unter 1 a 1:	1 920 000	3 480 000	6 240 000
unter 1 a 2:	54 000 000		
unter 1 b 1:	2 400 000	4 800 000	7 680 000
unter 1 b 2:	69 600 000		

Die in der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 47 EVO. angegebene Desinfektionsgebühr beträgt 4 250 000 *M*.

Im Anhang „Abfertigung von Reisegepäck von und nach Berliner Vorortstationen im Fernverkehr", werden die im ersten Satz auf S. 15 des Tarifs angegebenen Überführungs- und Zuführungsgebühren wie folgt geändert:

Zu A Zuführungsgebühr	Zu B Zuführungs- + Überführungsgebühr
für je angefangene 10 kg	
150 000 *M*	150 000 *M* + 500 000 *M*.

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 8. September 1923. (1277)
Reichsbahndirektion.

Vorläufiger Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle. Gültig vom 1. Juni 1923.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1923 wird das V. Ergänzungsblatt zum Tarif ausgegeben. Es enthält die infolge Erhöhung der Beförderungsgebühren im Bereich der Staatsbahnen des Königreichs der Serben, Kroaten und Slowenen bedingten Änderungen der Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für die Strecke Reichsgrenze Jesenice-Reichsgrenze Piedicolle.

Verkehrsamt (1261)
beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern in München.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 11. September 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 500 000 *M* für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (1250)

Berlin, den 4. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 11. September 1923 werden die Personenfahrpreise und die Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze der deutschen Eisenbahnen um 150 v. H. erhöht, mit der Maßgabe, daß die erhöhten Preise bei den Wochen- und Monatskarten bereits am 6. September in Kraft treten. Die in den Ausführungsbestimmungen der vorgenannten Tarife enthaltenen sonstigen Gebührensätze werden in gleichem Maße heraufgesetzt. Infolgedessen wird vom gleichen Zeitpunkt ab die Schlüsselzahl für den Personen- und Gepäckverkehr von 600 000 auf 1 500 000, für den Expreßgutverkehr von 1 800 000 auf 4 500 000 heraufgesetzt.

Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt.

Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Aenderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Berlin, den 7. September 1923. (1269)
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

a) **Oberschlesischer Wechselverkehr** (Tfv. 674) Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr

zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln
   und
   den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz)
   sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirks.

b) **Verbandspersonenverkehr** zwischen Stationen der deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 675).

Ab 11. September 1923 beträgt die Schlüsselzahl für die veröffentlichten Grundpreise 1 500 000.

Oppeln, den 7. September 1923. (1273)
Reichsbahndirektion.
(Oberschlesische Eisenbahnen.)

Bentheimer Kreisbahn.

Für unsere auf niederländischem Gebiet gelegene Strecke Laarwald Grenze-Coevorden werden die Beförderungspreise für Personen, Gepäck und Expreßgut ab 5. 9. 23 nach den niederländischen Tarifen und in der Währung dieses Landes berechnet und erhoben. (1260)

Bentheim, den 5. September 1923.
Der Betriebsdirektor.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 38. | Berlin, den 20. September 1923. | LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Der wertbeständige Gütertarif.

Vom Regierungsrat Dr. **P. Mathes**, München.

Unter den derzeitigen unsicheren wirtschaftlichen Verhältnissen, insbesondere bei den andauernden Schwankungen der Reichswährung ist es nicht möglich, die Höhe der Frachtsätze des Eisenbahngüterverkehrs in Markwährung dauernd festzulegen. Ebenso unmöglich ist es, die zur Angleichung der Frachteinnahmen an die fortschreitende Geldentwertung erforderlichen Tarifänderungen jeweils für längere Zeiträume vorauszubestimmen. Die sich steigernde Dringlichkeit der zur Aufrechterhaltung des Gleichgewichts der Einnahmen und Ausgaben der Reichsbahn zu treffenden Tarifmaßnahmen und die mehr und mehr gebotene Verkürzung der zu ihrer Durchführung erforderlichen Fristen gaben daher in zunehmendem Maße zu Schwierigkeiten und Verlegenheiten Anlaß, so daß die Ersetzung des heutigen formellen Tarifsystems durch ein den Zeitumständen mehr angepaßtes Verfahren zu einer brennenden Frage geworden ist. Die unter dem Zwang der Umstände meist ganz kurzfristig angekündigten Tariferhöhungen mit ihren zeitlich und dem Ausmaß nach unberechenbaren und zum Teil außerordentlich hohen Zuschlägen beunruhigten die Wirtschaftskreise immer mehr und lösten scharfe Einsprüche gegen die Tarifpolitik der Reichsbahn aus. Dabei wurde vielfach nicht beachtet, daß es sich in Wirklichkeit gar nicht um eigentliche Tariferhöhungen, sondern nur um die Anpassung des Gegenwertes für eine gleichgebliebene Leistung an ein im Werte gesunkenes Zahlungsmittel handelte. Diese Tatsache kam allerdings bisher weder in der Gestaltung der Tarife noch bei Durchführung der sogenannten Tariferhöhungen zum Ausdruck. Es bestand — zum Schaden der Sache — eine weit verbreitete Unsicherheit darüber, in welchem Maße die Frachten gegenüber der Zeit vor dem Kriege durch wirkliche Tariferhöhungen infolge von Änderungen der Tarifgrundlagen einerseits oder durch die Anpassung der Beförderungsgebühren an die Geldentwertung anderseits beeinflußt sind. Es mußte daher an einen Tarifaufbau herangetreten werden, der die sachliche Unterscheidung zwischen den grundlegenden Beförderungsgebühren an sich und einer schwankenden, immer mehr der Entwertung verfallenden Geldwährung nicht länger außer acht ließ und so die Eisenbahn in den Stand setzte, den Gegenwert für ihre Beförderungsleistungen folgerichtiger als bisher festzusetzen.

Auch vom Standpunkt des Abfertigungsdienstes war eine Änderung notwendig. Es handelt sich hierbei im einzelnen um folgendes:

In den Vorkriegsjahren beschränkten sich die Tarifänderungen im allgemeinen auf Verschiebungen innerhalb der Gütereinteilung und auf Einführung neuer Ausnahmetarife; die für die Frachtberechnung nach dem Gewichte festgesetzten Frachtsätze für je 100 kg blieben jahrzehntelang unverändert. Diese Beständigkeit war vom günstigsten Einfluß auf den Abfertigungsdienst. Die Frachtsätze für die gangbarsten Güter — also insbesondere für Stückgut — nach allen häufiger vorkommenden Bestimmungsstationen prägten sich dem Gedächtnis der Beamten zuverlässig ein; außerdem erstellten sich die Beamten neben den auf jeder Station aufliegenden vollständigen Stationstarifen je nach den örtlichen Bedürfnissen Auszüge und Behelfe für die Frachtberechnung in handlicher Tafelform. Die Zahl der so ohne jeden Zeitverlust aus dem Gedächtnis geschöpften oder von den Tafeln abgelesenen Frachtsätze darf bei Verwendung gewandter Beamter auf 70—80 % aller aufgegebenen Frachtbriefe geschätzt werden, so daß nur bei 20—30 % ein zeitraubendes Aufsuchen der Frachtsätze aus den Tarifen erforderlich war. War hiernach schon die

Ermittlung des Frachtsatzes einfach, so war auch die Frachtberechnung durch Vervielfältigung des Frachtsatzes mit dem Gewicht des Gutes rasch und sicher durchzuführen, da die Frachtsätze in der Hauptsache zwei- und dreistellig, selten vierstellig waren. Bei der Frachtberechnung für größere Gewichte — insbesondere für Wagenladungen — bedienten sich die Beamten vielfach gedruckter Frachttabellen, die im Buchhandel oder im Selbstverlage der Verfasser um billiges Geld erhältlich waren. Aus diesen konnte für jeden Frachtsatz und für jedes Gewicht das fertige Frachtberechnungsergebnis abgelesen und in die Frachtbriefe übertragen werden. Diese Vorteile kamen in gleicher Weise der Frachtberechnung auf der Versandstation wie der Frachtnachprüfung auf der Bestimmungsstation, aber auch der Tätigkeit der Verkehrskontrollen zugute. Die Folge war eine verhältnismäßig geringe Belastung des Rechnungs- und Revisionsdienstes und eine restlose und sichere Erfassung der Einnahmen aus Frachtgebühren.

Aus dieser Tarifbeständigkeit zogen aber auch die Verkehrtreibenden für ihre geschäftlichen Berechnungen und hinsichtlich der Frachtennachprüfung Nutzen. Die regelmäßigen Verfrachter verschafften sich Tarife und Frachtsatzzeiger, viele auch ausgerechnete Stationstarife, wie sie für alle Großstädte gedruckt herausgegeben wurden. Bei der jahrelangen unveränderten Geltungsdauer lohnte sich die einmalige geringe Ausgabe für diese Behelfe auch bei kleinen Betrieben reichlich. Dadurch wurde auch die Belastung der Abfertigungsstellen durch Tarifauskünfte in einem erträglichen Rahmen gehalten.

In diesen günstigen Verhältnissen trat durch die ständigen Tariferhöhungen eine empfindliche und andauernde Wandlung zum Schlimmen ein, die sich mit jeder neuen Tariferhöhung verstärkte. Ein Vorteil nach dem andern ging verloren. Die Frachtsätze veränderten sich in immer rascherer Folge, in immer kürzeren Zwischenräumen, aus den zwei- und dreistelligen Zahlen wurden vier-, fünf- und sechsstellige. Das Behalten der vierstelligen und rasch wechselnden Frachtsätze, selbst für die gangbaren Verkehrsbeziehungen, wurde dem Gedächtnis der Beamten zur Unmöglichkeit, die Erstellung von Auszügen und Behelfen lohnte bei ihrer von vornherein feststehenden Kurzlebigkeit den Zeitaufwand nicht mehr und mußte daher unterbleiben; noch weniger konnten vollständige Stationstarife erstellt werden; die gedruckten Frachttabellen wurden wertlos ohne Möglichkeit eines Ersatzes. Die Fracht jedes einzelnen Frachtbriefes mußte nunmehr auf die umständlichste Weise derart errechnet werden, daß erst die Tarifkilometer (die einzige noch stabile Zahl im Stationstarif) ermittelt wurden, dann aus dem Frachtsatzzeiger der Frachtsatz gesucht und nun durch förmliches Vervielfältigungs-Rechenexempel das Ergebnis herbeigeführt wurde. Die Behandlung jedes Frachtbriefes beanspruchte nun mindestens die gleiche Zeit wie vordem die Behandlung von etwa 5 gleichartigen Frachtbriefen. Das zum Ausgleich für diese Arbeitsmehrung erforderliche Personal stand aber weder in quantitativer noch in qualitativer Hinsicht zur Verfügung, zumal auch auf anderen Arbeitsgebieten — es sei nur das Lohntarif-, Besoldungs- und Kassenwesen erwähnt — eine sehr erhebliche Mehrbelastung eingetreten war. Dazu kam, daß die gleichen Beamten, die mit der Frachtberechnung befaßt sind, vielfach auch die Geldvereinnahmung zu betätigen hatten, eine Arbeitsleistung, die bei den wachsenden Riesensummen immer zeitraubender und verantwortungsvoller wurde. Allen Versuchen der Verwaltung, hier Besserung zu schaffen, waren durch das gegenwärtige Tarifsystem von vornherein unüberwindliche Grenzen gezogen. Großen Abfertigungsstellen wurden eigene Frachtnachprüfer beigegeben und Rechenmaschinen überwiesen, gewiß zweckmäßige, aber ebenso gewiß auch unzureichende Ersatzmittel.

Die Folgen dieser ungünstigen Entwicklung sind klar. Die richtige Frachtberechnung und Frachtnachprüfung wurde immer mehr in Frage gestellt, die Unsicherheit in der richtigen Vereinnahmung der Frachten wuchs andauernd zum Nachteil der Reichsbahn und der Verkehrtreibenden. Die Gefahr des Frachtausfalles für die Reichsbahn trat immer stärker in Erscheinung. Bei den ständig wachsenden Frachtbeträgen war die Wahrscheinlichkeit zu niedriger Frachtberechnung, namentlich durch unrichtiges Abstreichen von Dezimalstellen wesentlich höher als die Wahrscheinlichkeit zu hoher Frachterhebung. Letztere Fälle wurden zudem vielfach durch die privaten Frachtenkontrollbureaus, die infolge der unsicheren Verhältnisse immer zahlreicher entstanden und ihren Kundenkreis immer mehr erweiterten, rasch aufgedeckt, während diese Bureaus aus naheliegenden Gründen zu niedrige Frachtberechnungen grundsätzlich verschwiegen. Da die Verkehrskontrollen nur stichprobenweise nachprüfen können, entging so der Reichsbahn ein großer Teil der ihr zukommenden Frachten, günstigstenfalls bekam sie die zu wenig berechneten Frachten erst nach Monaten, also in völlig entwertetem Gelde. Vielfach mußte die Fracht im Prozeßwege eingeklagt werden, wobei die Frachtzahler häufig Gegenansprüche wegen Schadenersatzes geltend machten, weil die Waren unter Einrechnung der ursprünglich erhobenen Fracht längst abgesetzt und die Frachtberechnung der Eisenbahn in gutem Glauben als richtig angenommen worden war.

Die Erschwerungen der Frachtberechnung machten sich wie bei den Abfertigungsstellen, so auch bei den Verkehrtreibenden geltend. Die Anschaffung der teueren und kurzlebigen Frachtsatzzeiger unterblieb in der Regel, andere Hilfsmittel fehlten. Die Verfrachter überließen daher die Frachtenprüfung lieber den Frachtenkontrollbureaus, obwohl ihnen dadurch neben der Gefahr, die u. U., mit der Weggabe der Frachtbriefe in fremde Hände verbunden ist, erhebliche Portokosten und Vergütungssätze erwuchsen, die bei Selbstprüfung erspart blieben.

Als weitere unliebsame Begleiterscheinung der unsicheren Frachtberechnung darf noch die auch für die Geschäftswelt unerwünschte starke Belastung der Abfertigungsstellen mit Tarifauskünften erwähnt werden.

Bei dem bisherigen Verfahren waren mit jeder der häufigen Tariferhöhungen alle Frachtsätze umzurechnen und die einzelnen Tarifhefte neu auszugeben oder durch Nachträge zu ergänzen. Hierdurch erwuchs jedesmal ein außerordentlicher Aufwand an Arbeit sowie an Material- und Druckkosten. Wegen der nicht selten bestehenden Unmöglichkeit, die Frachtsatzzeiger rechtzeitig auszugeben, wurden an deren Stelle behelfsweise sogenannte Umrechnungstafeln ausgegeben. Diese Tafeln in der bisher gebräuchlichen Form wurden von den Dienststellen abgelehnt; das Aufsuchen der Frachtsätze in zwei umfangreichen und daher umständlich zu handhabenden, überdies auch rasch abgenutzten Tarifwerken war mit einem ordnungsmäßigen Dienstbetrieb in der Tat nicht vereinbar.

Unter diesen Umständen hat sich die unabwendbare Notwendigkeit ergeben, die Gütertarife einfacher, übersichtlicher und beweglicher zu gestalten und damit zugleich den unwirtschaftlichen Aufwand an Arbeit und Kosten für ihre Herstellung entsprechend abzumindern.

Bei der eingangs erwähnten Änderung des Tarifaufbaues selbst lag zunächst der Gedanke nahe, die Tarife in einer wertbeständigen ausländischen Währung oder in der Goldmarkwährung zu erstellen. Die fremden Währungen entbehren jedoch des inneren Zusammenhanges mit dem deutschen Wirtschaftsleben und sind teils, wie der Schweizerische Franken, in Deutschland wie im Auslande überwertet, teils wie der amerikanische Dollar, in Deutschland überbewertet, im eigenen Lande aber unterbewertet. Die Einführung einer ausländischen Währung in den Tarif hätte außerdem die Eisenbahnfrachten in allzu große Abhängigkeit von den politischen Schwankungen gebracht, die eine solche Währung infolge politischer und wirtschaftlicher Verhältnisse ihres Heimatlandes oder auf Grund der Vorgänge im Börsenhandel erleidet. Die Goldmark anderseits ist nur ein wirtschaftlicher Begriff, eine Rechnungseinheit, deren Wert nicht unbedingt feststeht, an der Börse nicht notiert wird, und erst durch

mehr oder weniger willkürliche Umrechnungen zu ermitteln ist. Beispielsweise wird in den Umrechnungskursen für die Berechnung der Ausfuhrabgabe der Kurswert der Goldmark über den Dollar nach einem bestimmten näheren Verfahren errechnet; anderseits berechnet die Reichspostverwaltung den Markgegenwert des Goldfranken, in welchem die Postgebühren nach dem Auslande festgesetzt sind, ebenfalls aus dem Börsenkurs des Dollars, jedoch mit bestimmten Zuschlägen.

scher und organischer Änderungen erfahren hat, so daß sich die Zahlen im einzelnen nicht decken können.

In der nachfolgenden Tabelle sind für runde Entfernungen von 50—1000 km die Frachtsätze des Tarifs vom 15. Februar 1923 (in Papiermark) den auf die bezeichnete Weise ermittelten Frachtsätzen des Grundtarifs und den im Jahre 1914 in Geltung gewesenen Frachtsätzen (unter Zurechnung der Verkehrssteuer) zum Vergleich gegenübergestellt.

Gegenüberstellung.

Spalte a) = Frachtsätze vom 15. Februar 1923 in Pfennig (Papierwährung) für 100 kg (einschließlich Verkehrssteuer).
Spalte b) = Frachtsätze vom 15. Februar 1923 in Pfennig (Tarifwährung) für 100 kg (einschließlich Verkehrssteuer).
Spalte c) = Frachtsätze vom 1. Juli 1914 in Pfennig (Vorkriegswährung) für 100 kg unter Hinzurechnung der Verkehrssteuer.

Entfernung	Stückgut						Wagenladungen																	
	Klasse						Klasse																	
	I			II			A			B			C			D			E			F		
km	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
50	395 400	80	74	332 600	67	64	257 8 0	52	45	226 200	46	45	199 000	39	32	153 000	31	26	104 800	21	21	78 200	16	20
100	682 800	137	139	557 000	112	117	453 200	91	78	388 600	78	78	336 600	65	58	257 800	51	48	167 600	33	38	125 200	25	32
200	1 199 600	241	257	961 600	193	214	802 4 0	161	142	681 000	136	142	585 800	112	110	441 400	88	88	279 800	56	60	208 400	42	55
300	1 662 000	333	375	1 322 0 0	265	311	1 111 800	223	20[illegible]	940 800	188	206	805 800	154	158	606 200	121	126	384 2 0	76	84	283 200	57	79
400	2 066 600	414	482	1 636 800	328	396	1 383 800	277	270	1 168 200	234	270	997 200	191	206	751 400	150	163	469 200	94	107	349 600	70	98
500	2 413 400	483	578	1 905 400	382	471	1 616 000	324	334	1 363 000	273	334	1 167 200	223	254	873 800	175	201	545 000	109	131	404 600	81	113
600	2 701 400	541	664	2 130 400	427	5 5	1 809 800	363	39[illegible]	1 525 600	306	399	1 303 200	249	302	976 800	196	238	609 600	122	155	451 600	90	128
700	2 931 800	587	728	2 311 000	463	600	1 965 200	394	46[illegible]	1 655 800	332	463	1 414 400	270	350	1 057 400	212	275	659 600	132	178	487 2 0	98	143
800	3 104 800	622	792	2 444 200	490	664	2 080 800	417	527	1 753 400	352	527	1 497 000	286	399	1 119 600	224	313	696 400	140	202	517 800	104	158
900	3 220 200	645	856	2 535 000	50[illegible]	728	2 160 000	433	59[illegible]	1 818 600	365	591	1 553 200	297	447	1 160 400	232	350	720 800	145	225	537 200	108	173
1000	3 278 000	657	921	2 578 200	517	792	2 197 400	441	655	1 851 400	371	655	1 578 600	302	495	1 180 800	236	388	734 400	148	249	545 000	110	188

Waren hiernach ausländische Münzeinheiten und Goldmark als unmittelbare Grundlagen für einen wertbeständigen Tarif wenig geeignet, so ließen sich gleichwohl die Grundlagen dadurch am zweckmäßigsten gewinnen, daß die geltenden Frachtsätze eines bestimmten Stichtages zu den fremden Devisen und über diese zum Goldwert in Beziehung gebracht wurden. Durch die faßt ununterbrochene Abwärtsentwicklung des deutschen Markkurses und die für die Reichsbahnverwaltung gegebene Notwendigkeit zur Deckung der Selbstkosten des Betriebes war diese gezwungen, während des Jahres 1922 bis zum 15. Februar 1923 die Gütertarife fast allmonatlich, in einem dieser Monate sogar wiederholt, immer weiter zu erhöhen, so daß am letztgenannten Tage die durchschnittliche Steigerung der Frachtsätze der Kursentwertung der deutschen Reichsmark im Verhältnis zu den hochwertigen Auslandswährungen gleichkam. Wenn als Stichtag der 15. Februar 1923, an welchem die Frachtsätze, wie bereits erwähnt, die Goldparität erreicht haben, und als entsprechende Vergleichswährung die schweizerische Währung, die für europäische Verhältnisse in erster Reihe in Frage kommen dürfte, herangezogen wurde, ergab sich eine Verhältniszahl von 1 : 5000, die sich des näheren errechnet aus dem durchschnittlichen mittleren Berliner Devisenkurs des schweizerischen Franken in der Zeit vom 1.—17. Februar 1923 (1 schweizerischer Franken = 4050 Papiermark) und dem Kurs der deutschen Goldmark im Juli 1914 (1 Goldmark = 1,2345 schweizerische Franken) nach der Gleichung 1,2345 : x = 1 : 4050. Durch Teilung der in Papiermark ausgedrückten Frachtsätze und Einheitssätze des Stichtages mit 5000 ergaben sich neue Fracht- und Einheitssätze, die als währungslos oder in „Tarifwährung" oder in „Tarifmark" ausgedrückt angesehen werden konnten.

Der so gefundene Grundtarif entspricht einerseits dem heutigen sachlichen Tarifaufbau, da die derzeitige Abstaffelung der Tarifklassen und Entfernungen (horizontale und vertikale Staffelung) unverändert aufrechterhalten ist, anderseits sind die Zahlen dieses Grundtarifs mit den vor dem Kriege in Geltung gewesenen Frachtsätzen im allgemeinen vergleichbar. Bei der Vergleichung ist allerdings zu berücksichtigen, daß der Vorkriegstarif seit 1920 eine Reihe durchgreifender schemati-

Auf Grund dieses Ergebnisses ist die Reichsbahnverwaltung am 20. August 1923 dazu übergegangen, die Frachtsätze auf diese festen Grundzahlen (Grundtarif) zurückzuführen, die in Verbindung mit einer beweglichen Vervielfältigungszahl (Schlüsselzahl) die zu bezahlenden Frachten ergeben. Um die technische Durchführung des Grundtarifs möglichst einfach zu gestalten, wurde dieser in der Weise ermittelt, daß die Frachtsätze vom 1. Juli 1923 durch 22500 (Teilungszahl am 15. Februar 1923 = 5000, hierzu 50 % Frachterhöhung am 1. Juni 1923, hierzu 200 % Frachterhöhung am 1. Juli 1923 = 22 500) geteilt wurden. Das Verfahren gestaltet sich im einzelnen in der Weise, daß aus den Grundzahlen zunächst die Fracht in gewohnter Weise errechnet wird. Der so gefundene, in Tarifmark ausgedrückte Frachtbetrag wird sodann zum Zwecke der Frachteinhebung nach Maßgabe der am Tage der Aufgabe der Sendung geltenden Schlüsselzahl — vom 1. September ab 1 800 000 — mittels einer Hilfstafel in Papiermark umgewandelt.

Die jeweils anzuwendende Schlüsselzahl wird in gleicher Weise festgesetzt wie bisher die prozentualen Zuschläge. Eine sachliche Bindung an bestimmte Indexzahlen des Handels, der Lebenshaltung u. dgl. besteht ebenso wie bisher nicht.

Hervorzuheben ist, daß das neue Verfahren nur eine formelle Abweichung von dem bisherigen Tarifsystem bedeutet. Beispielsweise wäre, wenn der Tarif schon bisher in der Form eines Grundtarifs mit beweglichen Vervielfachungswerten erstellt gewesen wäre, am 15. Februar 1923 zur Umwandlung der in Tarifmark ausgedrückten Frachtbeträge in Papiermark die Schlüsselzahl 5000 anzuwenden gewesen mit dem gleichen Ergebnis wie bei dem tatsächlich angewendeten bisherigen Verfahren.

Die erörterten Zuschläge bedeuten, wie bereits erwähnt, nichts anderes als eine Neuausgabe des geltenden Tarifs in verbesserter Form. Die Frage, ob und inwieweit nach den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen und der finanziellen Lage des Reichsbahnunternehmens sachliche Änderungen des Tarifsystems nötig sind, die sich insbesondere in einem anderweitigen Aufbau des Grundtarifs auswirken müßten, steht

hier nicht zur Behandlung. Die Erstellung eines endgültigen Grundtarifes in diesem Sinne muß einer eingehenderen gesonderten Untersuchung vorbehalten bleiben.

In Übereinstimmung mit der Bildung der Frachtsätze der regelrechten Tarifklassen im neuen Grundtarif waren auch die Frachtsätze sämtlicher bestehender Ausnahmetarife durch Teilung mit 5000 bzw. mit 22500 bei den Julisätzen auf niedrigere Einheiten zurückzuführen, wobei Ausnahmetarife, die nach dem 15. Februar 1923 eingeführt oder in ihrer Bildung geändert worden sind, auf einen gedachten Stand vom 15. Februar 1923 zu bringen, oder auf Grund einer entsprechend erhöhten Teilungszahl (Julisätze mit 22 500) zu berechnen waren. Entsprechendes gilt von den Mindestfrachten und festen Sätzen der Allgemeinen Tarifvorschriften des Güterverkehrs sowie von den Frachtsätzen der Hefte C I b und C I c. Bei der besonderen Anlage des Tiertarifes und mit Rücksicht auf die erst in der nächsten Sitzung der Ständigen Tarifkommission zu entscheidende durchgreifende Änderung des Tarifs wurde von der Durchführung der neuen Form im Tierverkehr vorerst abgesehen. Der Nebengebührentarif blieb in Papierwährung bestehen. Die Privatbahnen haben sich dem Vorgehen der Reichsbahn angeschlossen.

Da der Grundtarif unverändert bleibt, solange nicht ausnahmsweise eine Änderung in seinem organischen Aufbau eintritt, bleiben auch die Frachtsätze grundsätzlich unverändert. Es ist ohne weiteres klar, daß damit die Beständigkeit in der Anwendung des Tarifs in gleicher Weise wie vor dem Eintritt des Währungsverfalles wiederhergestellt ist. Die Frachtsätze sind wieder in niedrigen — zwei- und dreistelligen — Zahlen ausgedrückt. Sie werden sich im Laufe der Zeit wieder dem Gedächtnis der Beamten einprägen. Stationstarife, Auszüge und Hilfsmittel aller Art können wieder erstellt werden, da die hierfür beanspruchte Zeit nicht mehr nutzlos vergeudet, sondern fruchtbringend angewendet ist. Die Frachtberechnung wird wieder erheblich vereinfacht und damit auch die richtige Frachterhebung in hohem Maße gefördert. Als einzige Mehrarbeit gegenüber dem Verfahren in der Vorkriegszeit ist die Umwandlung der Tarifmarkfracht in Papiermarkfracht zu leisten. Diese Arbeit ist aber auf ein ganz geringes Maß zurückgeführt worden, da die den Abfertigungsstellen zugewiesenen Hilfstafeln für die jeweils gültige Vervielfältigungszahl in einfacher und handlicher Plakatform ausgegeben werden, die zur Unterscheidung mit laufenden Nummern bezeichnet werden. In diesen Tafeln sind die Tarifmarkbeträge den ausgerechneten Papiermarkbeträgen gegenübergestellt, so daß kein Rechenexempel, sondern nur eine einfache Ablesung erforderlich ist. Damit sind naturgemäß die beträchtlichen Fehlerquellen, wie sie in der seitherigen Vervielfältigung mit großen Zahlen lagen, weitestgehend beseitigt.

Um die Hilfstafeln für jede Schlüsselzahl in einem durchaus gebrauchsfähigen Umfange zu halten, wurde eine Abrundung der Tarifbeträge

von 1—100 ℳ auf volle 10 Pfennig,
über 100—300 ℳ auf volle 50 Pfennig,
über 300 ℳ auf volle Mark

vorgenommen. Damit tritt bei der weitaus überwiegenden Mehrzahl aller Sendungen nur eine Abrundung auf volle 10 Pfennig ein. Zur Durchführung des Verfahrens reicht jeweils ein einziges Plakat mit allen vorkommenden Frachtbeträgen bis 1000 Tarifmark in der Größe eines Bogens aus.

Die Verkehrtreibenden können sich wieder brauchbare Unterlagen für eine sichere Frachtenkalkulation und Frachtennachprüfung verschaffen. Die Ausgaben für den in Tarifmark erstellten Frachtsatzzeiger, der wieder langfristige Geltung hat, spielt dabei keine Rolle. Die Vervielfältigungszahl (Schlüsselzahl) wird in den öffentlichen Pflichtblättern wie auch in der Tagespresse jeweils bekanntgegeben. Außerdem können auch die Hilfstafeln wie Tarife gekauft werden.

Hinsichtlich der innerdienstlichen Durchführung des Verfahrens wäre noch folgendes zu bemerken:

Die Versandstation hat den in festen Grundzahlen (Tarifmark) erstellten Frachtsatz in die hierfür vorgesehene Spalte des Frachtbriefes einzutragen. Unmittelbar darunter unter Querstrich ist der in Tarifmark ausgedrückte Frachtbetrag und darunter (in Klammer) die laufende Nummer der Umrechnungstafel zu setzen. Die den Tarifmarkbeträgen nach der jeweiligen Schlüsselzahl entsprechenden Reichsmarkbeträge, die aus der Umrechnungstafel zu ersehen sind, sind wie bisher als Freibetrag oder Überweisung in den Frachtbrief einzutragen. Bei Ausfertigung von Freibetragsrechnungen ist sinngemäß zu verfahren. Nachnahmen, Nebengebühren, Unterwegsgebühren, bare Auslagen usw. sind unverändert in Reichsmark zu berechnen.

Bis zum Neudruck des Versandbuches ist die vorletzte Gewichtsspalte für die Eintragung der laufenden Nummer der Umrechnungstafel, die letzte Gewichtsspalte für die Eintragung der in Tarifmark ausgedrückten Frachtbeträge zu verwenden. Der Kopf ist hiernach handschriftlich zu ändern. Im übrigen tritt keine Änderung in der Führung des Versandbuches ein.

Am Schlusse des Rechnungsmonats sind ohne Rücksicht auf etwa im Laufe des Monats geänderte Schlüsselzahlen (Umrechnungstafeln) Gewichts- und Geldspalten einschließlich der Tarifmarkspalte aufzurechnen. Der summarischen Frachtenprüfung (§ 24 Ziff. 4 AAV. II) sind die Frachtbeträge in Tarifmark zugrunde zu legen. Die summarische Prüfung der richtigen Errechnung der Reichsmarkfrachtbeträge aus den Tarifmarkfrachtbeträgen ist durch Vervielfältigung der Tarifmarkbeträge mit der Schlüsselzahl — bei geänderter Schlüsselzahl abschnittweise — nachzuweisen. In die Zusammenstellungen zu den Versandbüchern sind die Tarifmarkbeträge nicht zu übertragen.

Die Empfangsstation hat die richtige Berechnung der Fracht in Tarifmark und die richtige Einsetzung des entsprechenden Reichsmarkbetrages im Frachtbriefe oder in der Freibetragsrechnung nachzuprüfen. In die Empfangsbücher (ausgenommen die für besondere Verkehre angeordneten erweiterten Empfangsbücher) sind Tarifmarkbeträge nicht einzutragen.

In den Auslandsverkehren sind die Tarifmarkfrachtbeträge und die Angabe der Umrechnungstafel in den Frachtkarten unterhalb des Frachtsatzes für die deutsche Strecke, in den Versand- und Empfangsrechnungen in die letzte Gewichtsspalte einzutragen.

In der Führung der Kassenbücher (§ 1 AAV. III) und der Verrechnungskarten treten keine Änderungen ein.

In das Milchversandbuch ist nach Feststellung des zu berechnenden Gewichts die Fracht in Tarifmark und darunter in Klammern die Nummer der Umrechnungstafel einzutragen. Hiernach ist der zu erhebende Reichsmarkbetrag zu ermitteln und einzutragen. — Ändert sich die Schlüsselzahl im Laufe des Monats, so ist die gleiche Berechnung abschnittweise vorzunehmen. — Die Gewichts- und Geldbeträge sind wie bisher nach Verkehrsbeziehungen in die Milchversandbuch-Zusammenstellungen zu übertragen.

Im Militärverkehr ist die Fracht für Militärgut nur in Reichsmark zu berechnen und zu buchen.

In den Frachtzuschlagsverhandlungen sind — soweit nicht feste Reichsmarkbeträge nach § 60 EVO. in Frage kommen — die Beträge in Tarifmark und daneben in Reichsmark einzusetzen.

Auf einen weiteren nicht zu unterschätzenden Vorteil des neuen Verfahrens, auch vom Standpunkte der Allgemeinheit, sei schließlich noch hingewiesen:

Wenn auch anzunehmen sein wird, daß Tarifänderungen auch künftig in der Regel mit dem Beginn eines Kalendermonats zusammenfallen werden, so muß — in dringenden Ausnahmefällen — wohl auch mit Änderungen in kürzerer Frist gerechnet wer-

den, was ja gerade durch das neue Verfahren erleichtert werden soll. Die bisherigen in unberechenbaren Abständen eingetretenen sprunghaften Tariferhöhungen haben an den Annahme-, Umlade-, Wagen- und Beförderungsdienst Höchstanforderungen gestellt, denen die Reichsbahn bei bestem Willen nicht immer gerecht werden konnte. Absender, die unter solchen Verhältnissen am letzten Tage einer laufenden Tarifperiode die Abfertigung ihrer Sendungen nicht mehr erreichen konnten, waren oft erheblich benachteiligt. Die neue Tarifform gibt, weil viel beweglicher, die Möglichkeit, den Tarif stetiger als bisher der allgemeinen Entwickelung der wirtschaftlichen Verhältnisse anzupassen, so daß allzu unvermittelte Sprünge und die damit verbundenen Schäden für die Verfrachter und die Eisenbahn selbst mehr als bisher vermieden werden können.

Die Kraftwagengüterbeförderung im Berliner Ortsverkehr.

Vom Eisenbahninspektor **Otto Hartmann.**

In dem Aufsatz „Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen" (vgl. Nr. 25 Jahrg. 1923 d. Ztg.) ist die Bedeutung des Kraftwagens bei der öffentlichen Verkehrsbedienung dargelegt und die Kraftwagengüterbeförderung im Berliner Ortsverkehr in ihrer Einrichtung mit den sich für den Eisenbahnbetrieb und für die Allgemeinheit ergebenden Vorteilen geschildert. Es wird nicht ohne Interesse sein, kennenzulernen, in welcher Weise diese Einrichtung auf- und ausgebaut und wie sie allmählich den Bedürfnissen des Güterverkehrs angepaßt wurde.

Als Ende 1921 an die Reichsbahn die Frage herantrat, in welcher Weise der Lastkraftwagen für die Güterbeförderung nutzbar gemacht werden könnte, war man sich auf Grund der Erfahrungen im Güterbeförderungsdienste bald darüber klar, daß Berlin mit seinen schwierigen und umfassenden Bahnanlagen ein geeignetes Arbeitsfeld für den Lastkraftwagen bot. In Rücksicht auf die Vorzüge des Kraftwagens, seine schnelle Beförderung und freie Beweglichkeit, lag es auf der Hand, mit seiner Hilfe vor allem die Berliner Eilstückgutbeförderung zu verbessern, die schon immer Anlaß zu berechtigten Klagen gegeben hatte und ständig Gegenstand ernster Sorge gewesen war.

Man wählte also als Aufgabenkreis für den Kraftwagen die Verkehrsbedienung der Berliner Innen-, Fern- und Ringbahnhöfe, wie sie in dem oben erwähnten Aufsatz bildlich veranschaulicht sind, und trat mit der Kraftverkehrsgesellschaft Marken in Berlin-Schöneberg wegen Übernahme dieser Transporte in Verhandlungen. Es kam ein Vertrag zustande, auf Grund dessen der Gesellschaft die Eilstückgutbeförderung in dem angegebenen Umfange versuchsweise übertragen wurde und zwar in der Form, daß sie lediglich die von der Reichsbahn angeforderten Trieb- und Lastwagen zu stellen hatte. Als Entgelt wurde ihr die Erstattung der Selbstkosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns zugesprochen. Durch diese Regelung sicherte sich die Reichsbahn ein einwandfreies Urteil über die Wirtschaftlichkeit dieses Betriebes, und der Gesellschaft war der Weg gegeben, die Überlegenheit des Kraftwagens zu beweisen mit dem Endziel, den Verkehr dauernd zu übernehmen.

Nun kam es darauf an, durch Festlegung geeigneter Fahrten den in Frage kommenden Eilstückgutverkehr richtig zu erfassen, durch umsichtige Disposition die bestmögliche Ausnutzung der Kraftwagen zu erzielen und die praktische Ausführung des ganzen Kraftwagengüterdienstes so zu gestalten, daß alle Vorteile des Kraftwagens voll zur Geltung kamen.

Es wurden zunächst Fahrpläne erstellt, aus denen die Beförderungsstrecke, die Aufenthalts-, Abfahrts- und Ankunftszeiten auf den einzelnen Bahnhöfen sowie die Ladeaufgaben der Güterabfertigungen ersichtlich waren. Umfangreiche Vorarbeiten waren hierzu notwendig, galt es hierbei doch, die Bedienung der Bahnhöfe möglichst den Anschlußverhältnissen anzupassen, Leerläufe der Kraftwagen zu vermeiden und die Fahr- und Aufenthaltszeiten so zu bemessen, daß eine sachgemäße Behandlung der Kraftwagen an den Güterschuppen gewährleistet, andererseits aber auch ihr schnellster Umlauf gesichert wurde.

Sodann mußte die Kontrolle und Abrechnung sichergestellt werden. Zu diesem Zweck wurde vorgesehen, daß die Güter auf Grund von Ladelisten, die Zeichen, Nummer, Inhalt und Gewicht der Sendungen enthielten, auf den Abfertigungen ver- und entladen wurden. Als Unterlage für die Fahrten wurden Fahrberichte nach einfachstem Muster geführt. Aus ihnen waren zu ersehen die Namen des Kraftwagenführers, des Ladebegleiters und etwaigen Mitfahrers, die Ankunft- und Abfahrtzeiten der Lastzüge auf den einzelnen Stationen, das bei jeder Güterabfertigung übernommene Gesamtgewicht und die Gründe etwaiger Verspätungen und Unregelmäßigkeiten.

Endlich wurde eine „Dienstanweisung für die Kraftwagengüterbeförderung" aufgestellt, die genaue Richtlinien für die praktische Ausführung des Betriebes gab. Nachstehend folgen die wichtigsten Punkte dieser Dienstvorschrift:

1. Es werden Lastzüge gebildet, bestehend aus einem Triebwagen und je nach Bedarf aus einem oder zwei Anhängern. Tragfähigkeit der Fahrzeuge je 5 Tonnen.

2. Eisenbahnbedienstete begleiten die Lastzüge, sie überwachen die Verladung und Ausführung der Beförderung und melden die Lastzüge beim Eintreffen auf einer Güterabfertigung bei der Bodenaufsicht.

3. Das Ladegeschäft wird durch das Ladepersonal wie bei den Stückgutwagen ausgeführt. Die Lastzüge sind an geeigneten Bodenluken unter Verwendung zweckmäßiger Ladebrücken zu behandeln.

4. Die Abfertigung der Lastzüge geschieht nach Fahrplan und Ladeplan. Im Bedarfsfalle und zur Auslastung können andere Güter nach Anweisung der Ladeaufsichtsbeamten der Güterabfertigung mitgegeben werden. Die Lastzüge sind entsprechend dem Fahrplan mit der Liniennummer zu beschildern.

5. Unregelmäßigkeiten sind nach den Ermittlungsvorschriften zu regeln.

6. Die Ladelisten sind bei den Verladestellen im Pauseverfahren auszufertigen. Nach ihnen werden die Güter übergeben und übernommen. Die Pause begleitet das Gut, das Urstück verbleibt bei der Verladestelle.

7. Die Fahrberichte sind von den Ladebegleitern zu führen und nach Beendigung der Fahrt an die den Lastzug einsetzende Güterabfertigung zurückzugeben.

8. Zehntageweise sind die auf den Lastzügen verladenen Gewichtsmengen von den Versandabfertigungen zum Zwecke der Abrechnung zusammenzustellen und der Abrechnungsstelle vorzulegen.

9. Der Kraftwagenunternehmer haftet für die vollständige und glatte Durchführung sowie für die Sicherheit der Beförderung; die Eisenbahn haftet für die Vollständigkeit und Richtigkeit des Gutes sowie für die Schäden, die aus mangelhafter Be- und Entladung des Gutes entstehen.

10. Während der Ruhezeiten können die Kraftfahrzeuge auf den Bahnhöfen aufgestellt werden.

Nachdem so alles vorbereitet war, wurde am 24. März 1922 der Kraftwagengüterverkehr allmählich in Betrieb genommen. Ende April 1922 waren alle erstmalig für den Verkehr vorgesehenen 12 Lastzuglinien in Betrieb.

Die 75 Stückgutwagen und die 3 Eilgüterzüge, die bis zu dieser Neuregelung der Beförderung des Eilstückgutes dienten, kamen sofort in Fortfall. Sodann ermöglichte diese Einrichtung die Einstellung weiterer 2 Ringbahnzüge sowie durch Verkehrsumlegungen, wie z. B. Verlegung des Umladegeschäftes von Charlottenburg nach Berlin, Hamburg und Lehrter Bf., die Aufhebung weiterer 75 Kurswagen.

Wenn also so die verkehrs- und betriebstechnisch erwarteten Vorteile auch von vornherein in vollem Maße und sogar darüber hinaus eintraten, so darf doch nicht verkannt werden, daß der Kraftwagengüterdienst sich anfangs geringer Beliebtheit bei dem Eisenbahnpersonal erfreute und namentlich in der ersten Zeit gewisse Schwierigkeiten zu überwinden waren. Dies lag daran, daß sich das Personal zum Teil nicht ganz leicht auf diese neue Beförderungsart einstellte, weil die Abfertigung der Lastzüge in jeder Weise schnelle und trotzdem sorgfältige Arbeit erfordert.

Schon die ersten Beobachtungen ergaben, daß die kilometrischen Lastzugleistungen, sobald sich die Einrichtung eingespielt hatte, bedeutend herabgesetzt werden konnten. So wurden im Laufe der Zeit die zu Anfang in Betrieb genommenen Lastzüge von 12 auf 6, die kilometrischen Leistungen dadurch von 950 auf rund 580 ermäßigt. Jetzt werden täglich rund 400 km zurückgelegt.

Auch in der Art der verwendeten Lastkraftwagen sind auf Grund eingehender Beobachtungen Fortschritte erzielt worden.

Während anfangs nur offene Wagen in Betrieb waren, die bei Regenwetter mit Eisenbahnplanen bedeckt wurden, zeigte sich bald die Notwendigkeit, zur Vermeidung von Diebstählen und Verlusten während der Beförderung als letzten Anhänger geschlossene Wagen zu benutzen. Die geschlossenen Wagen sind in Anpassung an die Eisenbahnwagen an den Seiten mit Schiebetüren versehen.

Mit Ende 1922 konnte die Versuchszeit abgeschlossen werden. Nach sorgfältigen Wirtschaftlichkeitsberechnungen wurde ein neuer Vertrag mit der Kraftverkehrsgesellschaft Marken am 1. April 1923 abgeschlossen. Er sieht in den wesentlichen Punkten folgendes vor:

1. Die Kraftverkehrsgesellschaft tritt nunmehr als selbständiger Transportunternehmer auf, der unter eigener Gefahr den gesamten Eilstückgutverkehr im Berliner Ortsverkehr bedient. Die Reichsbahn hat sich aber vorbehalten, derartige Güter weiter auf dem Schienenwege zu befördern, wenn die Abrichtung geschlossener Stückgutwagen mit mindestens 4000 kg oder räumlich ausgenutzt über Berlin hinaus ermöglicht wird. Sodann bleibt es der Reichsbahn unbenommen, dem Lastwagen zum Zwecke der Ersparung von Eisenbahnwagen, der schnelleren Beförderung des Gutes, der Auslastung der Lastwagen u. a. auch Frachtstückgut mitzugeben.

2. Die Kraftverkehrsgesellschaft darf einen anderen dauernden regelmäßigen Kraftwagengüterverkehr, der die Belange der Reichsbahn berührt, nur mit Zustimmung der Reichsbahn einrichten. Demgegenüber ist die Reichsbahn verpflichtet, in der Provinz Brandenburg jeden weiteren dauernden regelmäßigen Güterverkehr mit Kraftwagen der Kraftverkehrsgesellschaft zu übertragen. Sie kann erst dann einen anderen Unternehmer heranziehen, wenn die Kraftverkehrsgesellschaft ausdrücklich die ihr zu den jeweils bestehenden Vereinbarungen angebotene Übernahme dieses Verkehrs ablehnt.

3. Die Kraftverkehrsgesellschaft hat Wagen zu verwenden, die allen Verkehrserfordernissen entsprechen. Der letzte Wagen muß ein gedeckter Wagen sein. Offene Wagen sind nötigenfalls mit geeigneten Planen zu überdecken.

4. Die von der Kraftverkehrsgesellschaft im Benehmen mit der Reichsbahn aufzustellenden Fahrpläne müssen dem jeweiligen Verkehrsbedürfnis so angepaßt sein, daß im allgemeinen mindestens eine Abbeförderung innerhalb 24 Stunden gewährleistet bleibt. Lebende Tiere und leicht verderbliche Güter müssen nötigenfalls außerplanmäßig befördert werden.

5. Die Güterbodenarbeiter karren die Güter auf die Lastwagen und von den Lastwagen. Die Lagerung der Güter in den Lastwagen geschieht auf Verantwortung und Gefahr der Kraftverkehrsgesellschaft.

6. Das Lastzugbegleitpersonal sowie auch weiteres zur Durchführung des Kraftwagengüterdienstes erforderliches Personal wird der Kraftverkehrsgesellschaft von der Reichsbahn auf Kosten der Gesellschaft zur Verfügung gestellt. Während ihrer Tätigkeit bei der Gesellschaft haben die Eisenbahnbediensteten den geschäftlichen Anordnungen der Gesellschaft Folge zu leisten, bleiben aber disziplinarisch der Reichsbahn unterstellt.

7. Die Kraftverkehrsgesellschaft haftet für die vollständige und glatte Durchführung sowie für die Sicherheit der Beförderung. Sie haftet insbesondere für den Schaden, der durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des in ihrem Gewahrsam befindlichen Gutes entsteht. Sie haftet auch im Umfang des § 94 der E.V.O. für den Schaden, der durch Überschreitung der Lieferfrist infolge verzögerter Lastzugbeförderung herbeigeführt wird.

8. Diese Haftung löst die Kraftverkehrsgesellschaft durch einen Versicherungsvertrag mit der Reichsbahn derart ab, daß die Gesellschaft an Versicherungsgebühr einen Anteil des ihr gewährten Vergütungssatzes zahlt, dessen Höhe besonderer Vereinbarung vorbehalten bleibt. Die Reichsbahn tritt dafür in Höhe von 70 % in die Haftung der Kraftverkehrsgesellschaft ein.

9. Als Vergütung für die Leistungen erhält die Kraftverkehrsgesellschaft einen Frachtanteil. Der Frachtanteil berechnet sich nach der Mindestentfernung von 5 km gemäß dem jeweiligen Frachtsatzzeiger des Deutschen Eisenbahngütertarifs Teil II Heft C Ia (Allgemeine Eilgutklasse Ie). Von diesem Frachtanteil erhält die Reichsbahn vorweg einen Anteil von 10 % als Entgelt für ihre Abfertigungstätigkeit.

So ist man auf dem Gebiete der Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen ein gutes Stück vorwärts gekommen. Weitere unermüdliche Tatkraft wird notwendig werden, damit der Kraftwagen in der öffentlichen Verkehrsbedienung überall seinen richtigen Platz erhält. Möge diese Frage in den berufenen Kreisen im Interesse der gesunden Fortentwicklung des Verkehrs das richtige Verständnis finden.

Das Verhältnis zwischen Verkehrsbeamten und Publikum als eine Aufgabe der staatsbürgerlichen Erziehung.

Der Geschäftsführer des Vereins zur Förderung der Volksbildung in Stuttgart hat es im Einvernehmen mit der Eisenbahnverwaltung unternommen, in einer Reihe von Vorträgen für die verschiedenen Beamtengruppen das Wesentliche des Verhältnisses zwischen Verkehrsbeamten und Publikum vom Standpunkt beider Teile aus unparteiisch zu beleuchten und dabei die Aufgabe des Verkehrsbeamten im Dienst der staatsbürgerlichen Erziehung vor Augen zu führen.

Da wohl kein anderer Beamter so sehr wie der Verkehrsbeamte mit dem Publikum in Berührung steht, und dieses wiederum ebensosehr auf eine zuverlässige Dienstbesorgung des Beamten angewiesen ist, so dürfte es von allgemeinem Werte sein, die Gedankengänge, von denen der Geschäftsführer des genannten Vereins ausgeht, kennenzulernen.

Sie waren in der Hauptsache folgende:

Dem Verkehrsbeamten tritt das Publikum sowohl als einzelner Mensch wie als Masse gegenüber; wesentlich hierbei ist, daß ihm sowohl die einzelnen als auch die Masse in einer ganz besonderen Verfassung gegenübertreten, teils erregt, teils ängstlich, teils hilfesuchend, jedenfalls vielfach in einem Zustand geistiger und seelischer Unausgeglichenheit. Dadurch stellt sein Beruf an ihn besonders hohe Anforderungen, und er nimmt teil an den großen Aufgaben der allgemeinen Volksbildung und Volkserziehung. Er muß deshalb in erster Linie die Psychologie der Masse und des einzelnen innerhalb der Masse kennen. Wesentlich für ihn ist dabei der Ton, in dem er mit dem Publikum verkehrt. Er muß „Herr der Lage", darf aber nicht „herrisch" sein, muß sich stets als „Diener", nicht nur als Befehlender fühlen. An seine Ruhe, Überlegenheit, rasche Entschlußfähigkeit, an seinen Takt und an die Kunst der Menschenbehandlung werden große Anforderungen gestellt. Sachkenntnis allein genügt nicht, es muß als Wesentliches Menschenkenntnis dazu kommen. Von entscheidender Bedeutung ist sein Berufsbewußtsein, d. h. die Kenntnis der Bedeutung seines Berufs im Volks- und Staatsleben. Davon hängt die staatsbürgerliche Leistung des Verkehrsbeamten ab; denn in keinem Beruf tritt der Staat so sehr in unmittelbare Beziehung zum einzelnen und zur Masse. Daher hängt es von seinem Verhalten auch wesentlich ab, wie das Publikum sich zur staatlichen Autorität überhaupt stellt. Dabei ist es entscheidend, ob der Verkehrsbeamte in seinem Auftreten gegenüber dem Publikum den „Staatsbürger" achtet und achten kann, oder ob er den einzelnen im Sinne des bloßen „Untertanen" behandelt oder behandeln muß, um einerseits dem Publikum als „Kunden" der Verkehrsanstalt entgegenzukommen, anderseits die staatliche Autorität, deren Vertreter er ist, gegenüber demjenigen Teil des Publikums, dem der staatsbürgerliche Ordnungssinn noch abgeht, zu wahren. Hierfür muß er zunächst sich selbst erziehen. Diese Selbsterziehung wird sich auf den Staatsbürger, mit dem er es zu tun hat, von selbst staatsbürgerlich erziehend auswirken. Staatsbürgerliche Erziehung ist nicht so sehr eine Sache der schulmäßigen Bildung als des Verhaltens der Träger staatlicher Autorität gegenüber dem einzelnen und der Masse. Je urteilsloser der einzelne oder die Masse, um so größer ist die Neigung, Einzelerlebnisse zu verallgemeinern. In jedem Augenblick, in dem der Verkehrsbeamte mit dem Publikum zu tun hat, leistet er bewußt oder unbewußt staatsbürgerliche Erziehung. Er kann sich dieser Aufgabe niemals entziehen und von ihm hängt es wesentlich ab, ob diese Einwirkung in staatsbürgerlicher Hinsicht zum Vorteil oder Nachteil wird. Dabei spielt allerdings die „Bildung", d. h. die Formungsfähigkeit und innere Empfänglichkeit des einzelnen und der Masse des Publikums vielfach eine ausschlaggebende Rolle. Darnach muß der Beamte im einzelnen Fall sein Vorgehen einzurichten wissen. Der Verkehrsbeamte darf viel weniger als die Angehörigen irgendeines anderen Berufs sich in den engen Gesichtswinkel seines Berufs und seiner Dienstvorschriften zurückziehen, nicht zum verknöcherten Pedanten werden.

Aus alledem erwachsen für die berufliche Ausbildung des Verkehrsbeamten wie eines jeden öffentlichen Beamten ganz besondere Aufgaben, die durch die technisch berufliche Ausbildung allein noch lange nicht geleistet werden können. Nur dadurch, daß der Verkehrsbeamte seinen Beruf in der Tiefe erfaßt, kann

er die große staatsbürgerliche Erziehungsaufgabe, die ihm gestellt ist, erfüllen. Nur dadurch wächst seine eigene Berufsfreudigkeit und kann dieser Beruf seinen hohen Bildungswert auch für den Beamten selbst entfalten. Es wäre von großer Bedeutung für unser ganzes öffentliches Leben, wenn die Berufsausbildung des Beamten, der mit dem Publikum zu tun hat, auf eine solche Grundlage gestellt würde. Nur dann ist er imstande, alle die großen Enttäuschungen zu überwinden, die sein Beruf täglich mit sich bringt. Nur mit einer solchen inneren Durchbildung und äußeren Einstellung kann er dem Publikum richtig „dienen", durch sein vertrauenerzeugendes Verhalten die freiwillige Unterordnung des freien Staatsbürgers unter die staatliche Autorität erreichen und damit in hohem Maße zur Erziehung des Publikums als Staatsbürger beitragen. Eine solche Selbsterziehung und Einstellung auf die andere Seite ist aber nicht weniger für das Publikum nötig, damit sich beide als Staatsbürger zu achten und zu benehmen wissen. Deswegen wird es die Aufgabe des Volksbildners sein, sich in der Öffentlichkeit belehrend und fördernd auch an das große Publikum zu wenden.

Neueres von der für elektrischen Betrieb umgewandelten Reichsgrenzenbahn in Schweden.

Unter diesem Titel ist in Nr. 20 des laufenden Jahrganges über die neuesten Betriebsmittel der Reichsgrenzenbahn, soweit sie von den Siemens-Schuckert-Werken geliefert worden sind, eingehender berichtet. Auf S. 326 ist erwähnt, daß auf Grund einer Ausschreibung der Schwedischen Staatsbahnen im August 1920 11 Doppellokomotiven der Bauart 1 C + C 1 für elektrischen Betrieb in Auftrag gegeben wurden, von denen die Hälfte von den Siemens-Schuckert-Werken, der Rest von der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft elektrisch auszurüsten war. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, daß die Zeichnungen für diese Lokomotivgattung nach von den beiden Firmen gemeinsam aufgestellten Entwürfen ausgeführt sind. Die Lokomotiven tragen demgemäß auch ein Werkzeichen, das die Anfangsbuchstaben beider Firmen zusammenfaßt. Die nebenstehende Abb. 1, die einem in Nr. 4 des lfd. Jahrganges der „AEG-Mitteilungen" veröffentlichten, die Reichsgrenzenbahn behandelnden Aufsatz, entnommen ist, zeigt eine solche, nach gemeinsamen Entwürfen hergestellte Lokomotive neuester Bauart für die Reichsgrenzenbahn im Schnitt. Nach den „AEG-Mitteilungen" haben auch die aus den Werkstätten der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft hervorgegangenen Lokomotiven den gestellten Bedingungen bei den Abnahmefahrten vollständig entsprochen. Die Messungen, die durch den Prüfwagen der Schwedischen Staatsbahn vorgenommen wurden, ergaben über kurze Zeit Anfahrzugkräfte von 30 000 kg am Zughaken und aus drei Lastfahrten einen mittleren Stromverbrauch von 13,35 Wattstunden für das Tonnenkilometer am Stromabnehmer einschließlich aller Nebenleistungen.

Für die auf norwegischem Gebiet liegende, noch in diesem Jahre für elektrischen Betrieb umzuwandelnde Reststrecke der Bahn, die Ofotenbahn, d. h. die Strecke von Riksgränsen bis Narvik, ist die Oberleitung (Vielfachaufhängung) im Bau. An der Lieferung der Betriebsmittel auch für diese Strecken sind wieder beide Firmen zu gleichen Teilen beteiligt. Die Lokomotiven entsprechen im Aufbau und in den elektrischen Eigenschaften genau den bereits beschriebenen Doppellokomotiven 1 C + C 1 der schwedischen Hauptstrecke; doch werden diese Lokomotiven für Stromrückgewinnung gebaut, da die Ofotenbahn, die in einer Richtung ganz im Gefälle liegt, talwärts mit beladenen, aufwärts mit leeren Wagen befahren wird. Alles weitere über die neuesten Betriebsmittel der Reichsgrenzenbahn ist aus dem 3. Heft des lfd. Jahrgangs der „Siemens-Zeitschrift" und aus dem 4. Heft des lfd. Jahrgangs der „AEG-Mitteilungen" im Zusammenhange mit dem Aufsatz in Nr. 20 des lfd. Jahrg. dieser Zeitung zu ersehen.

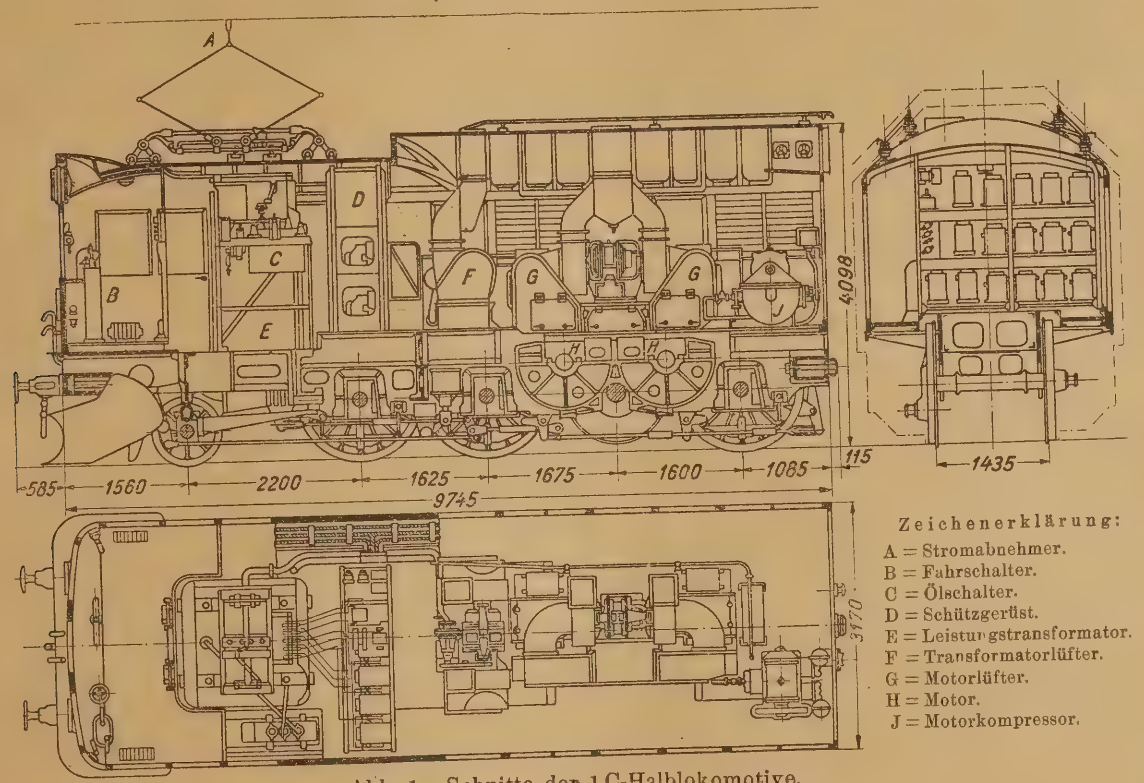


Abb. 1. Schnitte der 1 C-Halblokomotive.

Als eine nach vielen Richtungen hin erwähnenswerte Vorgängerin der vorbeschriebenen Lokomotivgattung ist die von der AEG durchgebildete B+B-Güterzuglokomotive (Abb. 2) zu nennen. Von dieser Gattung sind zwei für die Reichsgrenzenbahn übernommen worden. Diese Lokomotiven haben die gleichen Leistungen, wie die 27 von der AEG für die Deutsche Reichsbahn gelieferten Güterzuglokomotiven*). Die Schwedische Staatsbahn konnte hierbei ausproben, wie sich Güterzuglokomotiven mit vereinigtem Zahnrad- und Kuppelstangenantrieb im regelrechten Betriebe bewähren.

Die auf 12 000—16 000 Volt Fahrdrahtspannung bei 15 Perioden eingestellte B+B-Lokomotive hat, über die Puffer gemessen, eine Länge von 12 900 mm. Der größte Radstand beträgt

*) Vgl. Jahrg. 1919, Nr. 29, S. 292.

8300 mm, der Radstand der Triebdrehgestelle 2900 mm. Der Raddurchmesser ist 1350 mm. Die Stundenzugkraft am Radumfang bei 23 km Stundengeschwindigkeit ist mit 11 500 kg und die Dauerzugkraft am Radumfang bei 23 km Stundengeschwindigkeit



Abb. 2. B+B-Lokomotive mit Erzzug.

mit 8700 kg angegeben. Die größte Anfahrzugkraft am Radumfang beträgt 18 000 kg, die größte Fahrgeschwindigkeit 60 km in der Stunde. Das Zahnradübersetzungsverhältnis ist 1 : 4,45. Die mittlere Fahrdrahtspannung der Reichsgrenzenbahn darf zu 15 000 Volt angenommen werden. Jeder der beiden künstlich gekühlten Hauptmotoren arbeitet mit doppelseitig angeordneten



Abb. 3. 1C+C1-Lokomotive mit Erzzug.

Ritzeln mit schrägen Zähnen auf einer Zahnradblindwelle, die 70 mm über Triebachsmitte liegt. Zur künstlichen Kühlung dient je ein Lüftersatz, der aus einem 10-PS-Reihenschlußmotor und einem Siroccolüfter besteht. Die Steuerung der beiden hintereinandergeschalteten Motoren erfolgt mit elektromagnetischen Schützen; für die 11 Fahrstufen dienen 12 solcher Schützen. Die Bremsdruckluft wird von zwei in den beiden Triebdrehgestellen angeordneten Motorkompressoren erzeugt; diese sind imstande, in der Stunde 90 cbm Luft anzusaugen und im Mittel auf 7 at zu verdichten.

Die Abnahmefahrten auf der Probestrecke Kiruna-Riksgränsen haben gezeigt, daß zwei B+B-Lokomotiven der AEG-Bauart in Zugsteuerung täglich zwei Doppelfahrten von Kiruna bis Riksgränsen mit 28 beladenen Erzwagen (1300 t) für Hinfahrt und 40 leeren Wagen (450 t) für die Rückfahrt ausführen können. Es ist hervorzuheben, daß die verlangten Fahrzeiten durchschnittlich um 10—13 % verkürzt sind und die gemessenen Temperaturen an den Hauptmotoren und Transformatoren weit unter dem zulässigen Maß von 75° Übertemperatur blieben.

In den Abb. 2 und 3 sind die vorbeschriebene B+B-Lokomotive und die in Nr. 20 dieser Zeitung näher erläuterte 1C+C1-Lokomotive mit angehängtem Erzzug dargestellt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Sitzung des Ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats.** In der Sitzung des ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats vom 11. September wurden bei der Besprechung über die Finanz- und Wirtschaftslage der Reichsbahn auch die Rückwirkungen erörtert, die aus den Maßnahmen der Reichsregierung zur Währungsfrage durch Schaffung einer Goldnotenbank für die Reichsbahn selbst entstehen werden. In diesem Zeitpunkte werden die auf den verschiedensten Gebieten der Wirtschaft bestehenden Schlüsselzahlen zwangsläufig in eine einheitliche Schlüsselzahl übergehen, die sich aus dem Verhältnis des jetzigen Papiergeldes zur neuen Goldgeldeinheit ergibt. Da die Reichsbahn in ihrem seit 20. August eingeführten System der Indextarife für den Güterverkehr mit verschiedenen Schlüsselzahlen arbeitet, muß sie, um eine einheitliche Schlüsselzahl ertragen zu können, die Grundzahlen des Personen- und des Gütertarifs so gestalten, daß die verhältnismäßige Belastung der beiden Verkehrsarten

von der gegenwärtigen nicht allzusehr abweicht. Dies Ergebnis läßt sich erzielen durch Erhöhung der Grundzahl für die Gütertarife um 100 %, einer Zahl, die auch der Weltteuerung für die wichtigsten Stoffe (Kohle) entspricht. Der ständige Ausschuß des Reichseisenbahnrats erklärte sich mit einer solchen rein technischen Umgestaltung der Reichsbahntarife, die für den Benutzer der Verkehrseinrichtung geldlich an sich ohne Belang ist, einverstanden, unter der Voraussetzung, daß das Plenum des Reichseisenbahnrats binnen drei Monaten nach Einrichtung der Goldnotenbank in der Angelegenheit gehört werde. — Die Vorlage der Reichsbahn über Einführung von Seehafenausnahmetarifen für Jute, Baumwolle, Schafwolle und sogen. thüringische, böhmische und Nürnberger Waren, sowie von ermäßigten Tarifen für Stein-, Siede- und Hüttensalz wurde nach eingehender Erörterung mit allen gegen drei Stimmen angenommen, mit der Maßgabe, daß die von den Vertretern verschiedener Landesverwaltungen und der Binnenschiffahrt in der Verhandlung erhobenen Bedenken nochmals von der Reichsbahn geprüft werden sollen. — Die Vorlage der Reichsbahn, im Interesse der Versorgung der Bevölkerung mit Speisekartoffeln die Industriekartoffeln von der Beförderung zum Ausnahmetarif auszuschließen, wurde einstimmig angenommen, ebenfalls der Antrag des Ausschusses, die Frachtermäßigung für frische Speisekartoffeln in Wagenladungen in gleichem Umfange auch bei der Beförderung als Stückgut zu gewähren.

— **Eröffnung der Reststrecke Wehrbleck-Diepholz der Nebenbahn Sulingen (Han.)-Diepholz.** Am 1. Oktober 1923 ist die normalspurige Reststrecke Wehrbleck-Diepholz der Nebenbahn Sulingen (Han.)-Diepholz mit den Stationen Barver und Rehden-Wetschen für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden.

— **Weitere Erhöhung der Eisenbahntarife.** Im Hinblick auf die weitere fortschreitende Geldentwertung, die sich insbesondere in der starken Steigerung der Kohlen- und Materialpreise und in der Erhöhung aller sonstigen der Reichsbahn zufallenden Ausgaben ausdrückt, ist eine Heraufsetzung der Eisenbahntarife nicht zu umgehen. Vom 18. September ab beträgt die Schlüsselzahl für die Tarifrechnung im Eisenbahnpersonenverkehr 9 Millionen gegenüber 1,5 Millionen bisher, im Eisenbahngüterverkehr 18 Millionen gegenüber 4,5 Millionen bisher. Hierbei ist zu beachten, daß die Güterfrachten berechnet werden, die in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Reichseisenbahnrats im Hinblick auf die Weltteuerung eine Erhöhung um 100 % erfahren haben. Die Grundzahlen im Personenverkehr bleiben dieselben. Im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr betragen die Preise vom 18. September für eine Fahrkarte 3. Klasse in der ersten Zone 2 Millionen Mark, für die Fahrkarte 2. Klasse in der ersten Zone 3 Millionen Mark. Die Steigerung für jede weitere Zone beträgt in der 3. Klasse 500 000 ℳ, in der 2. Klasse 750 000 ℳ. Monatskarten zum alten Preise werden nicht mehr ausgegeben. Die gelösten Monatskarten behalten ihre Gültigkeit.

Die Grundpreise für Bettkarten betragen 1. Klasse 16 ℳ, 2. Klasse 8 ℳ, 3. Klasse 4 ℳ (dazu Vormerkgebühr von 10 %); für die von der Mitropa betriebenen Schlafwagen-Auslandskurse: 1. Klasse 24 ℳ, 2. Klasse 14,40 ℳ. — Die Vorverkaufsfrist für Bettkarten ist allgemein auf vier Tage verkürzt worden.

— **Aufhebung der Verkehrssperre in der britischen Zone.** Die Verkehrssperre zwischen dem von England besetzten und dem unbesetzten Deutschland ist in der Nacht vom Sonnabend zum Sonntag 12 Uhr aufgehoben worden. Von diesem Zeitpunkt an treten für Reisen zwischen der besetzten britischen Zone und dem unbesetzten Deutschland folgende Bestimmungen in Kraft:

1. Die Bewohner der britischen Zone können auf Grund des grünen Zirkulationsstempels auf dem Personalausweis ungehindert die Grenze zwischen der britischen Zone und dem unbesetzten Gebiet Deutschlands überschreiten.

2. Die Bewohner des unbesetzten Deutschlands können auf schriftlichen Antrag von der Paßstelle in Köln Geleitscheine erhalten zur Einreise in die britische Zone. Für die Anträge ist der Personalausweis (nicht Reisepaß) des ständigen Wohnortes beizufügen.

Alle Geleitscheine mit dem roten Strich, wie sie bisher im Gebrauch waren, verlieren vom 30. September 1923 Mitternacht an ihre Gültigkeit.

— **Rückbeförderung der Ruhrkinder.** Die durch Vermittlung der „Reichs-Zentralstelle für Kinderhilfe im Ruhr- und Rheingebiet" außerhalb des besetzten Gebiets untergebrachten Kinder werden auf der Reichsbahn ohne Kostenberechnung in die Heimat zurückbefördert. Die Beförderungsgebühren werden nach Vereinbarung mit den Entsendestellen durch einen Pauschbetrag abgegolten. Die Beschränkung, daß die Kinder binnen vier Tagen nach Aufhebung der Verkehrssperre zurückkehren sollen, ist gefallen.

— **Schülerferienkarten für das besetzte Gebiet.** Studierende und Schüler, die bei Beginn der Sommerferien bzw. Schluß der Schulferien wegen Verkehrssperre nicht ins besetzte Gebiet fahren konnten, können bis zum 4. Tage nach Aufhebung der Sperre noch Schülerferienkarten erhalten.

— **Lebensmittelverkehr nach dem besetzten Gebiet.** Kartoffelsendungen wie sonstige Lebensmittel können nach allen Eisenbahnstationen des besetzten Gebietes, auch den nicht mehr in deutschem Betrieb befindlichen, aufgegeben werden, da für den Abtransport von den Randbahnhöfen gesorgt ist. Zweckmäßig benutzen größere Verfrachter für Kartoffelsendungen nach dem Rheingebiet, sowie den am Dortmund-Ems-Kanal gelegenen Stationen zur Entlastung der Eisenbahn den Wasserweg. Der Rhein-Herne-Kanal ist für den deutschen Verkehr nicht benutzbar.

— **Eisenbahner und Abwehrkampf.** Gegenüber den Gerüchten, nach denen die Eisenbahner beabsichtigen, den passiven Widerstand aufzugeben, erlassen die Gewerkschaften, wie wir der „D. A. Z." entnehmen, eine Erklärung, in der festgestellt wird, daß keine Eisenbahnergewerkschaft an die Aufgabe des passiven Widerstandes denkt, im Gegenteil, die Gewerkschaften der Eisenbahner erklärten in Gegenwart von Vertretern der Eisenbahndirektion, daß sie am passiven Widerstand festhalten werden, bis durch Verhandlungen die Freiheit und der Bestand des Reiches gesichert ist.

— **Massenvertreibung von Eisenbahnern.** Aus Oberhausen wurden 20 Eisenbahner mit Familien, zusammen 87 Personen, „ausgewiesen". Aus Duisburg wurden am 14. September weitere 141 Eisenbahner mit Familien vertrieben. In Dortmund wurden neun Eisenbahnbeamte von den Franzosen verhaftet und ausgetrieben.

— **Haftpflicht der Eisenbahn für Geldentwertungsschäden.** Auf einen ablehnenden Bescheid des Reichsverkehrsministers hin hat der Deutsche Industrie- und Handelstag folgende erneute Eingabe an den Minister gerichtet:

„Der Stellungnahme des Herrn Ministers zu unserem Antrag, bei Schadensersatzleistung der Reichsbahn die Geldentwertung dadurch zu berücksichtigen, daß nicht der Wert des Gutes zur Zeit der Auflieferung, sondern am Tage der Zahlung ersetzt wird, vermögen wir nicht beizutreten.

Mit der bislang geltenden Fiktion Mark = Mark ist nunmehr auch von seiten der Reichsregierung, z. B. in den neuesten Steuergesetzen usw., endgültig gebrochen worden, da diese Gleichsetzung schon lange, vor allem aber in den letzten Monaten, den durch die Geldentwertung geschaffenen Verhältnissen nicht mehr gerecht werden konnte. Aus demselben Grunde liegt auch zurzeit dem Reichsrat ein Gesetzentwurf zur Beschleunigung des Verfahrens und zur Berücksichtigung der Geldentwertung in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten vor, welcher der Geldentwertung in weitgehendstem Maße Rechnung trägt. Selbst die Reichsbahnverwaltung gibt durch die Einführung von gleitenden Tarifen grundsätzlich zu, daß nach Papiermark als Wertmesser nicht mehr gerechnet werden kann. Unseres Erachtens erwächst aber der Bahnverwaltung durch die Einnahme eines solchen Standpunktes auch die Verpflichtung, die Ersatzleistungen für Verlust und Minderung von Gütern in demselben Maßstabe wie die Tarife, also wertbeständig, zu gewährleisten. Ferner scheint uns auch der Wortlaut der EVO., in der es heißt, daß der Wert des Gutes zu ersetzen ist, den das Gut derselben Art und Beschaffenheit am Ort der Annahme in dem Zeitpunkt der Annahme zur Beförderung hatte, für unsere Auffassung zu sprechen. Setzt man nämlich, wie es heute fast überall, so in erster Linie auch von der Reichsregierung, geschieht, die Papiermark im Nennwert der Goldmark nicht mehr gleich, so ist unter dem Wert des Gutes zur Zeit der Auflieferung der Goldwert, bei Ausrechnung in Papiermark also der damalige Nennwert, mit dem entsprechenden Multiplikator am Tage der Zahlung zu verstehen.

Hinzu kommt endlich vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus, daß viele Betriebe bei der heutigen außerordentlich schwierigen Lage solche erheblichen Schädigungen, wie sie sich aus diesen Entwertungsverlusten ergeben, nicht mehr zu tragen in der Lage sind.

Aus allen diesen Gründen, denen sich auch der Herr Minister bei Würdigung der wirtschaftlichen Verhältnisse und im Hinblick auf die Stellungnahme anderer Reichsstellen zu dieser Frage kaum wird verschließen können, ist es daher dringend erforder-

lich, daß in der bisherigen Handhabung in kürzester Zeit durchgreifender Wandel geschaffen wird. Wir bitten daher erneut, die Frage nochmals eingehend zu prüfen und uns mit einem baldigen zusagenden Bescheide zu versehen."

— **Die Winterausgabe des Reichskursbuches.** Der Winterfahrplan tritt, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung" erfährt, in diesem Jahre bereits am 1. Oktober in Kraft; rechtzeitig vor dem Inkrafttreten der neuen Fahrpläne wird das Reichskursbuch erscheinen; der Grundpreis ist auf 8 *M* festgesetzt. Das Reichskursbuch wird in diesem Jahre zum ersten Male auch im Buchhandel erscheinen; Wiederverkäufer, Sortimenter und Reisebüros erhalten einen Rabatt von 20 pCt. Als besondere Neuerung bringt das Winterkursbuch die Fahrpläne der russischen Eisenbahnen in ihren Hauptreisewegen von Petersburg und Moskau, im Osten bis Wladiwostok im Süden bis Kiew und Odessa.

— **Ausfallende Sommerzüge.** Seit dem 16. d. M. ist der Schnellzug D 28 Berlin-Frankfurt a. M., ab Berlin Potsdamer Bahnhof 8.05 vm über Magdeburg-Nordhausen-Cassel (Bad Homburg), an Frankfurt 6.51 nm und sein Gegenzug D 27 ab Frankfurt 11.34 vm, an Berlin 10.25 nm ausgefallen. Weiter sind die Schnellzüge D 15 München-Salzburg ab München 2.00 nm, an Salzburg 5.00 nm und D 16 ab Salzburg 12.32 nm, an München 3.50 nm ausgefallen und im Zusammenhang damit die Schnellzüge 705/706 auf der österr. Strecke Salzburg-Böckstein; auf der Strecke München-Lindau sind die Schnellzüge D 83/72 ab München 11.30 vm, an Lindau 4.05 nm (an Zürich 8.32 nm) und ab Lindau 1.35 nm (ab Zürich 8.42 vm), an München 6.20 nm ausgefallen; ebenso die österr. Anschlußzüge Lindau-St. Margarethen; die schweizer. Anschlußzüge 1/26 verkehren weiter. — Auf der Strecke Berlin-Köln verkehrt D 14 ab Berlin Schles. Bahnhof 12.27 nm nur noch bis Hagen, sein Gegenzug D 13 an Berlin 10.13 nm von Hagen.

— **Die Reise nach Danzig.** In Marienburg und anderen Grenzübergangsstellen an der ostpreußisch-Danziger Grenze müssen häufig Reisende wegen mangelnder Ausweispapiere zurückgewiesen werden; zum Übertritt in das Gebiet der Freien Stadt Danzig bedarf jeder Reichsdeutsche, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung" mitteilt, eines Passes mit dem Unbedenklichkeitsvermerk des Finanzamtes, da Danzig im Sinne der Paßvorschriften als Ausland gilt. Die sogenannten „paßfreien Verbindungen" ersparen lediglich das polnische Durchreisevisum. — Für Reisende, die ihren dauernden Wohnsitz in Ostpreußen haben, genügt zur Grenzüberschreitung nach Danzig ein Personalausweis mit Lichtbild.

— **70. Geburtstag des Geh. Regierungsrats Geitel.** Am 15. d. M. feierte Geheimer Regierungsrat Max Geitel seinen 70. Geburtstag. Eine reichhaltige Tätigkeit auf dem Gebiete der Technik und allgemeinen Wissenschaft liegt hinter ihm. Den Kindern seiner Muse war es beschieden, überall Freude zu erwecken, belebend zu wirken und neue Gedanken anzuregen. Als Mitglied des Reichspatentamtes füllte er seine Mußestunden durch Schriftstellerei und Poesie aus. Max Geitel hat nicht nur eine Reihe von Schriften und Werken herausgegeben, sondern auch selbst verfaßt. — In reichhaltigen Vorträgen, geschichtlichen Abhandlungen und Untersuchungen strebte er danach, die durch die mechanischen und mathematischen Bedingungen schroff erscheinenden Gebilde der Technik poetischer zu gestalten. Seine Arbeiten waren stets von Erfolg begleitet, gleichgültig, ob es sich um den Preis einer Beuth-Aufgabe, um den Wettbewerb für ein Moselweinlied oder um eine Abhandlung über Goethes Beziehungen zur Technik handelte. Überall war er zu Hause. Die Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft Berlin ehrte ihr langjähriges Mitglied durch Ernennung zum Ehrenmitgliede und verlieh ihm die Beuth-Denkmünze in Gold.

— **Tagung des Vereins deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen.** Am 6. September fand eine außerordentliche Hauptversammlung des Vereins in Berlin statt, die sich mit der schwierigen Lage der Verkehrsunternehmen beschäftigte. In den Verhandlungen wurde auf die ungeheure Höhe der Preise für Bau- und Betriebsstoffe, namentlich für Kohle, hingewiesen und betont, daß die Unternehmen gezwungen seien, die Stoffe zu Preisen einzukaufen, die zum größeren Teil die Weltmarktpreise bereits erheblich überschritten, während sie bei der Gestaltung der Beförderungspreise auf die gesunkene Kaufkraft der Bevölkerung Rücksicht nehmen müßten und sich überdies in ihrer übergroßen Mehrzahl in Abhängigkeit von der Tarifpolitik der Reichsbahn befänden. Verlangt wurden Maßnahmen der Reichsregierung zur Änderung der Preispolitik der Kohlen- und Eisenindustrie; ferner wurde gefordert, daß die Reichsbahn bei ihrer Tarifpolitik größere Rücksicht nehmen möge auf die örtlichen Verkehrsunternehmen. Auch wurde der Erwartung Ausdruck gegeben, daß die Reichsregierung bei ihrer Lohn- und Gehaltspolitik die Bedürfnisse der Wirtschaft in Rücksicht zieht, die in vieler Beziehung in der Entlohnung ihrer Arbeiter und Angestellten von der Reichsbahnpolitik abhängig ist. Der Arbeitnehmerschaft gegenüber wurde die Erwartung ausgesprochen, daß sie durch Erhöhung der Arbeitsleistung das Mögliche tut, um die Betriebe aufrechtzuerhalten.

— **Der Westhafen von Berlin.** Am 3. September d. J. ist der Westhafen von Berlin dem Betriebe übergeben worden. Die Tageszeitungen haben mehr oder weniger ausführliche Berichte über die Eröffnungsfeier gebracht. Herr Geheimrat Baurat Dr.-Ing. Krause, früher Stadtbaurat von Berlin, der an den Arbeiten für den Ausbau der Berliner Häfen, insbesondere des Westhafens, hervorragend beteiligt gewesen ist, veröffentlicht im Zentralblatt der Bauverwaltung einen Aufsatz über den Westhafen von Berlin mit zahlreichen Abbildungen, auf den wir nicht versäumen möchten hinzuweisen. Aus der Darstellung der Vorarbeiten für den Westhafen ist für unsere Leser besonders bemerkenswert, daß die Vorschläge des Oberbaurats Suadicani von der Eisenbahndirektion Berlin für den Bauentwurf von bestimmendem Einfluß gewesen sind.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
am 24. 8. 1923 das	2 560 000 fache	1 000 000 fache	1 624 000 fache
„ 30. 8. 1923 „	5 456 300 „	1 000 000 „	2 782 500 „
„ 7. 9. 1923 „	18 683 000 „	3 000 000 „	9 273 000 „
„ 14. 9. 1923 „	39 000 000 „	8 000 000 „	20 450 000 „

— **Eine englische Ausgabe der „Deutschen Verkehrsblätter".** Die „Deutschen Verkehrsblätter" deren Verbreitungsgebiet sich ständig erweitert hat und deren Nachrichten, besonders im Ausland, sich wachsender Beachtung erfreuen, sind jetzt dazu übergegangen, das für den Auslandsverkehr wichtigste Material in einer zunächst zweimal monatlich erscheinenden „Englischen Ausgabe" zusammenzustellen. Da die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung" über ein ausgezeichnetes Nachrichtenmaterial verfügt und die „Deutschen Verkehrsblätter" von den Reichsministerien und dem Auswärtigen Amt Informationen erhalten, dürfte sich auch die „Englische Ausgabe", die für den Auslandsgebrauch besonders bearbeitet wird, rasch einbürgern und in Amerika und England als ein zuverlässiges Verkehrsnachrichtenblatt begrüßt werden. Die monatliche Bezugsgebühr ist auf 1 sh. beziehungsweise 25 cts. festgesetzt; Bestellungen sind an die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung" zu richten.

— **Geschäftsbericht der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft.** Die im Rechnungsjahr 1922/23 (1. April 1922 bis 31. März 1923) eingetretene ziffernmäßige Steigerung der Einnahmen und Ausgaben der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn ist in der Hauptsache eine Folge der allgemeinen Geldentwertung. Das wirtschaftliche Gesamtergebnis der Bahn weicht im allgemeinen nur wenig von dem des Vorjahres ab. Die erhöhten Betriebseinnahmen haben zwar die Deckung der bedeutend gestiegenen Betriebsausgaben und der Ausgaben für Verzinsung und Tilgung der Anleihen ermöglicht, sie waren aber nicht ausreichend zur vollen Abführung der von der Landesaufsichtsbehörde festgesetzten Rücklagebeträge für den Erneuerungs- und Spezialreservefonds. Die Gesamteinnahmen — ausschließlich der dem Erneuerungsfonds zufließenden Anteile — sind gegen das Vorjahr von 5 865 247 *M* auf 308 982 031 *M*, mithin um 303 116 784 *M* = 5168 % gestiegen. Die Betriebsausgaben — ausschließlich der aus dem Erneuerungsfonds zu bestreitenden Aufwendungen — haben sich infolge der allgemeinen Geldentwertung, der gewaltigen Preissteigerung für Betriebsstoffe aller Art und durch Erhöhung der persönlichen Ausgaben (Löhne, Gehälter usw.) von 4 642 774 *M* auf 225 584 072 *M*, mithin um 220 941 298 *M* = 4759 % erhöht. Die Betriebsziffer, d. i. das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, ist trotz dieser gewaltigen Steigerung der Ausgaben infolge der höheren Betriebseinnahmen von 79,16 % im Vorjahre, auf 73 % im Berichtsjahre gesunken. Nach Bestreitung

der zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihen und sonstigen Schulden erforderlichen Aufwendungen, sowie nach Abführung der Rücklagen in den Erneuerungs- und den Spezialreservefonds schließt die Bilanz mit einem Verlust von 195 783 M ab, der sich unter Hinzurechnung des Verlustvortrages vom Vorjahre mit 324 435,93 M auf 520 218,93 M erhöht. Dieser Verlust ist auf neue Rechnung vorgetragen worden.

In dem Betriebsjahr 1922/23 wurden befördert: 103 952,97 t Güter gegen 88 518,21 t im Vorjahre, also 15 434,76 t mehr = 17,45 %.

Die Zahl der beförderten Reisenden bezifferte sich auf 201 523 Personen, gegen 185 684 Personen im Vorjahre, mithin 15 839 mehr = 8,53 %.

— **Geschäftsbericht der Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Sommerfeld.** Dem bezeichneten Geschäftsbericht, der sich auf den Zeitraum vom 1. April 1922 bis 31. März 1923 erstreckt, entnehmen wir folgende Angaben:

Der Personenverkehr zeigt im Gegensatz zu den Vorjähren eine Zunahme von 418 099 auf 463 936 gefahrene Personen = 10,96 %. Die Einnahmen hieraus stiegen von 879 156 Mark auf 16 674 775 M = 1796 %. Im Güterverkehr ist ebenfalls eine Steigerung, und zwar von 908 004 gefahrenen Tonnen auf 1 119 752 t, = 23,3 %, zu verzeichnen. Damit ist die bisherige Höchstleistung vor dem Kriege mit 1 037 215 t, trotz des auch im Berichtsjahr längere Zeit bestehenden scharfen Wagenmangels, wieder erreicht und überschritten. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr stiegen von 10 489 047 M auf 960 423 374 Mark, = 9056 %. In der Hauptsache ist aber die Steigerung auf die Tariferhöhungen zurückzuführen. Die Gesamteinnahmen sind von 11 903 656 M auf 1 008 626 518 M = 8373 % gestiegen. Die Ausgaben stiegen von 9 010 288 M auf 417 462 846 M = 4533 %. Die Betriebszahl errechnet sich auf 41,39 gegen 75,69 im Vorjahr. Nach Vornahme der Verzinsungen und regulativmäßigen Abschreibungen bleibt ein Überschuß von 361 990 733,15 M gegen 2 575 592,18 M im Vorjahr. Aus diesem Überschuß sollen 10 % Dividende verteilt werden.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind ernannt: zu Eisenbahnamtmännern: die Eisenbahnoberinspektoren, Rechnungsrat Rohde in Breslau und Stallmann in Bremen, sowie der Eisenbahnoberingenieur Ernst Hugo Müller in Dresden.

Aus Anlaß der Verlegung der Reichsbahndirektion Osten von Berlin nach Frankfurt (Oder) sind dorthin versetzt: die Oberregierungsräte Adolf v. Schaewen, Kiesner, Wilhelm Meyer, Patett, Dr. jur. v. Livet de Moisy und Dr. jur. Gentsch, die Oberregierungsbauräte Hilleke, Rump, Hans Nebelung, Schramke und Schreier, die Regierungsräte Gall und Hussack, die Regierungsbauräte Marutzky, Gölsdorf, Prehm, Beringer und Lüttich, die Eisenbahnamtmänner, Rechnungsräte Noetzel, Grausch und Kutzer sowie Jaster, Krause und Kaselow.

Ferner sind versetzt: der Regierungsbaurat Richard Richter, bisher in Berlin, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Erfurt und der Regierungsassessor Dr. jur. Gerhard Koch, bisher in Halle (Saale), zur Reichsbahndirektion nach Cassel.

Überwiesen sind: der Oberregierungsbaurat Voegler, bisher bei der Reichsbahndirektion Osten in Berlin, der Generalbetriebsleitung Ost in Berlin und der Eisenbahnamtmann, Rechnungsrat Martini, bisher bei der Reichsbahndirektion Osten in Berlin, der Reichsbahndirektion in Berlin.

Ungarn.

— **Die finanzielle Lage der Staatsbahnen.** In der Ungarischen Volkswirtschaftlichen Gesellschaft hielt Professor Kornel Zelovich über die Eisenbahntarife einen beachtenswerten Vortrag. Er forderte vor allem die Verminderung der Selbstkosten, wozu der Staat durch Erlassung der Tilgungsquote und durch Vergütung der Bahnleistungen, die Staatsbahnen aber durch Sparsamkeit beizutragen hätten. Sodann sprach Betriebsleiter a. D. Wladimir Bacsinszky, der die Herstellung des gestörten Vertrauens zwischen der Bahnleitung und den Interessenvertretungen als notwendig erklärte. Der Fehlbetrag der Staatsbahnen lasse sich durch Tariferhöhungen allein nicht wettmachen, sondern sei durch Sparsamkeit auf der ganzen Linie allmählich herabzusetzen. Diesem Erfordernisse könne durch die jetzige Verwaltung nicht nachgekommen werden. Redner unterzog das ganze Verwaltungssystem der Staatsbahnen einer scharfen Kritik und beantragte die Anpassung der Staatsbahnverwaltung an die Unternehmungsform der Aktiengesellschaften mit einem verantwortlichen Generaldirektor an der Spitze, dem ein aus Vertretern der Ministerien und wirtschaftlichen Interessen bestehender Verwaltungsrat beizugeben wäre.

— **Bestimmungen über die vorläufige Einlagerung der Güter.** Nach einer Verlautbarung der Staatsbahndirektion werden Güter, die die Eisenbahn in gedeckten Wagen zu befördern verpflichtet ist, nur dann zur Beförderung angenommen, wenn der Absender im Frachtbrief den Antrag stellt, daß das Verladen durch die Eisenbahn vorgenommen werde.

— **Änderungen der Ein- und Ausfuhrbestimmungen.** Nach einer Verordnung des Finanzministers wurden dem Einfuhrverbote folgende einfuhrfreie Waren unterworfen: Fräser, Gewinde- und Spiralbohrer, Hafteln, Schnallen, Knöpfe, Fingerhüte, Wasserglas (flüssig), Calciumkarbid, Kasein, Zeichenkreide, Verbandmittel. Freigegeben wurde die Einfuhr von Gold, Silber, Platin und anderen edlen Metallen, sowie die Ausfuhr von Kartoffeln (getrocknet), Kartoffelmehl, Kupfervitriol und feste Öle.

Niederlande.

— **Die niederländischen Eisenbahnen** (Niederl. Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft, SS, und Holländische Eisenbahnges. HSM) im Jahre 1922. Wie der gemeinsame Jahresbericht der Gesellschaften ergibt, haben die schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes es nicht möglich gemacht, befriedigende Ergebnisse zu erzielen. Wenn der 1922 eingetretene Gesamtverlust auch nicht ganz so groß geworden ist, wie der des Jahres 1921, so konnte dies bei weiter sinkenden Einnahmen nur dadurch erreicht werden, daß es gelang, ein weiteres Steigen der Ausgaben zu verhindern und diese sogar wesentlich herabzusetzen.

Die Gesamteinnahme ging gegen 1921 um 9,71 % zurück und betrug 175 358 760,69 fl. gegen 194 223 495,08 fl. im Jahre 1921, in dem ein Rückgang von 4,95 % gegen 1920 zu verzeichnen war. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sanken um 4,05 % auf 90 302 488,30 fl., die aus dem Güterverkehr sogar um 15,08 % auf 81 427 005,41 fl. Im Personenverkehr zeigten die Einnahmen aus dem Auslandsverkehr und die aus der 3. Klasse eine kleine Vermehrung, während die Einnahmen aus der 1. Klasse um 16,8 %, die aus der 2. Klasse um 7,8 % zurückgingen. Im Güterverkehr nahmen sowohl die Einnahmen aus dem inländischen Verkehr (und zwar um 11,51 %) ab, als auch die aus dem Auslandsverkehr, der sich um 16,37 % durchschnittlich verringerte. Der Rückgang betrug im Verkehr mit Belgien und Frankreich 4,69 %, im Verkehr mit Deutschland 22,18 %, im Transitverkehr sogar 84,65 %.

Die Betriebsausgaben gingen von 194 126 588,74½ fl. im Jahre 1921 um 11,06 % auf 172 656 396,97 fl. zurück, während sie 1921 noch um 7,05 % zugenommen hatten; die Betriebsziffer betrug somit 98,46 % gegen 99,95 % im Jahre 1921. Den größten Teil, nämlich 71 %, verschlangen die Ausgaben für das Personal, ihr Anteil stieg sogar noch gegenüber 1921 um 7 %. Demgemäß mußte die Verwaltung ihr Hauptaugenmerk auf eine Herabsetzung des Kopfbestandes richten, der bis 1922 dauernd gestiegen war; in der Tat war es zum ersten Male möglich, die Kopfzahl zu verringern, und zwar von 51 078 auf 47 567. Außerdem kam der Verwaltung die Herabsetzung der Kohlenpreise (um durchschnittlich 43 %) zugute. Da gleichzeitig die Güte der Kohle besser wurde und das Personal sich wieder mehr an Sparsamkeit gewöhnte — obwohl die Lokomotivkilometer um 0,6 % zunahmen, wurde 10,1 % weniger Kohle gebraucht —, gingen die Ausgaben für Brennstoffe um 52,09 % zurück.

Der Überschuß im Betrieb betrug insgesamt nur 2 702 363,72 fl. (1921: 96 906,33½ fl.). Da die Ausgaben für den Zinsendienst aber noch etwas zunahmen und auch die sonstigen Ausgaben nicht überall niedrig gehalten werden konnten, ergab sich ein Gesamtverlust von 28 472 285,41 fl. von dem auf SS. 12 654 349,07 fl. und auf HSM. 15 817 936,34 fl. entfällt. Damit die gewährleistete Dividende von 5 % gezahlt werden konnte, mußte der Staat demgemäß zuschießen, bei SS. 13 559 085,91 fl. und bei HSM. 16 942 936,34 fl., Summen, die etwa ⅔ der beiden Aktienkapitale ausmachen.

Es sei noch erwähnt, daß die Personentarife ab 1. Januar 1922 das Doppelte der Friedenssätze betragen, nämlich 6,5 cents für das Kilometer in der 1. Klasse, 4,875 cents für die 2. Klasse und 3,25 cents für die 3. Klasse. Die Kilometerkarten wurden abgeschafft und für den Sommer die früheren Ferienkarten zum Einheitssatz von 10, 7½ und 5 fl. für die drei Klassen wieder ausgegeben. An Stelle der früheren Arbeitermonatskarten traten Monatskarten für jedermann in der 3. Klasse (50 cents für das Kilometer), die auch für die zweite Monatshälfte zum halben Preis zu haben sind. Im Güterverkehr konnte man auch an Ermäßigungen für einzelne Spezialtarife denken.

Neu in Betrieb genommen wurde am 1. April die 18,5 km lange Nebenbahnlinie Winsum-Zoutkamp der Groninger Lokal-

bahn-Gesellschaft. Das Gesamtnetz beider Gesellschaften umfaßt nunmehr 3865,1 km, und zwar 2546,7 km Hauptbahnen, 888,7 km Nebenbahnen und 249,7 km Kleinbahnen; zweigleisig davon sind 1678,9 km. Im Eigentum der Gesellschaft stehen 709,1 km, dem Staat gehören 1828,9 km, 615,9 km sind von fremden Gesellschaften gepachtet. Dr. O.

— **Der stumme Kampf zwischen Rotterdam und Antwerpen.** Zwischen den beiden Seehäfen Rotterdam und Antwerpen wütet seit dem Abschluß des Waffenstillstandes ein allerdings lautloser, aber um so zäherer Kampf um die Vorherrschaft im Rheinverkehr. Äußerlich erkennt man den Kampf an der marktschreierischen Art, wie die belgische Handelspresse die Verkehrszahlen des Antwerpener Hafens hervorhebt und sie immer und immer wieder mit denjenigen von Rotterdam und Hamburg vergleicht, und dann an den Auslassungen der Rotterdamer Handelskammer. Tatsächlich sind die Verhältnisse und die Valuta dem Hafen von Antwerpen in den letzten Jahren sehr günstig gewesen und die Folge war, daß der Verkehr in Rotterdam stets zurückging, während sich derjenige von Antwerpen hob. Schuld ist vor allem einmal an der Sache der Tiefstand der belgischen Valuta, der zur Folge hatte, daß die Frachten von Antwerpen gegen alle bisherige Übung unter diejenigen von Rotterdam hinuntergingen und den Verkehr an sich zogen. Früher war die Fracht von Antwerpen nach den Rheinhäfen durchschnittlich 25 Cent pro Tonne höher als von Rotterdam aus, während es heute fast umgekehrt ist. Die Rotterdamer Handelskammer führt als Gründe für diese auffallende Erscheinung an den Umstand, daß die von der Reparationskommission geforderten Kohlen, die Frankreich und Italien von Deutschland beziehen, teilweise über die belgischen Häfen Antwerpen und Gent verschifft werden, so daß stets eine große Anzahl Rheinkähne nach Entlöschung in den belgischen Häfen wieder Fracht suchen und so auf den Frachtenmarkt drücken. Eine Folge des Rückganges der belgischen Valuta seien die im Vergleich zu Rotterdam viel niedrigeren Umlade- und Ladegebühren, die viele veranlassen, ihre unverkauften Waren nach Antwerpen zu bringen statt nach Rotterdam. So kostete z. B. die Umladung von Weizen letztes Jahr in Rotterdam durchschnittlich 0,75 Fr. per Tonne und in Antwerpen 0,45 Fr. Ein weiterer Grund ist in der bevorrechtigten Stellung zu erblicken, welche Frankreich Antwerpen in bezug auf die „surtaxe d'entrepot" eingeräumt hat, und die zur Folge hat, daß so ziemlich alle Güter, die für das Elsaß bestimmt sind, ausschließlich über Antwerpen zur Verschiffung gelangen. Ferner muß darauf hingewiesen werden, daß der belgische Staat von Antwerpen nach Dortrecht einen Schleppdienst unterhält, der Kähne, die mit Waren für oder von Straßburg von oder für Antwerpen beladen sind, nahezu gratis schleppt. Wenn aber trotzdem der Rheinschiffahrtsverkehr über Rotterdam im letzten Jahre noch einigermaßen befriedigend ausgefallen ist, so ist dies dem Umstande zuzuschreiben, daß England für die deutschen Eisenbahnen und die deutsche Industrie im Jahre 1922 etwa 950 000 Tonnen Kohle über Rotterdam nach dem Kontinent verfrachtet hat.

Der letzte Umstand weist auf den Wahnwitz der heutigen Weltwirtschaft hin: Deutschland, das Kohlen für seine Eisenbahnen und seine Industrie im Lande selbst hat, muß diese Kohlen nach Frankreich verfrachten und Milliarden aufwenden, um dafür weit aus England her englische Kohlen kommen zu lassen. Mit den Milliarden, welche dieses Spazierenfahren der Kohle kostet, könnte ein großer Teil der Reparationssummen bezahlt werden.

Übrige europäische Länder.

— **Jahresbericht der norwegischen Eisenbahnen 1921/22.** Für das vom 1. Juli 1921 bis 30. Juni 1922 dauernde Betriebsjahr ist der amtliche Bericht erschienen. Die gesamte Bahnlänge ist von 3286,4 auf 3445,1 km gestiegen, im wesentlichen durch den Hinzutritt der am 20. September 1921 eröffneten Dovrebahn (Dombås-Stören) mit 158,1 km. Die Strecke Stören-Trondhjem wurde gleichzeitig auf eine Länge von 51,7 km von 1,067 auf 1,435 m Spurweite umgebaut. Doppelspurig sind nur 33 km, nämlich Kristiania-Sandviken (13 km der Drammenbahn und Kristiania-Lilleström, 20 km der Hovedbahn). Von den 3445,1 km sind 3009,0 km Staats- und 436,1 km Privatbahn; 2363,3 km sind Vollspur, 972,8 km haben 1,067 m Spur; der Rest verteilt sich auf 1,00 und 0,75 m Spur. Von den Staatsbahnen sind nunmehr (siehe frühere Jahresberichte) alle reine Staatsbahnen mit Ausnahme der 86 km langen Bratsbergbahn, die eine Staatsbahngesellschaft unter Beteiligung der privaten Norsk Transportaktieselskap. ist. Die Staatsbahnen einschließlich Bratsbergbahn werden von einer Generaldirektion für Staatsbahnen mit dem Sitze in Kristiania verwaltet. Diese untersteht wiederum dem Departement der öffentlichen Arbeiten. Die Generaldirektion besteht aus dem Generaldirektor und 4 Eisenbahndirektoren, denen 3 vom Northing auf 3 Jahre gewählte Mitglieder zur Seite stehen, sowie weiter ein Mitglied, das das festangestellte staatliche Personal vertritt und immer auf 1 Jahr gewählt wird (Northingbeschluß vom 19. November 1919). Die Staatsbahnen sind in 9 Distrikte eingeteilt: Kristiania, Drammen, Hamar, Trondhjem, Stavanger, Bergen, Kristiansand, Narvik und Arendal, an deren Spitze je ein Distriktschef steht. Die Größe der Distrikte ist außerordentlich verschieden. An der Spitze steht der Kristiania-Distrikt mit 659 km, der kleinste ist Narvik mit 42 km. Bezüglich des Verhältnisses des Staates zum Bau und Betrieb der Privatbahnen ist folgendes zu bemerken: Bei Anlage von Bahnen, die nicht ganz aus Staatsmitteln gebaut werden, hat der Staat als allgemeine Regel einen Zuschuß bis zur Hälfte des berechneten Anlagekapitals (ausschließlich Grunderwerb) geleistet, davon die eine Hälfte auf Aktien und die andere Hälfte als zins- und rückzahlungsfreie Anleihe gegen Verpfändung der Bahn. Wenn solche Privatbahnen sich als unvermögend erwiesen, ihre Betriebsausgaben zu tragen, so ist der Staat unterstützend beigesprungen. Als allgemeiner Vorbehalt galt hierbei, daß auch die Gemeinden und die Hauptbeteiligten Zuschuß leisten sollten. Bei allen Privatbahnen für den öffentlichen Verkehr bedingt sich der Staat das Recht aus, über Anlage und Betrieb Kontrolle zu üben und die Tarife festzusetzen.

Im fünfjährigen Durchschnitt entfielen an Bahnen 13,74 km auf 10 000 Einwohner und 1,02 km auf 100 qkm. 1890 waren es noch 8,65 km und 0,48 km.

Die Einnahmen und Ausgaben betragen für sämtliche Bahnen:

	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Überschuß	Fehlbetrag
	im ganzen		auf 1 km Bahnlänge		im ganzen	
	Millionen Kronen		Kr.	Kr.	Millionen Kronen	
1920/21	124,173	142,935	37 640	43 327	—	18,762
1921/22	122,269	125,680	35 762	36 759	—	3,419

Bei den Staatsbahnen allein betrug der Fehlbetrag 1920/21 17,857 Mill. Kr. und 1921/22 4,370 Mill. Kr. Nach dem ersten Fehlbetrag in der Wirtschaftsgeschichte der norwegischen Bahnen im Jahre 1917/18 mit 7,555 Mill. sind die Bahnen auf keinen Überschuß mehr gekommen. Die Fehlbeträge seit 1917/18 waren 7,555; 2,588; 3,533; 18,762 und 3,419. Gegenüber dem Vorjahre brachte das Jahr 1921/22 also immerhin eine wesentliche Besserung.

45 % der Einnahmen (bei den Staatsbahnen 47 %) treffen auf den Personenverkehr und 53 % (bei den Staatsbahnen 52 %) auf den Güterverkehr, 2 % (Staatsbahnen 1 %) auf den Telegrammverkehr u. a. Die Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung der Bahnen sind gegen das Vorjahr um 12,1 % zurückgegangen. Der Betriebsüberschuß (Unterschied zwischen Betriebseinnahmen und -ausgaben) machte bei den Staatsbahnen und der Hovedbahn — 0,69 % des am 30. Juni 1922 angelegten Kapitals aus, gegen — 4,02 i. J. 1920/21, — 0,84 i. J. 1919/20, — 0,67 i. J. 1918/19 und — 1,94 i. J. 1917/18. Die Betriebszahl der norwegischen Bahnen war vor 1916/17 nie über 85 hinaufgekommen. In diesem Jahre erreichte sie 90,5 und dann bis in das Berichtsjahr nacheinander 109,9; 102,7; 102,8; 115,1 und 102,8. Es ist also etwa wieder der Stand von 1918/19 und 1919/20 erreicht.

Gefahren wurden im Betriebsjahre 12 459 104 Zugkilometer mit 351 284 272 Wagenachskilometern oder über die ganze Betriebslänge verteilt im Durchschnitt 10 Züge im Tag gegen 9,7 im vorigen Berichtsjahre. Im Vorjahre waren es 11 676 582 Zugkilometer und 344 680 043 Wagenachskilometer. Die Anzahl der Personenkilometer ist von 741 309 auf 687 470 Millionen zurückgegangen, die der Tonnenkilometer von 482 813 auf 493 218 Millionen gestiegen.

Am Ende des Betriebsjahres waren für Regelspur 409 Lokomotiven, 780 Personen- und Postwagen und 18 384 Güterwagen vorhanden. Am 30. Juni waren 11 148 Personen fest angestellt, worunter 9063 bei den Staatsbahnen, 1581 bei der Hovedbahn und 504 bei den übrigen Privatbahnen. Zugunfälle kamen 35 vor, davon 19 auf freier Strecke. Beim Rangieren in Stationen kamen 80 Beschädigungen an Personen und Material vor. Im ganzen wurden 32 Personen getötet und 51 verletzt, gegen das Vorjahr eine Steigerung um fast das Doppelte.

Eine staatliche Automobilabteilung wurde auf Regierungsbeschluß vom 5. Dezember 1919 errichtet. Sie untersteht unmittelbar der Generaldirektion und trat am 1. Februar 1920 in Wirksamkeit. Sie besorgt die Eil- und Frachtgutbeförderung in Kristiania.

Die durchschnittlichen Ausgaben für das Kilometer Betriebslänge für Unterhaltung und Bewachung waren in den letzten 5 Jahren 3279, 4034, 6331, 7276 und 7368 Kr. Sie sind also in

ständigem Steigen begriffen. Die Kosten für Schnee- und Eisbeseitigung betrugen für das Kilometer 177, 178, 429, 503 und 501 Kr.: nicht mit eingerechnet sind die Kosten für Betrieb von Lokomotiven und rotierenden Schneepflügen. Von den letzteren sind auf der Bergensbahn 4 Stück in Verwendung, die im Berichtsjahr 5785 km zurückgelegt haben. Dr. S.

— Der neue Bremsregulator der schwedischen Staatsbahnen. Mit der Abnützung der Bremsklötze und der Radreifen nimmt der Spielraum zwischen Bremsklotz und Rad allmählich zu. Bei Bremsung von Hand führt dieser Umstand weiter keine Ungelegenheiten herbei, als daß die Bremsschraube einige Windungen mehr angezogen werden muß, um mit der gleichen Kraft zu wirken. Bei Anwendung durchgehender Bremsen bedeutet ein erhöhter Spielraum zwischen Klotz und Rad, daß der Weg des Kolbens im Bremszylinder zunimmt. Das führt nun folgende Ungelegenheiten herbei: einmal nimmt die Bremskraft ab (um 15 bis 40 %, wenn der Kolbenhub sich von 100 auf 175 mm erhöht) und kann völlig verloren gehen, wenn der Kolben des Bremszylinders seine Höchsthublänge (220 mm) erreicht; dann wächst der Luftverbrauch, was hier wiederum erhöhten Verbrauch an Dampf oder elektrischer Energie für Druckluftzeugung herbeiführt; schließlich erfahren die verschiedenen Fahrzeuge im Zug verschieden starke Bremsung, was Unregelmäßigkeiten bei der Bremsung zur Folge hat.

Um die Spielräume innerhalb bestimmter Grenzen halten zu können, finden sich an den Wagen gewisse Einrichtungen, die indes von Hand gestellt werden müssen und infolgedessen von der Achtsamkeit des Personals abhängen. Diese Einrichtungen werden bei den druckluftgebremsten Wagen der schwedischen Staatsbahnen gegen einen sog. Bremsregulator ausgetauscht, der die Spielräume zwischen Klotz und Rad selbsttätig innerhalb gewisser, ganz enger Grenzen hält und das Bremssystem sonach von den oben berührten Ungelegenheiten freihält. Der Bremsregulator ist eine schwedische Erfindung, die von der schwedischen A. G. Bremsregulator in Lund in Handel gebracht wird. Nach langwierigen und eingehenden Versuchen hat sich die Eisenbahndirektion entschlossen, im Zusammenhang mit dem gegenwärtigen Einbau der Kunze-Knorrbremse auch den Bremsregulator einzubauen. Der Bremsregulator findet sich gegenwärtig an etwa 1000 Fahrzeugen der schwedischen Staatsbahnen eingebaut. Auch bei mehreren anderen europäischen Eisenbahnen beginnt dessen Einführung. Dr. S.

— Eisenbahnbauten in Finnland im gegenwärtigen Sommer. Von den Bahnen, die sich gegenwärtig in Finnland im Bau befinden, ist vielleicht die wichtigste die Bahn Viborg-Björkö, für welche die Arbeiten im März begannen. Sie sind nunmehr soweit vorgeschritten, daß man im laufenden Jahre noch die Brückenfundamente, die Erdeinschnitte und den größten Teil der Bahndämme fertigbekommt, wonach dann im kommenden Frühling das Legen der Schienen beginnen kann. Die Fortsetzung der Arbeiten im nächsten Jahr ist jedoch davon abhängig, ob die hierfür benötigten Mittel bewilligt werden.

Auch an den Bahnstrecken Abo-Nystad und Idensalmi-Ylivieska wurden die Arbeiten in diesem Sommer fortgesetzt. Die letztgenannte Bahn wird in diesem Jahre bis Kiuruvesi fertig. Endgültig wird die Strecke Idensalmi-Ylivieska erst 1925 fertig.

An der Bahn Matkasetkä-Suojärvi, die schon für den vorläufigen Betrieb eröffnet ist, gehen die Stationsbau- und Bettungsarbeiten vorwärts. Sie sollen noch in diesem Jahr beendet werden.

Auch an der Bahnstrecke Kajana-Kontiomäki sind die Arbeiten in vollem Gang. Dr. S.

— Wertbeständige Gütertarife in Polen? Die Einführung wertbeständiger Gütertarife in Deutschland hat, wie wir dem Allgemeinen Tarifanzeiger (Wien) entnehmen, das polnische Eisenbahnministerium veranlaßt, sich mit dem Plane der Einführung wertbeständiger Gütertarife in Polen zu befassen. Die Voraussetzung für die Durchführung dieser Maßnahme ist unter anderem vor allem die, daß sich in Deutschland die wertbeständigen Tarife bewähren. Übrigens nimmt das polnische Handelsministerium gegenüber der Einführung wertbeständiger Gütertarife aus prinzipiellen Gründen eine ablehnende Haltung ein.

— Erhöhter russischer Eisenbahntarif. Am 16. August ist der Personentarif um 20 %, der Gütertarif um 23 % für ganz Rußland erhöht worden. Nach einer Übereinkunft zwischen der Staatsbank und dem Verkehrskommissariat wird in allen Stationen als Zahlung für Fahrkarten und Gütersendungen die Annahme von Dukaten eingeführt. Zu diesem Zweck wird der Moskauer Kurs der Dukaten täglich allen Bahnstellen telegraphisch mitgeteilt.

— Ein Schlafwagen 3. Klasse Wirballen-Riga. Seit einigen Tagen verkehrt zwischen Wirballen und Riga in den Zügen 11 und 12 (ab Wirballen 4.20 nm, an Riga 7.45 vm; ab Riga 11.30 nm, an Wirballen 3.44 nm) ein Schlafwagen 3. Klasse; Bettplätze und Fahrkarten durch die MER-Büros.

— Gebührenherabsetzung im Eisenbahnverkehr Bulgariens. Die Besserung der bulgarischen Finanzverhältnisse, die vor allem auf die vor kurzem gewährte langjährige Stundung der Reparationszahlungen, aber auch auf die glänzenden Ernteergebnisse dieses Jahres zurückzuführen ist, hat, wie wir der Ostdeutschen Wirtschafts-Zeitung entnehmen, den Eisenbahnminister veranlaßt, folgende Erleichterungen einzuführen, und zwar mit Wirkung vom 1. September d. J. ab: Bisher erhob die bulgarische Eisenbahnverwaltung für die Gestellung und Verladung eines Wagens in Bulgarien zum direkten Lauf ohne Umladung nach einem Bestimmungsort im Auslande beim Verkehr über Zaribrod (bulgarisch-serbische Eisenbahngrenze) 1500 Papierleva je Wagen nach Südslawien, Südungarn, Österreich, Tschechoslowakei und Deutschland. Dieser Betrag wird jetzt auf die Hälfte, also 750 Leva, ermäßigt. Beim Verkehr über Oborischte-Pazarojik (bulgarisch-rumänische Eisenbahngrenze) werden statt 500 300 und beim Verkehr über Svilengrad (bulgarisch-türkische Eisenbahngrenze) nach Adrianopel, Konstantinopel und Dedeagatsch ebenfalls statt 500 300 Papierleva erhoben.

— Der Basler Rheinverkehr im Jahre 1923. Wenn nicht alle Anzeichen trügen, dann ist die diesjährige Fahrzeit auf dem Rhein so ziemlich beendet, denn, wenn es auch fast regelmäßig im letzten Vierteljahr auf eine kürzere Dauer von Tagen zu Pegelständen über Mittelwasser kommt, so wird doch ein stärkerer Betrieb sich kaum mehr einstellen, weil die höheren Wasserstände in dieser Jahreszeit von sehr zweifelhafter Dauer sind.

Der gesamte Basler Rheinverkehr belief sich während der Fahrzeit 1923 auf kaum den vierten Teil der letztjährigen Umschlagsmenge, nämlich auf 39,839 t, wovon 25,664 t auf die Bergfahrten und 14,165 t auf die Talfahrten entfallen. Auffallend ist dabei die verhältnismäßig große Menge Talgüter, die 35,5 % des Gesamtumschlages und 55 % vom Bergumschlag ausmachten. Das ist ein Verhältnis der Talfrachten, wie es bisher noch nicht festgestellt werden konnte, denn letztes Jahr machten die Talgüter nur 34 % der Berggüter aus. Die große Menge der Talgüter bietet gute Aussichten für die künftige Rheinschiffahrt von Basel abwärts, denn unter normalen Verhältnissen — und solche werden ja auch wieder einmal eintreten — sind die Frachtersparnisse auf Talgütern im allgemeinen größer als auf Berggütern im Vergleich mit den Eisenbahnfrachten. Im Bergverkehr fällt der Rückgang an Kohlen auf, die rund den zehnten Teil der letztjährigen Zufuhr an Kohlen und Briketts ausmachen. In wie weit an dieser Verminderung der Kohlenzufuhr auf dem Rheine die Ruhraktion, die Valuta, die ausländischen Eisenbahntarife, die französischen Konkurrenztarife schuld sind, wird noch geprüft werden müssen. Die infolge der Ruhrbesetzung erfolgte Arbeitsniederlegung der deutschen Schiffsleute auf dem Rhein brachte es mit sich, daß einzig die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft sich an den Fahrten nach Basel beteiligte.

Wenn auch der diesjährige Rheinverkehr wesentlich kleiner war als der letztjährige und übereinstimmte mit dem Rheinverkehr des Versuchsjahres 1909, so darf doch in verschiedener Hinsicht von einem Fortschritte in der Rheinschiffahrt nach Basel gesprochen werden, denn statt der bisherigen einzigen Anlegestelle sind nun bereits deren drei im Betrieb, nämlich die Hafenanlagen in St. Johann und Kleinhüningen, sowie die offene Anlegestelle beim ehemaligen Klybeckareal. Der Löwenanteil im Umschlagsverkehr fällt immer noch auf St. Johann mit 30,382 t, in Kleinhüningen wurden 8591 t umgeschlagen und am Klybeckareal 856 t (Benzin). Ein weiterer Fortschritt besteht sodann darin, daß in Basel die Tankschiffe aufgetreten sind, und daß versucht wurde, die Basler Hafenanlagen auch vom französischen Kanalnetz her mit Verkehr zu bedienen. Es sind vom Rhein-Rhone-Kanal her in Basel rund 1000 t Güter eingelaufen in 4 Kähnen.

Der Wasserstand war bei weitem nicht so gut wie 1922, denn der mittlere Pegelstand Basel-Schifflände betrug für die vier besten Monate der Fahrzeit, April, Mai, Juni und Juli, nur 143 cm, während er für die gleiche Zeit des Vorjahres 197 cm betrug. Dementsprechend ist auch die durchschnittliche Ladung eines Kahnes von 510 t im letzten Jahre auf 428 t im laufenden Jahre zurückgegangen, soweit es die Bergfahrten anbelangt. Für die Talfahrten belief sich die durchschnittliche Ladung dieses Jahres auf 345 t, während sie letztes Jahr nur 316 t betrug. Auch hieraus ergibt sich der Vorteil einer großen Talgütermenge. Es kamen im ganzen 60 beladene Kähne nach Basel und 41 gingen beladen talwärts.

— Verbesserungen im italienischen Verkehrswesen. Die Betriebsbedingungen der italienischen Eisenbahnen haben sich in der letzten Zeit wesentlich gebessert, in der Hauptsache infolge

der durch die gegenwärtige Regierung durchgeführten radikalen Reformen. Das Eisenbahnnetz hat sich infolge des Landeszuwachses von 18 000 km im Jahre 1913 auf 21 000 km erweitert und Italien verfügt heute über 6779 Lokomotiven, 11 340 Personenwagen sowie 160 281 Güter- und Gepäckwagen. Die Elektrisierung des ganzen Netzes ist das zukünftige Programm. Elektrisch betrieben werden heute bereits etwa 800 km und für die Elektrisierung von weiteren 2600 km sind die Entwürfe angenommen. Im Verkehr ist die Höhe der Vorkriegszeit wieder erreicht worden und die Einnahmen sind entsprechend der Tariferhöhung gestiegen von 615 Millionen Lire in den Jahren 1913/14 auf 3217 Millionen im Jahre 1922. In gleicher Weise haben sich aber auch die Ausgaben vermehrt, und zwar namentlich infolge der hohen Kohlenpreise und der Löhne, so daß der Ausgabenüberschuß von 28 Millionen in den Jahren 1913/14 auf 859 Millionen für 1919/20, auf 1046 Millionen für 1920/21 und auf 1258 Millionen für 1921/22 angestiegen ist. Ein scharfes Reformprogramm soll die Lage für die nächste Zeit verbessern.

— **Die Verlegung der Rheinverkehrslinie nach Frankreich.** Es ist eine bekannte Tatsache, daß die Rhein-Verkehrslinie — sowohl Eisenbahn als auch Wasserstraße — Frankreich kein großes Interesse bietet, weil die ganze wichtige Verkehrslinie an Frankreichs Grenze liegt und der Rheinverkehr von und nach Straßburg den belgischen Seehafen Antwerpen auf Kosten von Havre, Rouen und Dünkirchen unterstützt. Es sind daher schon lange Bestrebungen im Gange, die darauf ausgehen, den Rheinverkehr Antwerpen-Straßburg nach Westen zu verlegen und Straßburg in engere Beziehung mit den französischen atlantischen Häfen zu bringen. Mit einem Beitrag zu diesen Bestrebungen tritt der General des Aisne-Departements, L. Manquette, zugleich Bürgermeister von Laon, auf den Plan. Er spricht es offen aus: der Rückfall von Elsaß-Lothringen an Frankreich erfordert eine Abänderung der bisherigen Verkehrspolitik. Es muß eine Großschiffahrtsstraße von Straßburg nach Dünkirchen erstellt werden als Ersatz für die im Auslande liegende Verkehrslinie Straßburg-Rotterdam (Antwerpen). Die neue Wasserstraße müßte von Straßburg ausgehend den Rhein-Marne-Kanal benützen über Nancy bis Vitry-le-François, von dort den Canal latéral à la Marne bis oberhalb Chalons-sur-Marne, dann den Canal latéral à l'Aisne, den Canal de l'Oise à l'Aisne, den Canal de St. Quentin, Canal de la Sensée, Canal de la Deule und sodann das Kanalnetz um Dünkirchen. Nun ist aber auf dieser Strecke der Canal de l'Oise à l'Aisne infolge der Kriegsereignisse in unbrauchbarem Zustande und der Kanaltunnel unter dem Chemins des Dames, der seinerzeit 15 Millionen und 25 Arbeitern das Leben gekostet hat und sehr schlecht ausgebaut ist, dürfte kaum mehr in Betracht kommen, da er teilweise im Zerfallen ist. Es wird daher vorgeschlagen, das Gebirgsmassiv des Chemin des Dames durch einen neuen Kanal nördlich zu umgehen und damit zugleich Laon an die Wasserstraße anzuschließen, womit sich bereits verschiedene Städte wie Laon, Reims, Bar-le-Duc einverstanden erklärt haben. Da von einer Erweiterung der ganzen erwähnten Strecke beim neuen Projekte nicht die Rede ist, und die Abmessungen der Schleusen die in Frankreich üblichen sind, nämlich 38,50 m Länge und 5,20 m Breite, so kommen nur Schiffe in Frage mit einem Fassungsvermögen von höchstens 300 t. Es kann sich also dabei nicht um eine Großschiffahrtsstraße im modernen Sinne handeln. Übrigens werden sich die Straßburger, die auf den Rheinbetrieb mit Kähnen bis zu 2000 t eingestellt sind, für die verschiedenen neu gegründeten französischen Rheinschiffahrtsgesellschaften, die diese Wasserstraßen als Ersatz für den Rhein empfehlen, bedanken, zumal da die Wasserstraße Straßburg-Dünkirchen 750 km mißt und darauf etwa 260 Schleusen zu überwinden sind, während die Rheinstrecke Straßburg-Rotterdam nur 700 km mißt und keine einzige Schleuse aufweist.

— **Betriebsstörung beim Pariser Métro.** Auf der Strecke 7 des Pariser Métro ist der Betrieb durch eine Überschwemmung gestört worden. Die Strecke führt im Norden unter dem Kanal Saint Martin durch, und an dieser Stelle ist die etwa 1,2 m starke Betondecke des Tunnels durchgebrochen; etwa 4000 cbm Wasser drangen dabei in den Tunnel ein.

— **„Die Deutschen Eisenbahnen 1910 bis 1920" im englischen Urteil.** Die „Railway Gazette" bringt eine Besprechung der unter obigem Titel herausgegebenen Schrift des Reichsverkehrsministeriums. Das erstemal werde, so heißt es, das Riesenwerk der deutschen Eisenbahnen im Kriege an Hand amtlicher Quellen geschildert. Es seien immer neue Aufgaben aufgetaucht, aber die Eisenbahnen hätten es verstanden, alle Verkehrs- und Betriebsschwierigkeiten zu überwinden und neben den Anforderungen des Heeres, die in erster Stelle standen, auch die des bürgerlichen Verkehrs zu befriedigen. In bezug auf die Tariffrage hätten die deutschen Eisenbahnen in erster Linie das Ziel verfolgt, den Personen- und Güterverkehr zu fördern, selbst wenn sie durch niedrige Tarife ihre eigenen Interessen dabei schädigten. Die deutsche Staatseisenbahnpolitik habe in den schweren Jahren ihren Wert in vollem Umfang erwiesen, eine Bemerkung, die um so beachtlicher ist, als England bekanntlich den Staatsbahngedanken lebhaft ablehnt. Es sei nicht die Schuld der Eisenbahnen gewesen, sagt die Besprechung am Schluß, sondern eine Folge der politischen Lage und des Ausbruchs der Revolution, daß auch die Staatsbahnen Ende 1918 zusammenbrachen.

— **Bauarbeiten der englischen Eisenbahnen.** Die englische Regierung hält die Eisenbahngesellschaften dazu an, ihr Teil zur Bekämpfung der herrschenden Arbeitslosigkeit durch Ausführung von Bauarbeiten beizutragen. Soweit diese den Eisenbahnen Vorteile bringen, erwartet sie, daß die Gesellschaften den Bau aus eigenen Mitteln ausführen, zu anderen Arbeiten werden staatliche Beihilfen gewährt. An erster Stelle kommt die Einführung elektrischen Betriebes in Frage, die auf mehreren Strecken im Gange ist. Abgesehen davon werden aber auch sonst umfangreiche Bauarbeiten geplant. Die Bauanschläge der Großen Westbahn schließen mit 2 000 000 £ ab; u. a. ist der Bau eines neuen Bahnhofs in Newport und neue Güteranlagen in Bristol geplant. Den gleichen Betrag will die London und Nordostbahn im wesentlichen zur Verbesserung ihres Güter-, namentlich des Kohlen- und Erzverkehrs aufwenden; auch die Londoner Personenanlagen in Kings Cross und Wembley sollen erweitert werden. Bei der London, Midland und Schottischen Eisenbahn, die ebenfalls zwei Millionen für Bauarbeiten vorgesehen hat, soll der Hafen von Holyhead vertieft, ihr nördliches Netz ausgebaut und eine Anzahl Brücken verstärkt und erneuert werden. Bei der Südbahn umfassen die Baupläne hauptsächlich Arbeiten zur Einführung elektrischen Betriebes.

Fremde Erdteile.

— **Über den Luftverkehr nach Bagdad** schreibt die DAZ.: Die Verkehrsverbindungen nach Bagdad haben sich in den letzten Jahren außerordentlich gehoben. Im Jahre 1914 sah die Stadt zum ersten Male eine Lokomotive mit der Eröffnung der Bahnverbindung nach Samarra, die das mesopotamische Endstück der deutscher Arbeit entsprungenen Bagdadbahn bildet. Sechs Jahre später wurde die Eisenbahnverbindung zwischen Basrah und der persischen Grenze eröffnet, durch die die fünftägige Flußfahrt vom Meere zu einer dreißigstündigen Eisenbahnfahrt zusammenschrumpfte.

Abgesehen von der Eisenbahn bildet die Verbrennungsmaschine im Kraftwagen ein wichtiges Verkehrsmittel für jenes Gebiet und weiter im Flugzeug. Im Herbst 1921 hatte die Royal Air Force, wie „Manchester Guardian Commercial" berichtet, einen Luftpostdienst zwischen Bagdad und Kairo über eine Strecke von fast 1400 km aufgenommen. In zwei Tagen, im günstigsten Falle sogar in einem, wurde die Strecke durchflogen. Der Luftdienst stand allerdings der Personenbeförderung nicht offen.

Im Frühjahr 1922 wurde ein Kraftwagendienst zwischen Mosul und Aleppo eingerichtet, der in Verbindung mit den Zügen Bagdad-Shergat stand. Bald darauf wurde ein Automobildienst unmittelbar zwischen Bagdad und Aleppo eingerichtet, der mit Fordwagen betrieben wurde und vier Reisenden Fahrtmöglichkeit gab. Die Fahrzeit betrug drei bis fünf Tage. Unter Benutzung der Eisenbahn Aleppo-Beirut oder Alexandrette war es möglich, London in 15 Tagen zu erreichen.

Die letzten Monate brachten eine weitere Verbesserung der mesopotamischen Verkehrsverhältnisse. Eine englische Firma in Beirut hat die Möglichkeit einer unmittelbaren Verbindung Damaskus-Bagdad nachgewiesen, und in kurzer Zeit wird ein regelmäßiger Dienst für Post und Reisende eingerichtet werden. Starke Sechszylindermaschinen sollen die Entfernung in zwei Tagen überwinden. Die Wagen werden in Serien, begleitet von einem Erfrischungswagen, abgelassen werden. Nach der Betriebsaufnahme wird es möglich sein, in zehn Tagen von Bagdad nach London zu gelangen.

Auch die französische Regierung beabsichtigt, sich am mesopotamischen Verkehr zu beteiligen. Ein Luftdienst zwischen Beirut und Bagdad in Verbindung mit einem Motorwagenverkehr zwischen Bagdad und Teheran ist vorgesehen. Ein französischer Luftverkehr zwischen Paris und Konstantinopel bzw. Athen ist schon in Betrieb und dürfte möglicherweise bis Syrien ausgedehnt werden. Durch den Luftdienst wird es möglich, von London nach Bagdad in vier oder fünf Tagen zu gelangen.

Man sieht, England und Frankreich sind auf der Lauer, und keiner der beiden Staaten will dem anderen in Kleinasien, Syrien und Mesopotamien den Vorrang gönnen. Wer hier die Verkehrsmittel beherrscht, ist naturgemäß auch Herr des Landes.

— Eine neue eiserne Bogenbrücke für die Michigan Central R.R. über den Niagara soll als Ersatz für die bekannte Gelenkträgerbrücke aus dem Jahre 1883 erbaut werden. Die alte Brücke, mit einer größten Spannweite von 151 m, wurde bereits im Jahre 1900, um dem Anwachsen der Verkehrslasten Rechnung zu tragen, durch Einbau eines dritten Hauptträgers zwischen den zwei vorhandenen Hauptträgern verstärkt. Gleichzeitig wurden die Längsträger verdoppelt und eine Reihe anderer Verbesserungen konstruktiver Mängel der Brücke vorgenommen. Besondere Schäden hatten sich an den Querträgeranschlüssen bei den Hauptträgern gezeigt, indem die starre Verbindung der Fahrbahntafel mit den letzteren, bei Belastung durch Verkehrslast, wegen der Formänderung der Hauptträger, sehr große Nebenspannungen an den Querträgerenden hervorrief, die stellenweise sogar zu Rissen in den Querträgerstehblechen führten. Auch die Vergitterung der gedrückten Pfosten der als Ständerfachwerk gegliederten Hauptträger mußte verdoppelt werden. Ein weiterer wichtiger konstruktiver Mangel, dessen Hebung nicht leicht möglich wäre, besteht darin, daß die Druckstäbe der oberen Gurtung zum Teil aus Augenstäben im Innern eines Kastenquerschnittes bestehen, wobei die Augenstäbe zur Aufnahme der Zugkräfte, die Kastenquerschnitte zur Aufnahme der Druckkräfte bestimmt sind. Da die Brücke beinahe ständige Beobachtung erfordert, wurde der Bau einer neuen Brücke ins Auge gefaßt. Die Hauptdaten des Neubaues, der der American Bridge Co. übertragen worden ist, sind nach „Eng. News-Record“ vom 1. März 1923 die folgenden:

Die neue, zweigleisige Bogenbrücke, die unmittelbar neben der bestehenden Brücke erstellt werden soll, ist ein eiserner Zweigelenk-Zwickelbogenträger mit obenliegender Fahrbahn. Die Spannweite, gemessen von Achse zu Achse Auflagerbolzen, beträgt 195 m, die Pfeilerhöhe des Untergurtes 32 m (rund $^1/_6$ der Spannweite), und die Bogenhöhe im Scheitel 6,10 m (rund $^1/_{32}$ der Spannweite). Die Bogenobergurte liegen in 9,15 m Abstand, die beiden Haupttragwände haben 1 : 8 Anzug und sind in 16 Felder von je 12,2 m Länge aufgeteilt. Die Fahrbahnfelder selbst sind $^1/_3 \cdot 12{,}2$ m $= 4{,}07$ m lang; über jedem Knotenpunkt der Hauptträgerobergurte ist in der Fahrbahn eine durchgehende Ausdehnungsfuge angeordnet worden. Die Fahrbahndecke besteht aus einem 38 cm starken Schotterbett auf einem 11,5 mm starken ebenen Blech (im Unterschied zu den in Europa gebräuchlichen Buckelplatten), zu dessen Stützung unter jeder Schiene vier eiserne I-Längsträger von 38 cm Höhe angeordnet sind. Diese Längsträger liegen auf den 9,15 m weit gespannten, rund 1,6 m hohen Querträgern, die ihrerseits an den in der Obergurtachse der Hauptträger verlaufenden Hauptlängsträgern angeschlossen sind. Die Hauptlängsträger sind über jedem Hauptträgerknotenpunkt in besonderen Gußschuhen zentrisch gelagert.

Die Hauptträger sind vom sog. „full riveted type“, d. h. die Knotenpunkte sind nicht gelenkig ausgebildet, sondern fest vernietet; nur die mittleren Vertikalen in der Nähe des Bogenscheitels, für die eine Nachrechnung der Nebenspannungen bei fester Vernietung sehr hohe zusätzliche Biegungsspannungen ergab, wurden am Kopf- und Fußende mit Gelenkbolzen angeschlossen. Während der Montage und bis zur vollen Aufbringung der ständigen Last wird im Bogenscheitel ein drittes Gelenk im Bogenuntergurt angeordnet, das nachher bei mittlerer Ortstemperatur geschlossen werden soll, so daß die ständige Last in statisch bestimmter, die Verkehrslast in statisch unbestimmter Weise wirkt.

Die Montage der Brücke erfolgt durch freies Vorbauen unter Rückverankerung im Fels der steilen Uferbänke. Das gesamte Eisengewicht, einschließlich Zufahrten und Verankerung für die Montage, beträgt 7500 t. Der Übernahmepreis der fertig montierten Eisenkonstruktion stellt sich auf rund 600 Fr./t.

In ihrem Äußeren ist die Brücke ein getreues Abbild der bereits bestehenden Bogenbrücke der Grand-Trunk-Bahn, die, in unmittelbarer Nähe der neuen Brückenstelle, den Niagarafluß mit einem Bogen von 167 m Stützweite überspannt. In konstruktiver Hinsicht sind verschiedene Gesichtspunkte, die im europäischen Brückenbau schon seit längerer Zeit wegleitend waren, berücksichtigt worden. (Schweiz. Bauztg.)

— Die 5300 km lange „Lincolnstraße“ für Kraftwagen. Diese für den Kraftwagenverkehr geschaffene, von Newyork nach San Franzisko führende Straße ist die längste aller amerikanischen Kraftwagenstraßen. Nach einer Mitteilung in Nr. 28 des laufenden Jahrganges der VDI-Nachrichten, der Mittwochausgabe des Vereins deutscher Ingenieure, reichen die Vorarbeiten zu dieser nunmehr vollendeten Kraftwagenstraße über ein Jahrzehnt zurück. Man ist zurzeit mit einigen baulichen Berichtigungen beschäftigt, um Geländekreuzungen mit Eisenbahnen zu beseitigen und die Straßenbeleuchtung nach den neuesten Erfahrungen zu ergänzen. Die aufs sorgfältigste angelegte Straße dient dem Personen- und Lastkraftwagenverkehr. Innerhalb des Bezirkes Lake (Indiana) liegt die sogenannte „Ideal Section“, eine etwa 2 km lange Musterstrecke, die für spätere Kraftwagenstraßen vorbildlich sein soll. Auf dieser Strecke ist die Straße etwa 30 m breit, wovon 12,20 m mit einer 25 cm starken Betonschicht mit Stahldrahteinlagen gepflastert sind; dabei wurde mit einem auf vier Räder verteilten Höchstgewicht von 12,7 t gerechnet. Der gepflasterte Streifen ist in zwei innere Fahrbahnen für Personenkraftwagen und zwei äußere für Lastkraftwagen, je eine in jeder Richtung, eingeteilt, wobei mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 15000 Personenkraftwagen mit einer mittleren Geschwindigkeit von 56 km in der Stunde und von 5000 Lastkraftwagen mit 16 km Geschwindigkeit in beiden Richtungen gerechnet wurde. Sollten diese Zahlen im Verkehr zwischen zwei Orten wesentlich überschritten werden, so soll auf dieser Strecke eine Entlastung durch eine Parallelstraße eintreten. In den Kurven beträgt der Krümmungshalbmesser grundsätzlich nicht weniger als 300 m. Wo sich dieses Maß aus örtlichen Gründen nicht erreichen läßt, ist die Außenkante entsprechend überhöht. Auf jeder Seite des gepflasterten Weges befindet sich ein Erdstreifen, in den Abflußrohre eingebettet sind; in dem Erdstreifen liegt auch ein Kiesweg für Fußgänger.

— Neue Ljungström-Turbinenlokomotive für Argentinien. Die argentinische Regierung hat, wie die Ztsch. d. V. D. I. nach „Engineering“ berichtet, jetzt bei Nydkvist & Holm, Stockholm, eine Schmalspur-Turbinenlokomotive, Bauart Ljungström, bestellt, die, falls sie sich bewährt, den Vorläufer für eine große Zahl ähnlicher Nachbestellungen bilden soll. Die Lokomotive ist für den Betrieb mit flüssigem Brennstoff bestimmt und soll gegenüber den bisher benutzten Lokomotiven während der kalten Jahreszeit 50 % und während der heißen Jahreszeit 40 % Ersparnis im Brennstoffverbrauch erzielen. Besondere Vorteile erwartet man von dieser Bauart auch im Hinblick auf die großen Schwierigkeiten der Beschaffung von Speisewasser auf argentinischen Bahnen. Die Turbinenlokomotive soll 5,5 t Wasser im Kondensator und 5 t Wasser im Speisewasserbehälter mitführen und mit diesem Vorrat 800 km in 20 Stunden ohne Aufenthalt zurücklegen können, wobei der wirkliche Wasserverbrauch bei 700 t Zuglast hinter dem Tender nicht über 4 t und der Verbrauch an Heizöl nicht über 6,5 t betragen soll.

Gegenüber der bisher bekannten Bauart sind Einzelheiten des Luftvorwärmers, des Getriebes und der Anordnung der Kondensatorrohre abgeändert worden. Die Maschine erhält 120 t Dienstgewicht bei 65,6 km/h Geschwindigkeit und besteht aus zwei Teilen, dem Kesselfahrzeug auf einem vorderen Drehgestell und zwei festen Achsen und dem Kondensatorfahrzeug mit Turbinen und Getriebe auf vier Triebachsen, davon einer mit Seitenbewegung, und einer hinteren Laufachse. Von dem Gesamtradstand von 16,6 m entfallen 3,2 m auf die festen Achsen. Die Achsdrücke unter dem Kessel betragen je 11,5 t, die unter dem Kondensator je 12,5 t. Die Leistung am Umfang der Triebräder von 1,4 m Durchmesser beträgt rd. 1800 PS, die Kesselheizfläche 100 qm, die Überhitzerheizfläche 57 qm und die Heizfläche des Luftvorwärmers, der eine Ergänzung für den weniger wirksamen Teil der Rauchrohroberfläche darstellt, 800 qm. Der Kessel erhält 21 Atm. Betriebsdruck.

Bei Fahrt auf verhältnismäßig hügeliger Strecke, ähnlich der zwischen Stockholm und Upsala, mit 500 t Belastung hinter dem Tender, soll der Brennstoffverbrauch im Mittel bei kühlem Wetter nicht über 8,9 g/tkm und bei heißem Wetter nicht über 10,7 gtkm, bezogen auf die geförderte Nutzlast, betragen. Auch auf solchen Strecken, wo dem Kondensator keine Zeit zur Abkühlung gelassen wird und die Lufttemperatur 40° C. beträgt, soll der Verbrauch 11,6 g/tkm nicht übersteigen.

— Eine neue Andenquerbahn. Die Regierung von Chile erwägt den Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Antofagasta, dem großen Ausfuhrhafen des Landes, namentlich für Salpeter, und der argentinischen Provinz Salta im Norden des Nachbarstaates. Dabei müßten die Anden überschritten werden, doch gelten die dabei zu überwindenden Schwierigkeiten nicht für so groß wie bei der älteren Eisenbahn Valparaiso-Buenos Aires. Für den Norden von Argentinien würde die neue Bahnverbindung nach der Küste von der größten Bedeutung sein. Die Gegend ist reich an Naturschätzen; es wird dort Zucker, Holz und Getreide erzeugt, und in nächster Zeit wird wohl auch Erdöl gewonnen werden. Bis zur Küste des Atlantischen Ozeans bei Buenos Aires beträgt aber die Entfernung fast 1400 km, wenn auch Seeschiffe, den Parana bis Rosario hinauffahrend, 250 km näherkommen können. Die Küste des Stillen Ozeans ist dagegen nur etwa 650 km von Salta und Jujuy, den Hauptorten jener Gegend, entfernt, und so würde denn eine Bahnverbindung nach Westen viele der Schwierigkeiten beseitigen oder wenigstens mildern, die der Nutzbarmachung der Naturschätze deshalb entgegenstehen, weil die bei ihrer Abförderung zu überwindende Entfernung bis zum Ausfuhrhafen zu groß ist. Die meisten Eisenbahnen in Nordargentinien weisen Meterspur auf, die auch in Chile in weitem Maße verbreitet ist, so

daß ein Zusammenschluß beider Netze den Verkehr lebhaft fördern würde. Dabei muß außerdem noch berücksichtigt werden, daß die Westküste von Amerika durch den Panamakanal erheblich an Bedeutung für den Weltverkehr gewonnen hat.

Rechtspflege.

— Keine Verpflichtung zur Fortzahlung des Gehalts beim Teilstreik. Im Anschluß an unsere Mitteilung in Nr. 13, S. 226 geben wir die am 6. Februar d. J. ergangene Entscheidung des Reichsgerichts ihrer Wichtigkeit wegen im Wortlaut wieder:

Die Klägerin, die in K. die elektrische Straßenbahn betreibt, mußte diesen Betrieb in der Zeit vom 9. bis zum 20. Mai 1920 einstellen, weil infolge eines die Erlangung höherer Gehalts- und Lohnbezüge bezweckenden Streiks ihrer Angestellten und ihrer dem Metallarbeiterverband angehörigen Arbeiter das Kraftwerk des Betriebes stillgelegt und von anderer Seite elektrische Kraft nicht zu erhalten war. Der Streik hatte keinen Erfolg. Die Streikenden nahmen am 20. Mai 1920 die Arbeit wieder auf, ohne eine Gehalts- oder Lohnerhöhung erreicht zu haben. Die Beklagten, als Fahrer, Schaffner und Kontrolleure im Dienste der Klägerin stehend und dem Transportarbeiterverband angehörig, hatten ebenfalls Erhöhung ihrer Bezüge verlangt, sich aber am Streik nicht beteiligt, vielmehr ihre Dienste der Klägerin zur Verfügung gestellt und verlangten deshalb Zahlung ihres Lohnes für die Dauer der Betriebseinstellung. Die Klägerin verweigerte die Zahlung und beantragte mit der Klage die Feststellung, daß den Beklagten ein Anspruch auf Lohnzahlung für die fragliche Zeit nicht zustehe. Die Klage wurde jedoch abgewiesen, die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Die Klägerin hat Revision eingelegt und beantragt das Berufungsurteil aufzuheben und nach ihrem Berufungsantrag, d. h. im Sinne der Klage, zu erkennen. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Beklagten glauben zum Verlangen der vereinbarten Vergütung für die Zeit der Betriebseinstellung im Hinblick auf § 615 BGB. berechtigt zu sein, weil sie, indem sie sich der Klägerin auch während dieser Zeit zur Verfügung stellten, das ihrige zur Leistung der versprochenen Dienste getan hätten und die Klägerin durch Nichtannahme dieser Dienste in Verzug geraten sei. Die Klägerin dagegen macht geltend: Infolge des durch den Streik verursachten Mangels an elektrischem Strom, also infolge eines weder von ihr noch von den Beklagten zu vertretenden Umstandes, sei den Beklagten unmöglich gewesen, die versprochenen Dienste zu leisten; von einem Annahmeverzug könne daher keine Rede sein, vielmehr hätten die Beklagten nach § 323 BGB. den Anspruch auf die Gegenleistung, die vereinbarte Vergütung, verloren. Die Vorinstanzen billigen auf Grund des § 615 BGB. den Standpunkt der Beklagten. Die erste Instanz unterscheidet im Anschluß an Trautmann in Gruchot Beitr., Bd. 59, S. 434 ff. (ihm zustimmend im Urteil das Landgericht I Berlin vom 6. Oktober 1919 Jur. Woch. 1920, S. 504, ähnlich Oertmann Arch. Ziv.-Pr., Bd. 116, S. 1 ff.) zwischen dem Leistungsanteil des Schuldners (Dienstpflichtigen) und der Mitwirkung des Gläubigers (Dienstberechtigten) und nimmt Annahmeverzug der Klägerin an, weil den Beklagten unter der Voraussetzung, daß die Klägerin das ihrige, nämlich die Beschaffung des elektrischen Stromes, zur Vertragserfüllung beigetragen haben würde, die ihnen obliegende Leistung durchaus möglich gewesen wäre, und die in diesem Sinne mögliche Leistung auch der Klägerin angeboten hätte . . .

Nicht zuzustimmen ist der Revision, wenn sie, dem Gutachten von Prof. Kaskel folgend, die Ansicht vertritt, daß der Arbeitnehmer einen Anspruch gegen den Arbeitgeber nicht nur auf Bezahlung des vereinbarten Lohnes, sondern auch auf Beschaffung der Arbeitsunterlage habe . . . Fehlt es aber an einem Recht des Arbeitnehmers auf Beschäftigung, dann kann von einer Pflicht des Arbeitgebers zur Bereitstellung eines ordnungsmäßigen Betriebes und von einer Pflicht zur Lieferung von Werkzeugen und Stoffen keine Rede sein.

Man darf aber, um zu einer befriedigenden Lösung des Streites zu gelangen, überhaupt nicht von den Vorschriften des BGB. ausgehen, muß vielmehr die sozialen Verhältnisse ins Auge fassen, wie sie sich seitdem entwickelt und in der Gesetzgebung der neuesten Zeit auch ausdrückliche Anerkennung gefunden haben. Das BGB. trägt sozialen Rücksichten vielfach Rechnung, und das trifft namentlich auch für das Recht des Dienstvertrages (vgl. §§ 617, 618, 619 u. a.) zu. Immer aber wird dabei nur das Rechtsverhältnis jedes einzelnen Dienstpflichtigen zum Dienstberechtigten betrachtet. Das BGB. steht also den Verhältnissen seiner Entstehungszeit entsprechend auf einem individualistischen Standpunkt. Inzwischen hat aber der Gedanke der sozialen Arbeits- und Betriebsgemeinschaft Ausbreitung und Anerkennung gefunden, der das Verhältnis zwischen dem Arbeitgeber und den Arbeitnehmern, wenigstens bei größeren Betrieben der hier vorliegenden Art, beherrscht. Von diesem Gedanken und damit von den tatsächlichen sozialen Verhältnissen aus ergibt sich auch die Lösung im Sinne der Klägerin. Es handelt sich nicht mehr nur um das Verhältnis des einzelnen Arbeiters und Arbeitgebers, sondern um eine Regelung zwischen zwei Gruppen der Gesellschaft, dem Unternehmertum und der Arbeiterschaft. Freilich setzt das Tätigwerden des einzelnen Arbeiters im Betrieb auch heute den Abschluß eines Einzelarbeitsvertrages voraus. Aber mit diesem Einzelvertrag tritt der einzelne Arbeiter in die Arbeiterschaft und damit in die Gesamtorganisation des Betriebes, dessen Ergebnis nicht mehr vom Unternehmer allein mit seinem Kapital und seinen Arbeitsmitteln, sondern im gemeinschaftlichen Zusammenwirken von Unternehmer und Arbeiterschaft gewonnen wird.

Auf diesem Gedanken der gemeinschaftlichen Arbeit beruhen die neueren Gesetze auf dem Gebiete des Arbeiterrechts, insbesondere des Betriebsrätegesetzes vom 4. Februar 1920, das den Betriebsvertretungen der Arbeiter und Angestellten eine weitgehende Mitwirkung zur Wahrnehmung der sozialen und wirtschaftlichen Interessen der Arbeitnehmer des Betriebes und auch in bezug auf Betriebsleitung und Betriebsleistung einräumt. Der Arbeitnehmer ist nicht nur ein bloßes Werkzeug des Unternehmers, sondern ein lebendiges Glied der Arbeitsgemeinschaft. Dem entspricht es dann aber auch, wenn die Arbeitsgemeinschaft aus Gründen, die nicht vom Unternehmer ausgehen, versagt, die Folgen nicht nur ihn treffen. Das gemeinschaftliche Zusammenwirken von Unternehmer und Arbeiterschaft bildet die Grundlage des Betriebes. Der Betrieb aber und seine Erträgnisse bilden wiederum die Grundlage für die Lohnzahlungen. Ist also der einzelne Arbeiter ein Glied der Arbeiterschaft und der zwischen dieser und dem Unternehmer bestehenden, die Grundlage des Betriebes bildenden Arbeitsgemeinschaft, dann ist es selbstverständlich, daß, wenn infolge von Handlungen der Arbeiterschaft der Betrieb stillgelegt wird und die Betriebseinnahmen versiegen, es dem Unternehmer nicht zugemutet werden kann, für die Lohnzahlungen aus anderen Mitteln zu sorgen. Das muß auch für den hier vorliegenden Fall gelten, daß das Versagen der Arbeitsgemeinschaft nur von einem Teil der Arbeiterschaft ausgeht, während andere Arbeitnehmer des Betriebes arbeitsfähig und arbeitswillig bleiben. Es handelt sich dabei nicht um eine Haftung des Arbeitswilligen für die Streikenden, die abgelehnt, sondern darum, daß mit der durch einen Teil der Arbeiterschaft verursachten Stilllegung des Betriebes die Grundlage für die Lohnzahlungen im Betriebe ganz allgemein weggefallen ist.

Die Folge des Wegfalles dieser Grundlage müssen sich deshalb auch diejenigen der Arbeitnehmer gefallen lassen, die sich dem Streik der anderen nicht angeschlossen haben. Wollte man anders entscheiden, so würden sich unmögliche Zustände ergeben. Es könnte sein, daß nur ein kleiner Teil der Arbeiterschaft mit einer für die Fortführung des Betriebes unentbehrlichen Tätigkeit durch Streik den gesamten Betrieb stillegte und der Unternehmer allen anderen Arbeitern den Lohn auszahlen müßte, obwohl diese nur deshalb nicht arbeiten können, weil ihre Genossen nicht arbeiten. Dies ist mit dem Gedanken der Arbeitsgemeinschaft als Grundlage des Betriebes nicht vereinbar.

Dieses aus den sozialen Verhältnissen gewonnene Ergebnis läßt sich aber auch ohne Schwierigkeit den Vorschriften des BGB. einfügen. Den arbeitswilligen Beklagten ist durch die infolge des Streikes der übrigen notwendig gewordenen Stilllegung des Betriebes die Möglichkeit entzogen worden, die versprochenen Dienste als Fahrer, Schaffner und Kontrolleure zu leisten. Daraus ergibt sich aber unter der Voraussetzung, daß die Klägerin die Unmöglichkeit der Leistung nicht selbst zu vertreten hat, die Anwendung des § 323 BGB. zu ihren Gunsten. Von einem Annahmeverzug des Dienstberechtigten im Sinne des § 615 BGB. kann keine Rede sein, wenn der Dienstpflichtige außerstande ist, die angebotene Dienstleistung zu bewirken (§§ 293, 297 BGB.). Die rein wirtschaftliche Frage zu entscheiden, ob der Arbeitgeber in der Lage ist, eine Lohnerhöhung zu bewilligen, liegt völlig außerhalb der Aufgabe der Gerichte. Ihre Entscheidung den Gerichten aufzubürden, müßte zu unmöglichen Ergebnissen der Rechtsprechung führen.

Hervorzuheben ist, daß die hier getroffene Entscheidung von den Verhältnissen größerer Betriebe ausgeht und deshalb nur auf solche anzuwenden ist. Ob sich nicht auch bei solchen größeren Betrieben Fälle denken lassen, in denen, namentlich wenn es sich nicht um Lohnstreitigkeiten handelt, bei einem Teilstreik dem Arbeitgeber eine Entlohnung der Arbeitswilligen aufzuerlegen wäre, bedarf nicht der Erörterung. Umstände, die dazu Anlaß geben könnten, sind nicht behauptet.

Die Revision ist daher begründet, und es ist unter Aufhebung des Berufungsurteils und in Abänderung des Urteils der ersten Instanz der Klage stattzugeben.

Bücherschau.

— **Die neuen Steuergesetze.** Herausgegeben im Auftrage des Reichsfinanzministeriums, erläutert von Ministerialrat Dr. Zarden.

Über die Berechnung der neuen Steuern besteht in den weitesten Kreisen noch völlige Unklarheit, die begreiflich ist, da nicht weniger als 9 neue Steuern unmittelbar in Kraft getreten sind. Es ist daher sehr zu begrüßen, daß das Reichsfinanzministerium soeben eine Schrift über alle diese 9 neuen Gesetze hat herausgeben lassen. Der Ministerialrat Dr. Zarden hat die Brotversorgungsabgabe, die Rhein- und Ruhrabgabe mit den Gesetzen über die Erhöhung der Vorauszahlungen auf Einkommen-, Körperschafts- und Umsatzsteuer, das Gesetz über die Besteuerung der Betriebe, das Steuerzinsgesetz, die Verordnung über die Leistung von Abschlagszahlungen auf die Umsatzsteuer, das Gesetz über die wertbeständige Anleihe und über Abänderung einzelner Verbrauchssteuergesetze, die sogenannte Abrundungs-Verordnung und vor allem die über die Ablieferung ausländischer Vermögensgegenstände vom 25. August 1923 in zusammenfassender, übersichtlicher Form erscheinen lassen. (Verlag Otto Liebmann, Berlin W 57, Potsdamer Straße 96, Grundpreis 3,20 ℳ mal Teuerungszahl des Buchhandels.) Die Schrift enthält nicht nur die Gesetze im Wortlaut, sondern alle Ausführungsbestimmungen und Erlasse und mit zahlreichen praktischen Beispielen versehene Erläuterungen zu jedem einzelnen Gesetze. Insbesondere zur Devisen-Ablieferungsverordnung, über die so viel Unklarheit besteht, hat sich der Verfasser eingehend verbreitet. An der Hand dieser amtlichen authentischen Arbeit weiß nun jeder Steuerzahler, was er nach jedem einzelnen Gesetze für seine selbst zu errechnende Abgabe zu zahlen hat, und zu welchen Terminen.

— **Weltwirtschaft oder Weltuntergang!** Ein Weckruf an das deutsche Volk vom Wirklichen Geheimen Rat Dr. Hermann Kirchhoff. Gz. 0,50. Paderborn, Ferdinand Schöningh. Der Verfasser behandelt in dieser Schrift, die er als Weckruf bezeichnet, neben allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Fragen insbesondere das Verkehrswesen, namentlich das Eisenbahnwesen. Er vertritt die Auffassung, daß kein Kampf mit Kriegswaffen uns vor dem drohenden Untergange retten könne, sondern nur ein Kampf mit geistigen Waffen, mit denen die Entscheidungsschlacht geschlagen werden müsse. Er fordert Festhalten am passiven Widerstand im Ruhrgebiet und Durchdringung des Volkes mit Gemeinsinn und Opferwilligkeit zum Besten des Ganzen, Rückkehr zur Einfachheit und Sparsamkeit. Er erblickt die Möglichkeit unserer Errettung nur in der Entwicklung Deutschlands zu einem großen Industriestaat mit starker Ausfuhr, weil wir andernfalls unser Volk nicht ernähren können. Das Rückgrat eines solchen großen Industriestaates müsse ein gut geleitetes Verkehrswesen bilden. Der Verfasser empfiehlt die Vereinigung des gesamten Verkehrswesens (Eisenbahnen, Wasserstraßen, Post, Luftschiffwesen) in einem Reichsministerium, will aber dem so erweiterten Reichsverkehrsministerium lediglich Aufsichtsbefugnisse zugeteilt sehen. Unter dem politischen Reichsminister für das Verkehrswesen sollen besondere Reichsämter zur Verwaltung der einzelnen Verkehrszweige (Eisenbahnen, Post usw.) stehen. Die Entstaatlichung der Eisenbahnen lehnt der Verfasser ab, befürwortet aber die Einführung kaufmännischer Leitung. Er hält das Verfahren der gelegentlichen Heranziehung von Geschäftsleuten nicht für ausreichend, sondern verlangt, daß kaufmännisch geschulte Kräfte an der Leitung der Verkehrsunternehmen unmittelbar beteiligt werden. Was bisher in dieser Richtung geschehen sei, genüge nicht.

Wenn die Auffassungen über manche Gedanken des Verfassers auch geteilt sein mögen, so wird doch jeder Eisenbahner die Worte eines Mannes, der an hervorragender Stelle im Eisenbahnwesen gestanden hat und bereits mehr als einmal mit Vorschlägen über die Reform des Eisenbahnwesens öffentlich hervorgetreten ist, mit Interesse lesen. v. S.

— **Das neue Verkehrsbuch für Baden.** Dieser Tage ist in dritter Auflage das vom Badischen Verkehrsverband herausgegebene „Verkehrsbuch für Baden“ erschienen; es ist mehr als ein „Verkehrsbuch“, es ist ein Reise- und Wanderführer, der durch viele Bilder und ausgezeichnete Karten nicht nur anregend wirkt, sondern auch durch genaueste Durcharbeitung aller tatsächlichen Angaben ein fast unentbehrlicher Begleiter wird. Das Werkchen, das auch hübsch und dauerhaft ausgestattet ist, umfaßt das ganze Gebiet des Schwarzwaldes, von Mannheim begonnen, über Karlsruhe hinunter nach Basel und an den Bodensee; eine sehr eindrucksvolle Reliefkarte der Schwarzwaldhöhen, ein halbes Dutzend Stadtpläne, Übersichtskarten der verwickelten Gebirgsbahnen und sehr wirkungsvolle Photographien in natürlichen Farben geben dem über 200 Seiten starken Band eine Vielgestaltigkeit und eine Reichhaltigkeit, die dieses Wanderbuch weit über das Niveau eines Reiseführers erheben und der Schönheit des Schwarzwaldes und der badischen Kurorte und Sommerfrischen zweifellos neue Freunde werben werden.

— **Die Geschwindigkeitsregulierung der Elektromotoren.** Für die Praxis bearbeitet von Ingenieur Willibald Fuhrmann. Mit 77 Abbildungen. 1923. Akademisch-Technischer Verlag von Johann Hammel, Frankfurt a. M.-West. Preis: Grundzahl 3,00 ℳ mal Schlüsselzahl.

Mit dem Erscheinen des Buches wird zweifellos eine Lücke in der elektrotechnischen Literatur aufs beste ausgefüllt. Man darf dem Verfasser darin zustimmen, daß selbst in den Kreisen, die in erster Linie bei Anwendung des elektrischen Antriebes in Frage kommen, z. B. bei Maschinentechnikern und Betriebsleitern der verschiedenen industriellen und gewerblichen Anlagen, über die mannigfaltigen Möglichkeiten der Geschwindigkeitsregulierung der Elektromotoren noch Unklarheiten und vielfach unrichtige Anschauungen bestehen. Und so kann es nicht Wunder nehmen, daß oft bei Anwendung des elektrischen Antriebes die vielen Vorzüge des Elektromotors entweder gar nicht oder nur in beschränktem Maße zur Geltung kommen; durch zweckwidrige Maßnahmen können sogar in manchen Fällen die großen Vorzüge des Elektromotors gegenüber anderen Antriebsarten sich ins Gegenteil verkehren. Der Verfasser beklagt sich, daß einer allgemeinen Verwendung von regulierbaren Elektromotoren noch immer der Umstand hemmend entgegensteht, daß die Betriebsverhältnisse der anzutreibenden Arbeitsmaschinen und deren Verhalten bei verschiedenen Geschwindigkeiten vielfach nur mangelhaft bekannt sind. Die Folge ist, daß von Betriebsleitern vielfach anderen Mitteln zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, z. B. den schnell arbeitenden Werkzeugen, Vorrichtungen zum leichteren und schnelleren Aufspannen der Werkstücke, Schablonen, Lehren, Transportmittel oder der Steigerung der persönlichen Leistungsfähigkeit des Arbeiters auf physiologischer Grundlage (Taylor-System) usw. ein regeres Interesse entgegengebracht wird als der Regulierbarkeit der Antriebe im allgemeinen und der elektrischen Antriebe im besonderen; daraus geht hervor, daß man sich in vielen Betrieben der Bedeutung der Arbeitsgeschwindigkeit und ihrer möglichst genauen Anpassung an den jeweiligen Arbeitsprozeß nicht bewußt ist. Man verläßt sich gern auf die Angaben der Hersteller der Arbeitsmaschinen oder auf die Aussagen der sie bedienenden Arbeiter; oft läßt man die vorhandenen Transmissionen für die Arbeitsgeschwindigkeit bestimmend sein. Es scheint danach auf diesem Gebiete noch viel gesündigt zu werden; hier will das vorliegende Buch mit Ratschlägen helfend einspringen. Der Verfasser hat seinen Darlegungen eine Form gegeben, die allen technisch Gebildeten verständlich sein muß. Es werden aufs gründlichste die verschiedenen Verfahren der Geschwindigkeitsregulierung bei den verschiedenen Motorarten in Theorie und praktischer Durchführung zur Sprache gebracht und in diesem Zusammenhange der Reihe nach die Gleichstrommotoren (Nebenschluß-, Reihenschluß- und Doppelschlußmotoren) und die Wechselstrommotoren (Drehstrom-Einphasenmotoren) behandelt.

In einem Schlußabschnitt sind nochmals die allgemeinen Gesichtspunkte erörtert, die für die Beurteilung von betrieblichen Fragen und insbesondere bei der Einrichtung von regulierbaren elektrischen Antrieben von Wichtigkeit sind.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektion Münster (Westf.) Am 1. Oktober 1923 wird die normalspurige Reststrecke Wehrbleck-Diepholz der Nebenbahn Sulingen (Han.)-Diepholz mit den Stationen Barver und Rehden-Wetschen für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektion Oppeln. Am 1. Oktober d. J. wird der auf der Strecke Groschowitz-Brockau an der Abzweigung nach dem Personenbahnhof Oppeln liegende, bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr dienende Bahnhof Oppeln Ost für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen,

Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe notwendig ist, wird bis auf weiteres ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektion Stuttgart. Die an der Strecke Pforzheim-Horb liegenden Stationen Brötzingen, Dillstein und Dill-Weißenstein erhalten vom 1. Oktober 1923 an die Bezeichnungen Pforzheim-Brötzingen, Pforzheim-Dillstein und Pforzheim-Weißenstein.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 130 vom 15. August 1923 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die Sitzung des Technischen Ausschusses in Lübeck am 5./7. September 1923;

Nr. I 149 vom 11. September 1923 an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend verschiedene Anträge auf Änderung des VWÜ.;

Nr. III 147 vom 28. August 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung;

Nr. V 456 vom 5. September 1923 an die Vereinsverwaltungen und vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend Kosten für gelieferte Drucksachen des Vereins;

Nr. V 467 vom 10. September 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober 1923 wird die normalspurige Reststrecke Wehrbleck-Diepholz der Nebenbahn Sulingen (Han.)-Diepholz mit den Stationen Barver und Rehden-Wetschen für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Der Haltepunkt Freistatt ist nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 4. April 1909.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (1286)

Münster (Westf.), den 6. September 1923.
Reichsbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. erhalten die an der Zweigbahn Gleiwitz-Poremba gelegenen Ladestellen andere Bezeichnungen:

a) Königin Luisegrube Südfeld künftig „Guidogrube“,
b) Koksanstalt Glückauf bei Königin Luisegrube Südfeld künftig „Koksanstalt Glückauf“,
c) Koksanstalt bei Königin Luisegrube Ostfeld künftig „Koksanstalt Poremba“.

Oppeln, den 25. August 1923. (1287)
Reichsbahndirektion
(Oberschlesische Eisenbahnen).

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der auf der Strecke Groschowitz-Brockau an der Abzweigung nach dem Personenbahnhof Oppeln liegende, bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr dienende Bahnhof Oppeln Ost für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe notwendig ist, wird bis auf weiteres ausgeschlossen.

Der Bahnhof Oppeln Ost wird in den Reichsbahn-Gütertarif, in den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Gütertarif, in den Ostdeutsch-Südwestdeutschen Gütertarif und in den Ostdeutsch-Bayerischen Gütertarif einbezogen.

Oppeln, den 6. September 1923. (1310)
Reichsbahndirektion
(Oberschlesische Eisenbahn).

4. Güterverkehr.

Reichsbahngütertarif, Heft C I b.

Am 20. September 1923 werden die Umlade- und Rollbockgebührensätze der Schmalspurbahnen des Reichsbahndirektionsbezirks Erfurt je für 100 kg wie folgt erhöht:

für Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 0,4 auf 0,6 Tarifpfennige,
für Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren usw.) von 2 auf 3 Tarifpfennige,
für Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) von 1,6 auf 2,4 Tarifpfennige.

Die im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b, unter lfd. Nr. 77 auf Seite 46 und 47 vorgesehenen Sätze werden hierdurch geändert. Die alsbaldige Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (RGBl. 1914, S. 455). (1292)

Erfurt, den 13. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.
Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit Wirkung vom 11. September 1923 werden die in den Schnitten I der Abteilungen A (Brenner) und B (Tarvis) enthaltenen deutschen Schnittsätze um 177 088 v. H. erhöht. Die Frachtsätze dieser Schnitte sind sonach mit 1772 zu vervielfachen. Die Bekanntmachung vom 30. August 1923, wonach die Frachtsätze der Schnitte I mit 709 zu vervielfachen waren, tritt mit dem 11. September 1923 außer Kraft. (1301)

München, den 10. September 1923.
Tarifamt beim RVM, ZB.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Dienstkohlenausnahmetarif. D. Polnischoberschlesisch-deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). E. Schmalspurbahnwechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 18. September d. J. werden in den deutschen Gütertarifen die Grundzahlen um hundert Prozent und die Schlüsselzahl von 4,5 Millionen auf 18 Millionen erhöht. Die Erhöhung der Gebührensätze ohne Schlüsselzahl und der Tiertarif beträgt 700 %.

Die gleiche Tarifmaßnahme wird zum gleichen Zeitpunkte in obigen Tarifen durchgeführt. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der Tarife unter A, C und E ist erteilt.

Oppeln, den 16. September 1923. (1313)
Reichsbahndirektion Oppeln
zugleich namens der beteiligten Verwalt.

Deutsch-nordischer Güterverkehr.

Die deutschen Schnittfrachtsätze und die sonstigen in Tarifmark berechneten Gebühren sind mit Gültigkeit vom 18. d. M. zu verdoppeln und erst dann mit der Schlüsselzahl zu vervielfältigen. Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 14. September 1923. (1309)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahngüterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Wirkung vom 20. September 1923 werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8 (1) und 9 um 700 v. H. unter Aufrundung auf volle 1000 ℳ erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO (RGBl. 1914 Seite 455). (1316)

Altona, den 15. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Vom 18. September 1923 an werden die festen Grundzahlen verdoppelt. Die Schlüsselzahl beträgt 18 000 000.

Dresden, am 16. September 1923. (1307)
Reichsbahndirektion.

Reichsb. Pers.- u. Gep.-Tarif Tl. II.

Mit sofortiger Gültigkeit werden versuchsweise im Bereich der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums Leichen auch befördert, wenn sie in einem Holzsarge verschlossen sind, der in einen luftdicht verschraubten Leihsarg aus verzinktem Eisenblech eingesetzt ist.

Erfurt, im September 1923. (1323)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil I und Teil II Heft 1 und 2.

Ab 18. September 1923 (einschließlich) wird die Schlüsselzahl für die Umwandlung der Tarifmark in Reichsmark auf 18 000 000 festgesetzt bei gleichzeitiger Verdoppelung der Grundzahlen. Hierdurch tritt eine Erhöhung der Frachten für die deutschen Strecken um 700 v. H. ein. (1322)

Köln, den 14. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahntiertarif Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 18. September d. J. werden im Abschnitt F die besonderen Frachtzuschläge um 700 v. H. erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1321)

Elmshorn, den 17. September 1923.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 14. September 1923 angekündigte Tariferhöhung von 700 % wird zum 18. September 1923 durchgeführt:
a) durch Verdoppelung der Grundtarife,
b) durch die nach Maßgabe der Schlüsselzahl 18 000 000 aufgestellte Umrechnungstafel Nr. 4.

Aus diesem Anlaß erscheint zum Heft A (Besondere Bestimmungen) der Nachtrag 5; die Hefte C I a (Frachtsatzzeiger), C I b (Stationsfrachtsätze usw.), C I c (örtliche Gebühren) und C II (Ausnahmetarife) aber werden neu herausgegeben. Bei dem Heft C II wird außerdem die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 10 a bis zum 31. Oktober 1924 verlängert. Die Ausnahmetarife 14 und 16 werden auf einzelne Privatbahnen ausgedehnt.

Die in dem Nachtrag und den angeführten Heften enthaltenen Grundzahlen werden nach Maßgabe der Umrechnungstafel Nr. 4 in Reichsmark umgewandelt. Nur die Gebühren im Heft A, Abschnitt C (besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif) werden in Reichsmark veröffentlicht.

In der Umrechnungstafel sind bei den Reichsmarkbeträgen die letzten 3 Nullen weggelassen, die aber bei der Umwandlung mit zu berücksichtigen sind.

Näheres enthält die am 17. September 1923 erscheinende Sondernummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (1318)

Berlin, den 14. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Wirkung vom 18. September 1923 ab einschließlich werden aus dem Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln ausgeschlossen Kartoffeln, die zur Industrieverarbeitung bestimmt sind. Die Abkürzung der Bekanntmachungsfrist ist genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. September 1923. (1311)
Reichsbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der begleitscheinpflichtige Nachnahmebetrag — Ausf.-Best. II (1) zu § 72 EVO. — von 50 000 *M.* auf 350 Millionen Mark und der Barvorschuß Ausf.-Best. III zu § 72 EVO. von 30 000 *M.* auf 30 Millionen Mark festgesetzt.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1314)

Berlin, den 17. September 1923.
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 63. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. August 1923.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in der Entfernungstafel I nachgetragen: „Obereichstätt mit der Schnittentfernung Ansbach 78 km". (1300)

München, den 12. September 1923.
Tarifamt b. RVM. ZB.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II. (Ausnahmetarif.)

Mit Gültigkeit vom 15. bis 30. September 1923 tritt auf den Reichsbahnen ein Ausnahmetarif 15 für motorlose Flugapparate (Segelgleitflugzeuge) — auch zerlegt — bei Aufgabe als gewöhnliches Frachtgut in Kraft. Die Fracht wird für jede Frachtbriefsendung und verwendeten Wagen nach den Frachtsätzen der allgemeinen Stückgutklasse I für 150 kg nach den Entfernungen des Kilometerzeigers berechnet.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1302)

Berlin, den 13. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Umrechnungstafel.

In der am 1. September 1923 gültigen Umrechnungstafel Nr. 2 ist bei 202 Tarifmark der Reichsmarkbetrag in 363 600 abzuändern. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1293)

Berlin, den 13. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teil I (Tfv. 1 b und 501).

Am 18. September 1923 treten in Kraft:
1. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Januar 1923, der Nachtrag XI,
2. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, vom 1. Oktober 1922, der Nachtrag XV.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs, insbesondere die mit unserer Bekanntmachung vom 14. September 1923 bekanntgegebenen Erhöhungen im Güter- und Tierverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 14. September 1923. (1296)
Reichsbahndirektion.

Tarif Nr. 401. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 10 des Tarifs „Glückhilfgrube unterer Anschluß" mit allen Angaben und Entfernungen zu streichen und die Bezeichnung „Glückhilfgrube oberer Anschluß" in „Glückhilfgrube" abzuändern.

Breslau, den 11. September 1923. (1290)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Tarifhefte 1 und 2.

Im Verkehr mit den Stationen Poremba und Zaborze treten vom 1. Oktober 1923 ab und im Verkehr mit der Station Ludwigshafen (See) vom 25. November 1923 ab Entfernungsänderungen ein.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. usw. Netz). (1320)

Breslau, den 15. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Mit Wirkung vom 18. September 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachten, sowie die Neben- und örtlichen Gebühren um rund 700 % erhöht. Aus diesem Anlaß werden vom gleichen Zeitpunkt ab die Sätze der Grundtarife vom 20. August 1923 verdoppelt und die für den Güterverkehr gültige Schlüsselzahl zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark von 4 500 000 auf 18 000 000 festgesetzt. Infolgedessen wird außer der Neuausgabe von Tarifen die Tafel Nr. 4 zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark neu ausgegeben; ferner erscheinen Tarifnachträge zu einzelnen Tarifen sowie eine Umrechnungstafel für den Tierverkehr. Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 14. September 1923. (1297)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 18. September 1923 tritt der Nachtrag 16 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um rund 700 v. H. durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. September 1923.
Reichsbahndirektion (1319)

Polnischoberschlesisch-deutscher Eisenbahngüter- und Tiertarif (Kartierungstarif).

Mit Gültigkeit vom 15. September 1923 werden die Eisenbahnen des Saargebietes in den obengenannten Tarif einbezogen. Die Frachtberechnung zwischen den polnischoberschlesischen Stationen und polnischoberschlesischen - deutschoberschlesischen Landesgrenzen erfolgt in derselben Weise wie im Verkehr nach Deutschland, zwischen den Saarbahnstationen und den deutschoberschlesisch-polnischoberschlesischen Landesgrenzen nach Maßgabe des Wechseltarifs „Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen". Nachnahmen und Barvorschüsse sind unzulässig. Die Lieferfristzuschläge erhöhen sich im Verkehr mit den Saarbahnen um einen Tag. Im Frachtbriefe ist außer der deutschoberschlesisch - polnischoberschlesischen Landesgrenze eine der folgenden Saarbahnübergangsstationen vom Absender vorzuschreiben:

Zweibrücken Grenze,
Eichelscheid Grenze,
Schönenberg-Kübelberg Grenze,
Wallhausen Grenze,
Büschfeld Grenze,
Taben Grenze.

Oppeln, den 10. September 1923. (1291)
Reichsbahndirektion Oppeln. (Oberschles. Eisenbahnen), zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Infolge der allgemeinen Tariferhöhung am 18. September 1923 um rund 700 v. H. werden im Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2 die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen und im Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien die Nebengebühren und die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen um rund 700 v. H. erhöht. Außerdem werden die festen Grundzahlen a) im Nachtrag XIX zum Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2; b) im Nachtrag XIX zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien; c) im Tarif für die schmalspurige Linie Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal verdoppelt. Schlüsselzahl 18 000 000. Die Durchführung der Tariferhöhung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Dresden, am 16. September 1923. (1308)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Saarbahnverkehr.

Außer Kraft gesetzt sind:

a) die Hefte 1, 2 und 3 für den Güterverkehr,
b) das Tarifheft für den Tierverkehr.

Frankfurt (M.), 10. September 1923.
Reichsbahndirektion. (1289)

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Teil II, Teil III und Teil IV.

Abänderung von Verhältniszahlen.

Mit Gültigkeit vom 17. September a. c. bis auf weiteres werden die Verhältniszahlen zur Umrechnung auf Mark und Para wie folgt abgeändert:

Mark 7500,
Para 6,5*).

*) Auch gültig im ösl. Donau-Umschlagverkehr.

Wien, am 13. September 1923. (1298)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Die im Abschnitt F des Tarifs in Markwährung und ungarischer Kronenwährung angegebenen Nebengebühren werden mit Geltung ab 24. September 1923 abgeändert. Die geänderten Nebengebühren sind bei den gesellschaftlichen Dienststellen in Erfahrung zu bringen.

München, im September 1923. (1305)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Ab 16. September 1923 bis auf weiteres werden die im Abschnitt F, Ziffer XX, für Deggendorf festgesetzten Gleisgebühren folgend festgesetzt:

von Deggendorf-Donaulände nach Deggendorf-Bahnhof oder umgekehrt: für Sendungen unter 5000 kg auf den Frachtbrief, für 100 kg 10 Schweizer Centimes, für Sendungen von 5000 kg und mehr auf den Frachtbrief, für 100 kg 5 Schweizer Centimes.

Das den gleichen Gegenstand betreffende Ausschreiben vom 10. August 1923, Z. 30021/T/23, tritt mit Ablauf des 15. September 1923 außer Geltung.

München, 10. September 1923. (1306)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B; Gütertarif, Teil II, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw.; Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Mit 17. September 1923 bis auf weiteres treten folgende erhöhte Verhältniszahlen für die Umrechnung der Tarifziffern in die Frachtsätze in Geltung:

für Mark 7500
für Para . . . . . 6,5.

Die bisherigen Verhältniszahlen für Mark und Para treten mit Ablauf des 16. September 1923 außer Kraft. (1299)

München, im September 1923.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güter-, Holz- und Getreideverkehr.

Mit Gültigkeit vom 17. September 1923 bis auf weiteres betragen die Verhältniszahlen zur Umrechnung auf

Mark 7500
Para . . . . . . 6,5.

Gleichzeitig wird der am 22. Mai a. c. eingeführte Frachtnachlaß für Güter der Klasse C im Verkehre der Stationen Regensburg-Bazias (ausschl.) und Veliki Gradiste (ausschl.) untereinander auf Sendungen im Verkehr zwischen Stationen der Strecke Regensburg-Mohacs (einschl.) beschränkt.

Regensburg, 15. September 1923. (1312)

---

5. Personen- und Güterverkehr.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

Ab 11. September d. J. wird, wie bei der Reichsbahn, die Schlüsselzahl im Gütertarif auf 4 500 000, im Personentarif auf 1,500,000 erhöht. (1288)

Siegen, den 10. September 1923.
Die Direktion.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 18. September 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 700 000 *M* für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (1294)

Berlin, den 12. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Bentheimer Kreisbahn.

Mit Gültigkeit vom 11. September 1923 werden die Beförderungsgebühren für Personen-, Gepäck und Expreßgut infolge Änderung der Schlüsselzahl erhöht. Ab 15. September 1923 erfolgt eine weitere Erhöhung durch Einführung von Zuschlagsentfernungen. (1295)

Bentheim, den 12. September 1923.
Der Betriebsdirektor.

Ruppiner Eisenbahn.

Die Tarifsätze unseres Binnen-Personentarifs werden zum 18. d. M. in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist uns von unserer Aufsichtsbehörde erteilt worden. (1317)

Neuruppin, den 15. September 1923.
Die Direktion.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teil I und II.

Mit Gültigkeit vom 18. September 1923 werden die Personenfahrpreise und die Gepäckfrachtsätze der deutschen Eisenbahnen um 500 v. H. erhöht, mit der Maßgabe, daß die erhöhten Preise bei den Monatskarten bereits am 14. September in Kraft treten. Die Expreßgutfrachtsätze werden vom gleichen Tage ab um 700 % erhöht. Die in den Ausführungsbestimmungen der vorgenannten Tarife enthaltenen sonstigen Gebührensätze werden in gleichem Maße heraufgesetzt. Infolgedessen wird vom gleichen Zeitpunkt ab die Schlüsselzahl für den Personen- und Gepäckverkehr von 1 500 000 auf 9 000 000, für den Expreßgutverkehr unter Verdoppelung der Grundbeträge von 4 500 000 auf 18 000 000 heraufgesetzt.

Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt.

Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Berlin, den 14. September 1923. (1303)
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 18. September 1923 werden die Fahrpreise des Berliner Stadt-Ring-Vorortverkehrs erneut erhöht, mit der Maßgabe, daß die erhöhten Fahrpreise für die Monatskarten bereits mit dem heutigen Tage in Kraft treten. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B zu § 32 EVO.) beträgt künftig 4 500 000 *M*, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO.) 3 600 000 *M*. Die in einer bes. Ausf.-Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für die Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf-Friedhof betragen künftig:

unter 1a 1: 11 520 000 *M*, 20 880 000 *M*, 37 440 000 *M*,
unter 1a 2: 324 000 000 *M*
unter 1b 1: 14 400 000 *M*, 28 800 000 *M*, 46 080 000 *M*,
unter 1b 2: 417 600 000 *M*.

Die in der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 47 EVO. angegebene Desinfektionsgebühr beträgt 34 000 000 *M*.

Im Anhang „Abfertigung von Reisegepäck von und nach Berliner Vorortstationen im Fernverkehr" werden die im ersten Satz auf Seite 15 des Tarifs angegebenen Überführungs- und Zuführungsgebühren wie folgt geändert:

Zu A Zuführungsgebühr	Zu B Zuführungs- + Überführungsgebühr
für je angefangene 10 kg	
900 000 *M*	900 000 *M* + 700 000 *M*.

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Berlin, den 15. September 1923. (1304)
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 39. | Berlin, den 27. September 1923 | LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

§ 25 des Preußischen Eisenbahngesetzes, eine Beeinträchtigung des Reichsbahnfiskus und eine soziale Unbill.

Vom Regierungsassessor **Mantey** in Erfurt.

Ein Gesetzesgreis von 85 Jahren weilt noch unter den Lebenden, verschont vom Strudel des Gesetzeschaffens und -reformierens der Kriegs- und Nachrevolutionszeit. Die Bezeichnung Greis ist eigentlich noch eine Euphemie; denn einmal sind die Gesetze im allgemeinen kurzlebiger als Menschen (heute könnte man sogar von einer Säuglingssterblichkeit unter ihnen reden), und sodann hat man schon den 50. Geburtstag des Pr. Ges. über d. Eis. Unt. v. 3. November 1838, das ich meine, in Bewunderung seiner Lebenszähigkeit gefeiert; Gleim (im Archiv f. Eis. 1888 S. 797 ff.) hat damals das Elixier in des Greises ureigenster Konstitution gefunden. Gleichwohl scheint mir heute mindestens ein Paragraph des Gesetzes, § 25, die zulässige Altersgrenze erreicht zu haben. Seiner Zurruhesetzung möchte ich das Wort reden. Der Ausspruch der Dienstunfähigkeit hat allerdings von kompetenter Stelle zu erfolgen.

Der Grundsatz des § 25 ist sattsam bekannt: Die Eisenbahn haftet für Sachschäden, die beim (unmittelbaren) Bahnbetriebe außerhalb eines Vertrages entstanden sind, unabhängig vom Nachweise eines Verschuldens, allein auf die Tatsache einer Beschädigung hin (während sie nach dem BGB. nur im Falle nachgewiesenen Verschuldens haften würde).

§ 25 ist ein Angstprodukt: Als in der dunklen Vorzeit der Technik die erste deutsche Bahn gebaut wurde, wollte man ja — wie es in einem (wahren) Märchen heißt — die Welt gegenüber dem neuen gefahrschwangeren Vehikel mit Brettern vernageln, d. h. die Strecke einzäunen, um der schwachmütigen Mitwelt schon den Anblick des Furchtbaren zu ersparen. „Die gefährliche Natur der Unternehmung“ (vgl. § 25) mußte also auch gesetzlich in Fesseln gelegt werden. Und so wurde laut den Gesetzesmaterialien die ursprüngliche Absicht, die Bahn nur für den durch ihre oder ihrer Leute eigene Schuld verursachten Schaden haftbar zu machen, aufgegeben und die jetzige Fassung gewählt, die auch solche Fälle umfaßt, in denen es der Bahn möglich wäre, ihre völlige Schuldlosigkeit nachzuweisen (vgl. Archiv f. Eis. 1891 S. 642).

Frei von Haftung wird die Bahn nur beim Nachweise höherer Gewalt oder „eigner Schuld des Beschädigten“. Die Geltendmachung des letztgenannten Befreiungsgrundes bildet praktisch die Regel. Aus der Art seiner Behandlung durch die Rechtsprechung erwachsen die im Thema bezeichneten Bedenken.

Zweierlei ist aus der Rechtsprechung des Reichsgerichts herauszuheben:

1. Nur die eigene Schuld des Beschädigten selbst, nicht auch die Schuld eines Beauftragten, Angestellten, Besitzdieners, kurz einer Hilfsperson ist Befreiungsgrund.
2. Der in § 254 BGB. ausgesprochene Grundsatz einer Verteilung der Schadentragung auf den bei der Entstehung des Schadens schuldhaft mitwirkenden Beschädigten je nach dem Grade seiner Schadensverursachung (unter Umständen volle Schadentragung durch ihn) ist nicht anwendbar.

Die reichsgerichtlichen Gründe wiederzugeben, ist hier nicht der Ort. Für den ersten Punkt finden sie sich bereits in Bd. 5 (S. 232) der Entscheidungssammlung. Spätere Entscheidungen — auch nach Inkrafttreten des BGB. — haben diesen Standpunkt beibehalten (vgl. Platho in dieser Zeitung, Jahrgang 1910,

S. 1441). Für den zweiten Punkt sind die reichsgerichtlichen Gründe auseinandergesetzt in Bd. 63, S. 273 ff., in nuce wiederholt in Bd. 98 auf S. 11. Auffallend ist allerdings, daß das RG. in der Zeit zwischen den beiden letztgenannten Entscheidungen bedenklich geworden war (vgl. Bd. 66, S. 405). Vom Schrifttum ist der Standpunkt des RG. fast ausnahmslos geteilt worden. Eine Polemik aus neuerer Zeit findet sich in EEE. Bd. XXXIII, S. 346 ff.

Für die eisenbahndienstliche Erledigung der Schadensfälle haben wir uns auf den Boden der höchstrichterlichen Rechtsprechung zu stellen.

Aus den vorerwähnten zwei Grundsätzen folgt:

Zu 1: Der Reichsbahnfiskus muß Schadenersatz leisten, wenn in Preußen der Pferdeknecht eines Viehhändlers angesichts eines nahenden Zuges leichtfertig mit einem Rudel Pferde noch über einen Überweg hinwegzujagen versucht mit dem Erfolg, daß einzelne Pferde vom Zuge erfaßt werden (der Fall findet sich in dieser Zeitung Jahrgang 1907, S. 210, als Auszug aus einer RG.-Entsch. wiedergegeben). Oder (ein Fall meiner Praxis) der Kutscher einer Brauerei überquert, zwischen leeren und daher beim Transport auf der Chaussee dröhnenden Bierfässern sitzend, in den Genuß und Anblick eines Butterbrotes versunken, die Strecke und wird über den Haufen gefahren; das Tragikomische an diesem Unfall, der zugleich die ahnungslose Gleichgültigkeit des wackeren Kutschers beim Passieren der Strecke und damit sein Verschulden aufdeckte, war, daß er während und nach dem für ihn persönlich glimpflich verlaufenen Zusammenstoß das Butterbrot nicht aus der Hand verloren hatte.

In beiden Fällen trägt die Bahn den vollen Schaden. Denn beschädigt ist, soweit der hier allein zu behandelnde Sachschaden in Frage kommt (der körperliche Schaden des Kutschers wird durch das Reichshaftpflichtgesetz rechtlich geregelt), der Geschäftsherr (Viehhändler, Brauereibesitzer). Dieser persönlich hat den Unfall nicht verschuldet. Vielleicht trifft ihn ein Verschulden insofern, als er nicht sorgfältig war in der Auswahl seiner Bediensteten (vgl. Platho a. a. O.). Aber du, Eisenbahn, beweise dieses Verschulden, wenn der Bedienstete bereits sein 25jähriges Dienstjubiläum gefeiert hat!

Die beiden Beispiele, deren Gattung das Hauptkontingent der in Preußen von der Bahn voll zu ersetzenden außervertraglichen Sachschäden stellt, sind typisch. Sie enthalten das bei Entstehung des Schadens mitwirkende Verschulden von Hilfspersonen des Beschädigten (Fall des § 254 Abs. 1 BGB.). Gleich ungünstig ist die Rechtslage der Bahn, wenn ein Verschulden der Hilfspersonen bei Abwendung eines bereits entstandenen Schadens vorliegt (z. B. schuldhaftes Nichtverhindern der Ausbreitung eines durch Funkenflug verursachten Waldbrandes — einer der Fälle des § 254 Abs. 2 BGB.).

In den übrigen Ländern besteht, soweit ich sehe, eine gleich ungünstige rechtliche Behandlung der Bahn bei der Sachschadenhaftung nicht (vgl. z. B. für Bayern § 58 AG.BGB. und Soergel Rspr. 1921 S. 508; für Württemberg Sachschadenhaftpflichtgesetz vom 4. VI. 03 und Soergel a. a. O. S. 569; für Braunschweig §§ 28, 29 AG.BGB. und Goldschmidts Zeitschr. Bd. 56, S. 491, sowie des weiteren die ebenda S. 492, Anm. 1, befindliche Zusammenstellung; für Thüringen vgl. § 54 der neu ergangenen Ausf.V.O. zum BGB. v. 16. 5. 23).

Zu 2. Der kleine Bauer treibt sein Vieh, der Invalide, die Rentnerin ihr Vermögen in Gestalt von Gänsen oder Ziegen über den Überweg, der Handelsmann überquert mit seinem Geschirr die Gleise. Karambolage zugunsten der Bahn . . . Alle diese kleinen Leute, die sich keine Hilfspersonen leisten können und in eigener Person an der Entstehung des Unfalls mitwirken, büßen so hart, daß „jedes“ (also auch das geringste) „eigene Verschulden den Schadensersatzanspruch“ (ganz) „ausschließt“, weil „die eine Teilung des Schadens zulassende Vorschrift des § 254 nicht angewendet werden kann“. (EEE. Bd. XXV, S. 418/19; vgl. auch a. a. O. S. 35 ff., insbesondere S. 37, aber auch EEE. Bd. XXIV, S. 18/19 und RG. Bd. 53, S. 398 ff.*)

Die in den Beispielen zu 2 zutage tretende soziale Unbill wird kraß, wenn man erwägt, daß gerade das in Gesellschaften zusammengeballte Kapital, das überhaupt nur durch Hilfspersonen handlungsfähig wird, hier rechtlich nie mit dem Maße gemessen werden kann, das an den kleinen Mann angelegt wird. (Vgl. auch Arch. 1891, S. 636 ff., insbesondere S. 647.) Verursacht aber das Preuß. Eis.-Ges. diese Unbill lediglich deshalb, weil es „nur aus sich selbst heraus, nur unter Zugrundelegung der ihm eigenartigen Grundsätze“ (RG. 63^{273}, 98^{11}) auszulegen und so einem der meist angewendeten Grundsätze des modernen Rechts unzugänglich ist, dann ist es ein Petrefakt, und sein Museumswert kann auch durch die Bestimmungen über „Bahngeld“ (das jedermann das selbständige Herumfuhrwerken auf den Schienen ermöglichte) nicht weiter erhöht werden. „Das Mindeste, was geschehen müßte, wäre, daß § 25 ganz wegfiele“ — dieser Wunsch stammt nicht etwa aus dem 20. Jahrhundert, sondern findet sich bereits in Hansemanns 1841 erschienener „Kritik des Preuß. Eisenbahngesetzes“ auf S. 70 (mit der Begründung, daß „die Bestimmungen des § 25 außerordentlich bedenklich für die Interessen und sogar für die Existenz der Eisenbahn-Unternehmungen“ seien).

Im 20. Jahrhundert kann der Wunsch Hansemanns nicht mehr genügen; es muß vielmehr eine einheitliche Regelung des Eisenbahnrechts von Reichs wegen der Rechtzersplitterung auch auf dem Gebiete der Eisenbahnsachschadenhaftung ein Ende machen. In Preußen wird diese Rechtzersplitterung noch dadurch auf die Spitze getrieben, daß Kleinbahnen nicht unter das Eis.-Ges. von 1838, sondern unter das Kleinbahngesetz vom 28. 7. 1892 fallen. Aber geradezu eine Verhöhnung des Einheitsstaates — als den manche Staatsrechtler das Deutsche Reich ansehen (vgl. z. B. Giese RV. 2. Aufl., S. 65) — ist es, daß allein in einem Reichsbahn-Direktionsbezirk, Erfurt, nicht weniger als dreierlei Recht (preußisches, thüringisches, bayrisches) bei außervertraglicher Sachschadenhaftung zu berücksichtigen ist, und man hier im fiskalischen Interesse erleichtert aufatmet, wenn der Unfall sich bei Kilometerstein x ereignet hat, der zwar hart an der thüringisch-preußischen Grenze, aber glücklicherweise noch auf Thüringer Gebiet liegt. Denn die (erst kürzlich publizierte) Thür. Ausf.-V.-O. zum BGB. vom 16. 5. 23 stellt in § 54 — der nur eine sprachliche Neuredaktion seines Vorgängers, § 90 des Weimarischen Ausführungsgesetzes zum BGB. ist —, das „Verschulden eines Dritten dem eigenen Verschulden des Beschädigten gleich, wenn der Dritte die tatsächliche Gewalt über die Sache für den Besitzer in dessen Haushalt oder Erwerbsgeschäft oder in ähnlichem Verhältnis . . . ausübt“. Diese Thüringer Bestimmung gestattet natürlich auch die Anwendung des § 254 BGB., da sie eben Ausführ.-V.O. zum BGB. ist.

Läßt sich indes ein Eisenbahnreichsrecht nicht im Handumdrehen schaffen, so mag man vorerst wenigstens den § 25 Pr. Eis.-Ges. zu Grabe tragen**). Die eingangs erwähnten Ausführungen Gleims zum 50. Geburtstag des Gesetzes sichern ihm ein Leichenbegängnis erster Klasse.

*) Vor Inkrafttreten des BGB. regelte das RG. (wie es in Bd. 53, S. 198/99 hervorhebt) das Verhältnis der Beteiligten bereits in einer dem § 254 BGB. entsprechenden Weise (offenbar in richterlicher Rechtsschöpfung) in Fällen der Haftung nach § 1 R.-Haftpflichtgesetzes. Mit gleicher Berechtigung hätte m. E. diese Regelung in Fällen des § 25 Pr. Eis.-Ges. Platz greifen und beibehalten werden können auch unter der Herrschaft des BGB., wenn eine unmittelbare Regelung aus dessen § 254 formell nicht angängig war. Vgl. die ähnliche Erscheinung der Anwendung des in § 618 BGB. enthaltenen allgemeinen Rechtsgedankens auf die außerhalb des Bereichs des BGB. liegenden Fälle des öffentlichen Beamtenrechts.

**) Vgl. Art. 3 und 105 EG.BGB., Eisenbahnstaatsvertrag vom 1. 4. 1920 § 10, Abs. II.

Schalter-Fahrkartendrucker.

Der Gedanke, die Fahrkarte in der Fahrkartenausgabestelle selbst erst im Augenblicke der Anforderung zu drucken, ist nicht neu. Schon etwa um 1901 machten französische Erfinder die ersten Versuche mit Schalter-Fahrkartendruckern, von denen einige auch auf deutschen Bahnhöfen im Probedienst gestanden haben sollen.

In Nr. 35 des Jahrgangs 1908 dieser Zeitung ist über einen Fahrkartendrucker deutschen Ursprungs berichtet worden, der etwa i. J. 1905 entstanden ist. Es handelte sich um eine von der Regina-Maschinenfabrik in Kalk bei Köln hergestellte, Anfang 1908 auf dem Hauptpersonenbahnhof Köln probeweise betriebene Einrichtung. Über die später vorgenommenen, einschneidenden Verbesserungen an diesem vom Ingenieur Friedlein, Köln-Kalk, erfundenen Apparat „Regina" ist in Nummer 56 des Jahrgangs 1911 berichtet. In Nr. 59 desselben Jahrgangs findet sich ein von der Eisenbahndirektion Köln veröffentlichter Hinweis, nach dem die Apparate wegen ungenügender Betriebssicherheit wieder abgeschafft werden mußten. Darauf wurden weitere Verbesserungen seitens der Hersteller in Aussicht gestellt. Dem Leitaufsatz der Nr. 27 des Jahrgangs 1913 ist zu entnehmen, daß die weitere Durchbildung und der Vertrieb des Regina-Fahrkartendruckers von den Felten-Guilleaume-Lahmeyer-Werken und nach Vereinigung dieser Werke mit der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft von letzterer mit bestem Erfolge in die Hand genommen worden ist. Die Zahl der im Jahre 1913 benutzten Regina-Apparate, die gegenüber allen damals bestehenden Schalter-Fahrkartenmaschinen die weiteste Verbreitung gefunden haben, soll in Deutschland und seinen Kolonien 220, in England und seinen Kolonien 30 betragen haben. Nach Auskunft der Hersteller sind zurzeit etwa 700 Druckapparate der AEG.-Bauart im Betrieb; mit Ausnahme von Frankfurt a. M. sind alle größeren und mittleren Fahrkartenausgabestellen der ehemaligen preuß.-hess. Staatseisenbahnen damit ausgerüstet. Auch nach Japan, Holland, der Tschechoslowakei, nach Südafrika und Argentinien sind derartige Maschinen geliefert. Der Aufsatz von 1913 berichtet an Hand zahlreicher Abbildungen über Bau und Betrieb und vielfache Verbesserungen dieser Druckmaschine. Hervorzuheben ist, daß der Anschaffungspreis sich 1913 auf 6000 ℳ stellte; danach ist zu ermessen, wie hoch sich die Beschaffungskosten für einen solchen Apparat heutzutage stellen. Auch von dem ersten rein elektrisch betriebenen Schalterdrucker der Regina-Bauart, der auf dem Hauptbahnhof Essen im Jahre 1913 im Probebetrieb stand, findet sich auf Seite 448 des Jahrgangs 1913 eine Abbildung. Auf Nachteile und Mängel, die sich bei Schalter-Fahrkartendruckmaschinen im allgemeinen einzustellen pflegen, ist in Nr. 43 des Jahrgangs 1913 von berufener Feder hingewiesen worden; gerügt wurde insbesondere die trotz aller Verbesserungen immer noch schwierige Bedienung der Apparate. Dort findet sich auch eine aus der Praxis stammende Rentabilitätsberechnung. Alles in allem war indessen, trotz der Beanstandungen, dem Schalter-Fahrkartendrucker an sich eine große Zukunft in Aussicht gestellt.



Abb. 1.
Schalter-Fahrkartendrucker.
(Bauart Siemens & Halske.)

Neuerdings hat die Firma Siemens & Halske einen Schalter-Fahrkartendrucker mit selbsttätiger Aufrechnung der Einnahmebeträge herausgebracht, über den die „Siemens-Zeitschrift" eingehend berichtet, der auch die beifolgenden Abbildungen entnommen sind. Der Fahrkartendrucker (Abb. 1) besteht im wesentlichen aus einem Druckwerk, einem Behälter für Fahrkartenpappen verschiedener Sorten, einer Kartenzubringeeinrichtung, einem Registrier- und Additionswerk und einem Getriebe, das von einem Elektromotor in Bewegung gesetzt wird. Mit solchem Fahrkartendrucker sollen 20—30 Karten in der Minute gedruckt werden können.

Der Druck erfolgt durch Druckplatten (Galvanos), die die Bezeichnung der Zugart, die Zielstation nebst Wegevorschrift und die Klassen- und Kilometerangaben tragen. Da diese Angaben aber nur einen Teil der Fahrkarte bilden, ist der Abdruck des Galvanos durch weitere Arbeit der Maschine zu ergänzen, nämlich durch Bezeichnung der Abgangstation sowie durch Aufdruck des Tagesstempels und eines Geheimzeichens. Alle diese Angaben sind als „stehende" zu bezeichnen, da sie genaue Abdrucke von dem jeweils benutzten Galvano und den in der Maschine festgelegten Zusatzbezeichnungen darstellen. Den Preisaufdruck sowie den Aufdruck der laufenden Nummer besorgt das Druckwerk in der Maschine; diese Aufdrucke sind als „veränderliche Aufdrucke" zu bezeichnen.

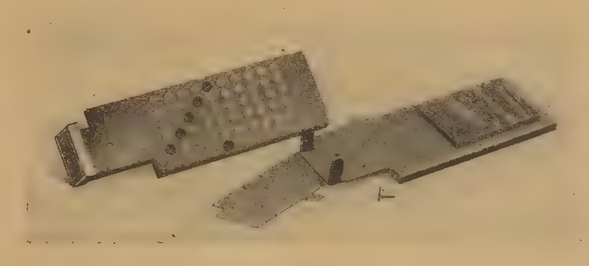


Abb. 2.
Druckplatte, auseinandergenommene.

Die Preise werden durch die Druckplatte selbst eingestellt; zu diesem Zwecke trägt sie Stifte, die bei Einführung der Platte in die Maschine die jeweiligen Preise auslösen und an zwei Stellen — auf der Fahrkarte und auf einem in der Maschine angeordneten Papierstreifen — zum Abdruck bringen. Aus Zweckmäßigkeitsgründen wird die in sich geschlossene Druckplatte mehrteilig ausgeführt (Abb. 2). Der in der Abbildung rechts befindliche Unterteil der Druckplatte trägt das Galvano, während der in der Abbildung links befindliche Oberteil als Preisstift- und Titelblattträger ausgebildet ist. Die Preisstiftträgerplatte ist in ihrer Längsrichtung mit fünf nebeneinanderliegenden Reihen von Löchern zur Aufnahme von je zehn Stiften versehen. Jede Druckplatte trägt auf der einen Seite noch einen weiteren Stift, den Schachtstift; dieser wählt je nach seinem Sitz die jeweils notwendigen Fahrkartenpappensorten, z. B. 3. Klasse Personenzug, Militärfahrkarten, Bahnsteigkarten, Hundekarten usw. aus den in der Maschine angeordneten Kartenschächten aus. Die Druckplatte (Galvano mit Überschuh) und Preisstiftträgerplatte sind mittels Plombenstiftes gegen Lösen und unbefugten Eingriff gesichert.

Das Zähl- und Additionswerk ist in dem Druckwerkrahmen angeordnet. Durch Zahnstangenübertragung wird der im Druckwerk durch die Druckplatte eingestellte Preis auf das Zählwerk zwangläufig übertragen. Die einzelnen Beträge werden beim Drucken in der Maschine zu einer Gesamtsumme aufgerechnet. Die Registriervorrichtung enthält einen Papierstreifen (Kontrollstreifen), der die wichtigsten Angaben — Preis, laufende Nummer, Klasse, Kilometerzahl, Zuggattung, Zielstation — vom Druckwerk fortlaufend abnimmt. Dieser Streifen dient als Unterlage für die verschiedenen Zwecke der Verkehrskontrolle. Jede Addition im Additionswerk und jede Verbuchung auf dem Kontrollstreifen kann durch verglaste Öffnungen in der Maschine beobachtet und abgelesen werden. Der Druck der Karten geschieht in drei Farben: schwarz, rot und

blau. Der Aufdruck auf die Fahrkarten erfolgt für die Art des Zuges (z. B. Eil- oder Personenzug), Abgangsstation, Zielstation und Wegevorschriften, sowie für die Klasse, Kilometeranzahl und den Preisaufdruck in Schwarzdruck. Für den Tagesstempel und für die laufende Nummer der Fahrkarte ist der Rotdruck vorgesehen, während die Kontroll- oder Geheimzeichen Blaudruck erhalten.

Die Druckvorgänge bei dem Drucken einer Fahrkarte sind nacheinander folgende: Erster Druckvorgang, Blaudruck: Drucken des Geheimzeichens, Adler oder dgl. (Bild 3a). Zweiter Druckvorgang, Rotdruck: Druck der laufenden Nummer und des Datums (Bild 3b), Dritter Druckvorgang, Schwarzdruck: Druck der Abgangsstation (zweimal), Kl(asse), M(ark), Preis und km (Bild 3c). Vierter Druckvorgang, Schwarzdruck: Zugart — Personenzug, Schnellzug usw., Zielstation mit Wegevorschrift, Kinderabschnitt (Bild 3d).









Abb. 3a. 3b. 3c. 3d

Die vier Druckvorgänge im Siemens-Schalter-Fahrkartendrucker.

Während des Druckes einer Fahrkarte sind folgende Handgriffe nötig: Der Schalterbeamte entnimmt dem besonderen Druckplattenschrank eine Druckplatte und führt diese in den sogenannten Druckmund der Maschine (Abb. 4). Hierauf wird die Maschine gekuppelt und der Druckvorgang beginnt. Der Fahrkartendrucker arbeitet nun fast selbsttätig: Er wählt mit seinem Schachtstift an der Druckplatte die Pappensorte aus, verbucht noch vor dem Drucken der Fahrkarte auf dem Kontrollstreifen die Verausgabung der Karte, stellt mit seinen Preisstiften selbsttätig den Preis ein, druckt die Fahrkarte in drei Farben und addiert den eingestellten Betrag zu der jeweiligen Gesamtsumme. Die fertige Karte fällt schließlich in die Ausgabeschale des Apparates. Für den Fall, daß eine Fahrkarte nicht erscheinen sollte — z. B. bei versehentlich ausverkauftem Schacht —, ist eine Vorrichtung vorgesehen, die den auf dem Kontrollstreifen verbuchten Betrag von außen auffallend sichtbar wieder entwertet.

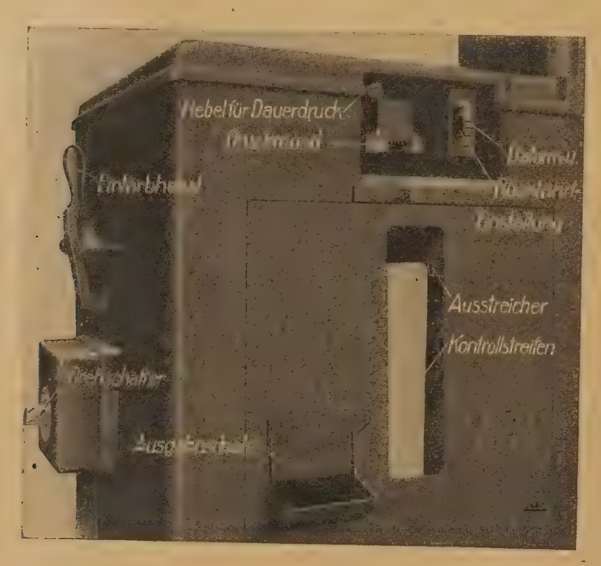


Abb. 4.

Das Einführen der Druckplatte und das Bedrucken der Fahrkartenpappe soll etwa 2—3 Sekunden erfordern, also nicht mehr Zeit als bei dem Schrankverkauf das Aussuchen der Fahrkarte und das besondere Eindrucken des Datumstempels. Für das Drucken mehrerer oder einer größeren Anzahl gleichartiger Karten ist ein kleiner Schalthebel vorgesehen, mit dem durch eine kleine Bewegung die Maschine auf „Dauerdruck" eingestellt werden kann (Abb. 4). Der Fahrkartendrucker wird mit bis 16 Pappenschächten geliefert; jeder Schacht faßt etwa 1000 Fahrkartenpappen. Die einzelnen Pappenstapel werden vor jedem Kartendruck geschüttelt, um ein sicheres Nachrücken der Pappen zu gewährleisten. Die Druckplatten für den Fahrkartendrucker werden — wie schon erwähnt — in besonderen Schränken aufbewahrt. Die Übersichtlichkeit über die Druckplatten soll selbst bei den umfangreichsten Einrichtungen insofern gewahrt bleiben, da die Platten klassenweise und alphabetisch geordnet, in den Schränken gelagert sind. Die Länge des vorbeschriebenen Fahrkartendruckers ist etwa 1340 mm, die Tiefe 570 mm und seine Gesamthöhe — einschließlich der Pappenschächte — 2000 mm. Die Türen zum Fahrkartendruckapparat sind verschließbar; der Schlüssel verbleibt im Besitz des Vorstehers der Fahrkartenausgabe oder seines Stellvertreters. Das Geheimzeichen im Druckapparat (Bild 3a) kann durch Verstellen (90°, 180° usw.) verändert oder auch gegen ein anderes beliebig auszuwählendes



Abb. 5.

Zeichen ausgetauscht werden. Bei etwaiger Störung der Stromzufuhr oder bei Revisionen kann der Schalterfahrkartendrucker von der Vorderseite aus auch handbedient werden.

Der Siemens-Schalterfahrkartendrucker kennzeichnet sich vor allem dadurch, daß er sich jeder Fahrpreisänderung oder Tarifgestaltung mit leichter Mühe anpaßt und daß er im regelrechten Betriebe rein elektrisch arbeitet; er wird infolge seines Mehrfarbendruckes und der Einschaltung von Geheimzeichen Fälschungen erschweren und infolge seines selbsttätigen Addierwerkes die Aufrechnungsarbeit bis auf ein Geringstmaß — Ablesen des Gesamtbetrages — erleichtern. Bei den jetzt leider in kurzen Zeitabständen immer wieder vorzunehmenden Tarifänderungen bedarf es, wie bereits erwähnt, keiner neuen Druckplatten (Galvanos), sondern nur eines einfachen Umsetzens der Preisstifte. Mit dem Siemens-Schalterfahrkartendrucker der in vorstehendem beschriebenen Bauart ist zurzeit der Hauptbahnhof Stuttgart versehen; in kurzer Zeit werden dort insgesamt 4 derartige Maschinen und im Hauptbahnhof Köln 12 solcher Apparate aufgestellt sein. Abb. 5 zeigt den Fahrkartendrucker im Betriebe; rechts ist der Druckapparat, und unmittelbar vor dem Schalterbeamten und links von ihm sind die Druckplattenschränke aufgestellt. W. M.

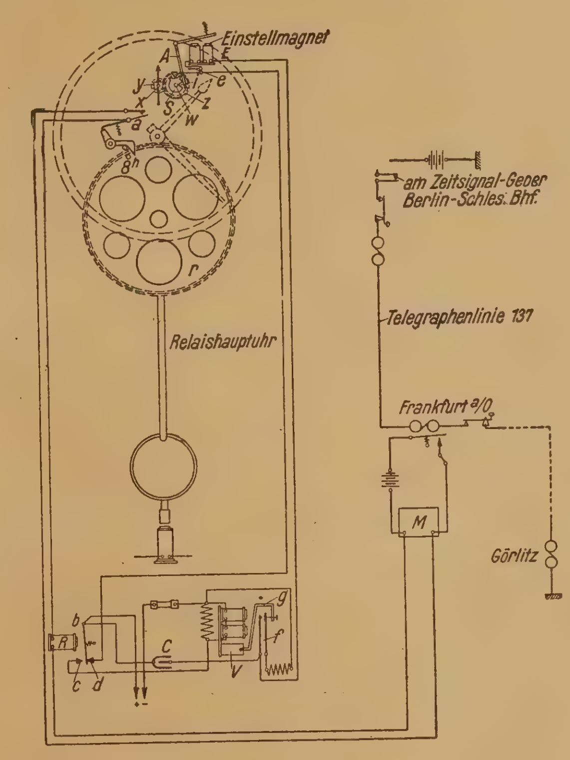
Selbsttätige Zeiteinstellung elektrischer Bahnuhren.

Von **H. Heiden**, Ing.

Für den Eisenbahndienst ist es unbedingt nötig, die Uhren aller Stationen im gesamten Eisenbahngebiet genau zeitlich zu halten. Diese Forderung sucht man bei der Deutschen Reichseisenbahn seit einigen Jahren dadurch zu erfüllen, daß man täglich den einzelnen Stationen die mitteleuropäischen Zeitzeichen (MEZ-Zeichen) auf den Bahntelegraphenleitungen zustellt. Die Zentrale dieses Zeitdienstes befindet sich auf dem Schlesischen Bahnhof in Berlin und ist mit einer Präzisions-Pendeluhr ausgerüstet, die nach der Sternwartezeit eingestellt wird. Auf den einzelnen Stationen werden die Uhren täglich mit dem MEZ-Zeichen verglichen und von Hand richtig gestellt. Nachdem sich jedoch gezeigt hat, daß bei diesem Verfahren Ablese- und Einstellfehler vorkommen können, bemühte man sich, zuverlässigere Einstellmethoden zu finden.

Wo es sich um den Zeitdienst in einem enger begrenzten Gebiet, wie z. B. dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin handelt, haben sich elektrische Zentral-Uhrenanlagen gut bewährt*). Diese Anlagen auf sämtliche Stationen des deutschen Bahnnetzes so auszudehnen, daß von einer Stelle aus alle Bahnuhren zeitlich gehalten werden, wäre technisch wohl möglich, ist aber aus wirtschaftlichen Gründen undurchführbar.

Geeignet, den erwähnten Übelstand abzuändern, ist eine neuerdings von der Uhrenabteilung der Siemens & Halske A.-G. konstruierte selbsttätige Zeiteinstellvorrichtung (DRP. ang.). Diese stellt mit Hilfe des über die Telegraphenleitung gegebenen MEZ-Zeichens die bekannten Siemens-Relais-Hauptuhren auf den einzelnen Stationen und damit alle angeschlossenen Nebenuhren vollkommen selbsttätig ein. Das Prinzipschema zeigt eine derartige Einstellvorrichtung. Das Relais R wird mit dem Telegraphenapparat M durch das in 24 Stunden einmal umlaufende Rad r täglich einmal, etwa 20 Sekunden vor 8 Uhr, parallel geschaltet. Das um diese Zeit als längerer Stromstoß erfolgende Zeitzeichen erregt das Relais R und schaltet über das Verzögerungsrelais V den Ladestrom des Kondensators ein. Um 8 Uhr 0 Minuten 0 Sekunden wird das Zeitzeichen unterbrochen. Das Relais R läßt seinen Anker los und schaltet den Kondensator C so, daß er sich über den Einstellmagneten E und den Kontakt e entladen kann. e ist ein Abhängigkeitskontakt, der nur dann geschlossen ist, wenn eine Differenz zwischen dem Zeitzeichen und der Uhrangabe besteht. Der durch die Kondensatorentladung erregte Einstellmagnet wirkt durch seinen Anker über eine Klinkvorrichtung und einen Zahnradantrieb auf die Sekundenzeigerwelle x und stellt den Zeiger auf die richtige Zeit ein. Das Minuten- und Sekundenzeigerwerk, das durch einen Trieb mit der Sekundenzeigerwelle verbunden ist, wird durch Drehen derselben ebenfalls richtig gestellt.



Die erste derartige Anlage wird in kurzer Zeit im Eisenbahn-Direktionsgebäude in Frankfurt (Oder) in Betrieb genommen und erhält das MEZ-Zeichen von der Zeitdienstanlage im Schlesischen Bahnhof in Berlin.

*) Vgl. hierzu die Abhandlung: „Die elektrischen Zeitdienstanlagen in dem Reichsbahn-Direktionsbezirk Berlin in Nr. 35, S. 569 dieser Ztg.

Die Gotthardbahn im elektrischen Betrieb*).

Vom **Dr. A. Kuntzemüller-Triberg.**

Mit der am 5. März 1923 erfolgten Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Teilstrecke Zug-Zürich hat ein Werk seine Vollendung gefunden, dessen stete und trotz aller äußeren mißlichen Verhältnisse unbeirrte Durchführung immer ein Ruhmesblatt der schweizerischen Eisenbahntechnik bilden wird: die Elektrisierung der Gotthardbahn. Es verlohnt sich also wohl, auf den gesamten Werdegang dieses hochbedeutsamen Werkes Rückschau zu halten, zumal heute bereits längere Erfahrungen über den neuartigen Betrieb vorliegen, die unter Umständen auch für die übrigen Eisenbahnländer Europas, nicht zuletzt für Deutschland, von Wert sein mögen.

Die Baugeschichte der Gotthardbahn ist bekannt. Ihr kühner Entwurf und ihre schwierige Bauausführung stehen noch heute unter allen Gebirgsbahnen der Erde mit an erster Stelle. Wie Semmering und Brenner einst der Schwarzwaldbahn zum Vorbild gedient, so wiederum die Schleifen der Schwarzwaldbahn der Gotthardbahn. Zu all den Schwierigkeiten der Linienführung kam die Notwendigkeit, einen Tunnelbau von einer bisher nicht gekannten Länge zu erstellen, worüber noch wenig Erfahrungen vorlagen, und es versteht sich von selbst, daß auch er nicht nur in Fachkreisen, sondern allenthalben in der ganzen

*) Anmerkung der Schriftleitung: Der Herr Verfasser gebraucht im Original überall den Ausdruck „Elektrifizierung“ oder „Elektrifikation“, den wir entsprechend dem in der Zeitung bisher üblichen Sprachgebrauch durch den Ausdruck „Elektrisierung“ ersetzt haben. Das gleiche gilt von der Form des Zeitwortes („elektrisieren“ statt „elektrifizieren“).

Welt berechtigtes Aufsehen erregte. Nach ungefähr zehnjähriger Bauzeit konnte am 1. Juni 1882 (der große Tunnel war am 29. Februar 1880 durchgeschlagen worden) die ganze Gotthardbahn dem Verkehr übergeben werden. Da der ursprüngliche (freilich recht ungenügende) Kostenanschlag weit überschritten worden war, mußte sich die Bahnanlage im Laufe der Bauzeit manche Einschränkung gefallen lassen; vor allem konnte sie, von dem großen Tunnel abgesehen, vorerst nur mit einem Gleis ausgestattet werden, ein Mangel, an dessen Wiedergutmachung noch heute gearbeitet wird.

Die gesamte Streckenlänge der Gotthardbahn setzt sich wie folgt zusammen:

Nördliche Zufahrten	Luzern-Arth-Goldau	28 km
	Zürich-Arth-Goldau	46 km
Hauptstrecke	Arth-Goldau-Chiasso	198 km
	zusammen	272 km,

wozu noch unwesentliche Abzweigungen kommen. Von diesen 272 km fehlt das zweite Gleis noch auf den Teilstrecken Luzern-Immensee (19 km), Thalwyl-Arth-Goldau (33 km), Brunnen-Flüelen (12 km), Al Sasso (Ausweichstation zwischen Giubiasco und Rivera)-Lugano (21 km) und Melide-Maroggia (4 km), zusammen 89 km oder rund ein Drittel der ganzen Gotthardlinie. Bis wann das zweite Gleis hier lückenlos durchgeführt sein wird, läßt sich heute noch nicht voraussagen. Für die Teilstrecken Luzern-Immensee, Thalwyl-Arth-Goldau und Brunnen-Flüelen besteht überhaupt noch kein vollständiges Bauprojekt. Dagegen ist das Projekt für das zweite Gleis der Strecke Al Sasso-Lugano aufgestellt, die Ausführung der Arbeiten freilich bis auf weiteres verschoben. Für die Erstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Melide-Maroggia endlich sind mehrere voneinander abweichende Pläne ausgearbeitet worden; welcher von ihnen schließlich gewählt werden wird, hängt mit der Frage der Regulierung des Luganer Sees zusammen, über die bereits Verhandlungen zwischen den Behörden und Interessenten im Gange sind. All diese Zweitegleisbauten werden durch die Tatsache unliebsam erschwert, daß beim Bau der Bahn aus Sparsamkeitsgründen seinerzeit wie erwähnt vielfach keine Rücksicht auf ein etwaiges zweites Gleis genommen wurde, so daß noch heute die meisten Tunnels und Brücken der genannte Teilstrecken nur für ein Gleis eingerichtet sind. So versteht es sich von selbst, daß der nachträgliche Umbau unverhältnismäßig hohe Kosten verschlingen wird, die auf eine längere Zeitspanne zu verteilen wohl unbedingt nötig sein dürfte.

Wenn trotz solcher Betriebsschwierigkeiten, die auf einer Gebirgsstrecke natürlich doppelt hemmend wirken, das Werk der Elektrisierung in befriedigender Weise durchgeführt werden konnte, so muß diese Tatsache unumwunden anerkannt werden. Ja, man darf vielleicht annehmen, daß gerade die erwähnten Schwierigkeiten mit ein Anlaß zu schnellerer Durchführung der Elektrisierung waren, da sie den Dampfbetrieb in noch höherem Maße behinderten.

Elektrisierte Eisenbahnen waren nun freilich, als man die Gotthardbahn dafür einzurichten begann, in der Schweiz nichts Neues mehr. Es ist bekannt, daß die Lötschbergbahn-Gesellschaft alsbald nach ihrer im Jahr 1906 erfolgten Gründung beschloß, von Anfang an elektrischen Betrieb einzuführen und sich hierfür des hochgespannten Einphasen-Wechselstromes, 15 000 Volt, 15 Perioden in der Sekunde, zu bedienen. Sie nahm damit das auf der Versuchsstrecke Seebach-Wettingen der schweizerischen Bundesbahnen erprobte Stromsystem an, jener Strecke, auf der nach etlichen vergeblichen Ansätzen seit Beginn dieses Jahrhunderts ausgedehnte, von Fachleuten aus aller Herren Länder mit Interesse verfolgte Versuche stattgefunden hatten. Ungefähr gleichzeitig mit der Lötschbergbahn (103 km lang) wurde auch die erste elektrisch betriebene Strecke der Rätischen Bahn, Bevers-Schuls, eröffnet und deren Elektrisierung ununterbrochen weitergeführt, so daß die genannte bündnerische Bahn heute ihr Netz (227 km lang) gänzlich elektrisiert hat. Ferner wurde die ebenfalls in Graubünden gelegene Berninabahn (61 km lang) von Anfang an für Gleichstrom eingerichtet. Der Kanton Graubünden stand daher in der Frage der Elektrisierung der Eisenbahnen bisher an erster Stelle. Insgesamt verfügt die Schweizerische Eidgenossenschaft heute — von der Gotthardbahn abgesehen — über rund 500 km elektrisch betriebener Vollbahnen, ein Ergebnis, das sich unter den Eisenbahnländern der Erde wohl sehen lassen kann. Und zu all diesen Vollbahnen gesellt sich nun als weitaus wichtigste Strecke noch die Gotthardbahn.

Der Beginn der Elektrisierungsarbeiten an der Gotthardbahn geht bereits viele Jahre zurück. Obwohl die Schweiz am Weltkrieg selbst nicht teilgenommen, kann man doch einen gewissen hemmenden Einfluß dieses auch in die neutralen Länder hinüberwirkenden Ereignisses nicht verkennen. Denn das große Werk der Elektrisierung wurde, wie sich von selbst versteht, durch den unglückseligen Krieg weder gefördert noch verbilligt. Gerade das letztere Moment — die Finanzierung des Programms — hat mehr als einmal seiner Fortsetzung wesentliche Schwierigkeiten in den Weg gelegt, glücklicherweise es jedoch nur verzögern, nicht unmöglich machen können. Die Nordrampe der Gotthardbahn wurde zuerst in Angriff genommen und im Herbst 1920 fertiggestellt; die Südrampe folgte fast unmittelbar, und die Tal- und Zufahrtsstrecken ziemlich bald darauf. Im einzelnen wurde die elektrische Zugförderung wie folgt aufgenommen:

auf der Strecke:	am:
Erstfeld-Airolo	18. Oktober 1920,
Airolo-Biasca	12. Dezember 1920,
Biasca-Bellinzona	4. April 1921,
Bellinzona-Chiasso	6. Februar 1922,
Erstfeld-Arth-Goldau	1. Mai 1922,
Arth-Goldau-Luzern	28. Mai 1922,
Arth-Goldau-Zug	23. Juni 1922 und
Zug-Zürich	5. März 1923.

Hiernach werden also seit dem 28. Mai 1922 alle Züge zwischen Luzern und Chiasso und seit dem 5. März 1923 ebenso alle Züge von und nach Zürich elektrisch geführt.

Zur Stromversorgung der Gotthardbahn und ihrer Zufahrtslinien dienen die beiden großen Kraftwerke Ritom im Tessintal und Amsteg auf der Nordrampe der Gebirgsstrecke. Hier wird der Strom bahnfertig, d. h. unter 15 000 Volt Spannung, erzeugt und zum Teil der Fahrleitung unmittelbar zugeführt. Der andere Teil wird durch große Transformatoren auf 60 000 Volt hinauf transformiert und so den längs der Bahnlinie verteilten Unterwerken zugeführt, wo er in kleinen Unterwerks-Transformatoren wieder auf die Fahrdrahtspannung von 15 000 Volt herunter transformiert und der Fahrleitung zugebracht wird. An Unterwerken sind zu diesem Zweck, von Süden angefangen, erbaut worden: Melide, Giubiasco, Giornico, Göschenen, Steinen und Sihlbrugg. Letzteres ist das erste sog. Freiluft-Unterwerk der schweizerischen Bundesbahnen, das sich von den anderen genannten Unterwerken insofern unterscheidet, als seine Transformatoren und Apparate im Freien stehen und nicht im Innern eines Gebäudes. Wohl sind infolgedessen die Anforderungen, die an diese Teile gestellt werden müssen, erheblich schwerer als bei Aufstellung im Gebäudeinnern, doch kann dafür an den Baukosten ganz wesentlich gespart werden.

Über die zu verwendende Stromart ist man lange unschlüssig gewesen. Man hat schließlich für die Gotthardbahn — ähnlich wie auf den meisten Bahnen Deutschlands und Skandinaviens — Wechselstrom gewählt, während beispielsweise zum Bahnbetrieb im Simplontunnel Drehstrom verwendet wird.

Der fahrplanmäßige Personen- und Güterverkehr der Gotthardbahn wird zurzeit von zwölf Lokomotiven der Gattung 1-BB-1 und fünfzehn Lokomotiven der Gattung 1-CC-1 bewältigt; Lokomotiven der älteren Bauart 1-C-1 kommen im allgemeinen nicht mehr zur Verwendung. Die 1-BB-1-Lokomotive, die vornehmlich den Schnellzugsverkehr zu bedienen hat und wohl eine der derzeit leistungsfähigsten elektrischen Maschinen darstellt, befördert auf den Steilrampen (26 ‰) mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/Std Züge von 300 t Gewicht; ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 75 km/Std. Die für schwere Güterzüge gebaute 1-CC-1-Lokomotive sticht in ihrer äußeren Erscheinung von der gewöhnlich verwendeten Form ab: Sie besitzt einen kurzen mittleren Kasten und vor und hinter diesem zwei langgestreckte niedrige Vorbauten, über die hinweg der Führer noch einen guten Ausblick auf das Gleis hat. Diese Lokomotive befördert einen Zug von 860 t Gewicht innerhalb 28 Stunden zweimal zwischen Arth-Goldau und Chiasso, bei je 15 Minuten Aufenthalt auf den Endstationen, hin und her; nur für die Bergfahrt auf der Nord- und Südrampe wird noch eine weitere Lokomotive vorgespannt. Die normale Geschwindigkeit der 1-CC-1-Lokomotive beträgt auf der Steigung 35 km/Std; doch vermag auch sie über die Steilrampen von 26 ‰ noch Züge von 300 t Gewicht mit 50 km/Std-Geschwindigkeit zu befördern, und auf 10 ‰-Steigung solche bis zu 480 t Gewicht. So kommt es, daß diese ausgesprochenen Güterzuglokomotiven auch zum Schnellzugsdienst auf den Steilrampen befähigt sind. Tatsächlich werden sie hier, wie man zu verkehrsreichen Zeiten (Ostern, Pfingsten usw.) täglich beobachten kann, regelmäßig als Vorspannlokomotiven für besonders schwere Schnellzüge gebraucht.

Um die großen Zuggewichte, die sie zu befördern haben, anstandslos aus dem Stillstand anziehen und beschleunigen zu können, müssen die Lokomotiven eine sehr große Zugkraft abgeben; sie beträgt beim Anfahren über 24 t. Alle Lokomotiven sind für elektrische Bremsung mit Stromrückgewinnung eingerichtet. Hierdurch wird nicht nur die Abnützung der Bremsklötze usw. wesentlich vermindert, sondern auch die Energie, die bei der Talfahrt des Zuges frei wird, den Unter- und Kraft-

werken zugeleitet und diese hierdurch entlastet. So vermag die Lokomotive das gleiche Zuggewicht, das sie bergwärts zu befördern imstande ist, bei der Talfahrt auf dem Gefäll zu halten. Zur Instandhaltung der elektrischen Lokomotiven sind — ähnlich wie beim Dampfbetrieb für Dampflokomotiven — Werkstätten eingerichtet, so in Zürich, Bellinzona und anderen Orten. Der gegenwärtige Reparaturstand der Lokomotiven beläuft sich auf 20 %, mithin auf ein durchaus erträgliches Maß.

Es muß anerkannt werden, daß der elektrische Betrieb bislang von Unglücksfällen behütet geblieben ist. Nur am 2. April 1923 hat sich auf einer vor drei Jahren gelieferten Lokomotive, die den Zug 467a als Vorspannlokomotive führte, in Station Lavorgo eine Explosion ereignet, bei der der Führergehilfe (von einem „Heizer" war in der Presse mehrfach zu lesen!!) getötet und der Lokomotivführer einen komplizierten Armbruch erhielt. Glücklicherweise konnte die Ursache des bedauerlichen Unfalles jedoch völlig aufgeklärt werden. Danach trifft die Meldung der Tagesblätter, der Transformator sei explodiert, nicht zu; vielmehr ist in beiden Stufenschalterräumen ein Gemisch von Gas und Luft explodiert, dessen Explosionsmöglichkeit ziemlich eng begrenzt ist, da es nur bei einem bestimmten Verhältnis zu explodieren vermag. Sowohl zuviel Gas wie zuviel Luft verhindert die Explosion, und es ist ein unglücklicher Zufall, daß in den mit Luft vom Transformatorgebläse gelüfteten Stufenschalterräumen das Gemisch gerade in dem Moment explosiv war, als eine Schaltung vorgenommen wurde. Nachdem somit über Ursache und Vorgang der Explosion kein Zweifel mehr möglich ist, scheint es auch durchaus wahrscheinlich, der Wiederholung eines solchen Unfalles vorzubeugen. Zur gefahrlosen Ableitung von Gasen, die sich bei einem ähnlichen Vorkommnis entwickeln könnten, wird eine reichlichere Öffnung durch den Transformatordeckel mit dem nötigen Schutz gegen Eindringen von Feuchtigkeit und Schmutz ins Freie hergestellt. Obschon diese Maßnahme allein wahrscheinlich genügen würde, werden zur größeren Sicherheit die Leitungskanäle, welche den Transformator mit den Stufenschalterräumen verbinden, durch eine geeignete Masse hermetisch verschlossen. Da all die genannten Arbeiten so rasch als möglich durchgeführt werden, darf man erwarten, daß solche in einem neuartigen Betrieb gewiß unvermeidlichen, aber trotzdem nicht minder bedauerliche Unfälle künftig vermieden werden können.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß wohl die Anlagekosten elektrischer Bahnen höher als die von Dampfbahnen sind, daß aber ihre Betriebskosten zweifellos hinter denen der letzteren zurückbleiben. Dieser Unterschied in den Betriebskosten vergrößert sich noch, wenn der Strom verhältnismäßig billig erzeugt werden kann (Wasserkräfte) und große Zugleistungen auf Gebirgsstrecken nötig fallen (man denke z. B. an die schweren Erzzüge der elektrisierten schwedisch-norwegischen Reichsgrenzbahn Kiruna-Narvik). Beides trifft für die Gotthardbahn zu, und so steht trotz der hohen Anlagekosten der Elektrisierung zu erwarten, daß binnen kurzem wesentliche Ersparnisse eintreten werden. Ein Vergleich der Leistungen elektrischer Lokomotiven mit denen von Dampflokomotiven läßt dies bereits klar erkennen. Für die beiden Bergfahrten Erstfeld-Göschenen und Biasca-Airolo wurden folgende Verhältnisziffern aufgestellt:

Schnellzüge:

	Gattung:	Belastung:	Geschwindigkeit:
Dampf	2-C	190 t	38 km/Std.
	1-E	300 t	38 km/Std.
Elektr.	1-BB-1	300 t	50 km/Std.

Güterzüge:

	Gattung:	Belastung:	Geschwindigkeit:
Dampf	1-D	260 t	25 km/Std.
	1-E	300 t	25 km/Std.
Elektr.	1-CC-1	430 t	35 km/Std.

Es sei noch angefügt, daß sich die tägliche kilometrische Leistung der elektrischen Lokomotiven bei Schnellzügen auf rund 480 km und bei Güterzügen auf rund 350 km beläuft, Ziffern, die für den Betrieb einer schwierigen Gebirgsstrecke wohl einzig dastehen dürften.

Vielleicht wird zum Schluß noch eine kurze Darstellung der Wirkungen des elektrischen Betriebes auf Fahrplan und Verkehr der Gotthardbahn willkommen sein. Hier darf vorweg genommen werden, daß der elektrische Betrieb mit tadelloser Pünktlichkeit und größter Sicherheit vonstatten geht. Auch in den verkehrsreichsten Zeiten sind Verspätungen, wenn sie nicht von außen her angebracht werden, eine Seltenheit. Besonders lobenswert ist sodann die Sauberkeit des ganzen Betriebes: Die für Zugpersonal wie Reisende gleich lästige Rauchplage hat vollständig aufgehört, die zahlreichen Tunnels können ohne Staub und Schmutz passiert werden, und die Anfahrt geschieht mit anerkennenswerter, beim Dampfbetrieb jedenfalls nicht gekannter Schnelligkeit, etwa der Anfangsgeschwindigkeit unserer elektrischen Straßenbahnen vergleichbar. Dazu kommt weiter eine geringe Erhöhung der Fahr- und Reisegeschwindigkeit selbst gegenüber der Vorkriegszeit, die um so höher zu veranschlagen ist, als sonst bekanntlich fast allenthalben (auch in Deutschland) nicht nur keine Erhöhung, sondern weit häufiger eine Ermäßigung der Reisegeschwindigkeit gegenüber früher eingetreten ist.

Ein Vergleich des Fahrplanes 1923 mit dem Sommerfahrplan 1913 zeigt diesen Fortschritt im schweizerischen Eisenbahnverkehr zur Genüge. Viele Zwischenhalte, vornehmlich sog. Betriebs- oder Diensthalte bei durchgehenden Schnellzügen, die im öffentlichen Fahrplan gar nicht verzeichnet standen, sind weggefallen, so daß die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen es im Winter 1922/23 sogar wagen konnte, die 170 km lange Strecke Luzern-Bellinzona von den Nachtschnellzügen 51/52 ohne jeden Zwischenhalt durchfahren zu lassen. Hierfür benötigten die Züge in südlicher Richtung 170, in nördlicher 178 Minuten, so daß die gesamte Fahrtleistung schon hinsichtlich ihrer Dauer und Geschwindigkeit eine durchaus bemerkenswerte Leistung darstellte, weit mehr aber noch hinsichtlich der zu überwindenden Höhenunterschiede. Von Luzern (440 m ü. d. M.) aus überwindet Zug 52 (von geringen Gegengefällen zwischen Arth-Goldau und Brunnen sowie zwischen Sisikon und Flüelen abgesehen) bis in die Mitte des großen Tunnels (1154 m ü. d. M.) eine Steigung von nicht weniger als 714 m, die er auf den Gefällstrecken der Südrampe bis Bellinzona (244 m ü. d. M.) dann wieder völlig verliert. Sein Gegenzug hat, wie ersichtlich, eine noch größere Höhe zu erklimmen, 910 m, so daß für ihn denn auch eine um 8 Minuten längere Fahrzeit angesetzt ist. In anderen Ländern — es kommen naturgemäß nur solche mit Gebirgscharakter in Frage — dürften gleiche Leistungen bisher kaum vorliegen. Aus Deutschland sei aus der Vorkriegszeit der Schnellzug 106 Amsterdam-Konstanz genannt, der die 56 km lange badische Teilstrecke Offenburg-Triberg der Schwarzwaldbahn aufenthaltslos durchfuhr und hierbei einen Höhenunterschied von 459 m (Offenburg 157, Triberg 616 m ü. d. M.) zu überwinden hatte. Auf der Höllentalbahn durchfahren einige Eilzüge, zu denen sich neuerdings ein infolge der Offenburger Verkehrssperre eingerichteter Schnellzug gesellt hat, die Strecke zwischen Hirschsprung (559 m ü. d. M.) und Hinterzarten (885 m ü. d. M.), teilweise über Steigungen von 1 : 18, ohne Halt, was auf der kurzen Strecke von nur 7 km einen Höhenunterschied von 326 m ausmacht (wobei zu berücksichtigen bleibt, daß die Züge schon unmittelbar vorher fast 300 m Höhenunterschied hinter sich haben). Übrigens sind die oben erwähnten Züge 51/52 der Gotthardbahn wegen ihrer für den innerschweizerischen Verkehr ungünstigen Verkehrslage und daher unbefriedigenden Frequenz mit dem 1. Juni 1923 vorerst wieder weggefallen und durch andere Verbindungen ersetzt worden.

Aber nicht nur bei diesen Nachtschnellzügen haben die Fahrzeiten verringert werden können; auch bei allen übrigen Zügen ist das der Fall gewesen. Man kann, gering bemessen, die Zeitersparnis infolge des elektrischen Betriebes bei den Schnellzügen auf mindestens 20 bis 30 Minuten gegenüber dem früheren Dampfbetrieb veranschlagen, wobei noch die Möglichkeit größerer Belastung und alle oben angeführten Annehmlichkeiten des Betriebes außer acht gelassen sind. Bei alledem sind aber die Fahrzeiten noch so reichlich bemessen, daß etwaige Verspätungen leicht eingeholt werden können, und es scheint auch trotzdem (oder vielleicht gerade deshalb?) eine weitere Kürzung der Fahrzeiten vorderhand nicht vorgesehen. Irgendeine Dampfbereitschaft braucht nicht gehalten zu werden; südlich von Zürich und Luzern wird der Reisende somit kaum einer einzigen Dampflokomotive noch begegnen, und er mag, wenn er weiter im Süden oder Norden wieder auf eine Dampfeisenbahn übergehen muß, nach den gemachten Erfahrungen diese gewiß nicht mit besonderer Freude begrüßen.

Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ist neuerdings (am 10. April 1923) „zur Beschaffung vermehrter Arbeitsgelegenheit" mit einem dringlicheren Elektrisierungsprogramm an die gesetzgebenden Faktoren ihres Landes herangetreten, und es darf sonach damit gerechnet werden, daß trotz aller äußeren Ungunst der Verhältnisse das große Werk der Elektrisierung der Schweizer Eisenbahnen unbeirrt weiterschreiten wird. Bald wird die ganze Simplonstrecke Lausanne-Iselle elektrisiert sein, bald werden auch elektrische Lokomotiven bis Basel und Schaffhausen, die beiden wichtigsten Eingangstore an der deutsch-schweizerischen Grenze, fahren, und es darf wohl nicht bezweifelt werden, daß die Frage der Elektrisierung weiterer deutscher, vornehmlich süddeutscher Eisenbahnlinien alsdann nicht mehr allzu lange wird hinausgeschoben werden können.

In der gegenwärtigen, von Schwierigkeiten und Hemmungen

aller Art gleich angefüllten Zeit scheint es vielleicht wenig angebracht, Probleme von dieser Tragweite, deren Verwirklichung im Laufe der nächsten Jahre noch nicht möglich ist, ernsthaft zu erörtern. Wenn aber irgendwo, so gilt es auf dem Gebiet der Elektrisierung der Eisenbahnen, auf weite Sicht zu arbeiten und sich durch augenblickliche Hemmnisse nicht abschrecken zu lassen. Der Süden Deutschlands, besonders Baden und Oberbayern, hat mit seinem Schweizer Nachbar den gänzlichen Mangel an Kohlen und großen Reichtum an Wasserkräften gemeinsam. So wird es also nicht nur eine Aufgabe von außerordentlicher volkswirtschaftlicher Bedeutung, sondern auch ein nicht minder wichtiges vaterländisches Werk sein, in der Elektrisierung der Eisenbahnen fortzufahren und an Stelle der Kohle, deren Bezug, wie die heutigen Verhältnisse zur Genüge zeigen, ganz plötzlich gefährdet und unmöglich gemacht werden kann, die einheimischen Wasserkräfte als Energiequelle heranzuziehen. Die schweizerischen Bundesbahnen haben mit der nun vollendeten Elektrisierung der Gotthardbahn jedenfalls ein Beispiel gegeben, dessen Nachahmung allenthalben nur empfohlen werden kann.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Neue Tariferhöhung.** Infolge der weiter fortgeschrittenen Teuerung für Rohstoffe und Materialien und infolge der großen, auf der Reichsbahn lastenden sonstigen Ausgaben sieht sich die Reichsverkehrsverwaltung veranlaßt, die Eisenbahntarife vom Dienstag, den 25. September ab heraufzusetzen. Die Schlüsselzahl für die Berechnung der Güterfrachtsätze beträgt von diesem Tage ab 36 Millionen, die Schlüsselzahl für die Tarife im Personenverkehr 20 Millionen.

Gleichzeitig werden die Mindestfahrpreise auf die Berechnung von 6 km (bisher 8 km) herabgesetzt. Der Mindestgrundpreis in der 4. Klasse wird von 20 Pf. auf 15 Pf. ermäßigt.

Die viertägige Gültigkeit der vorgelösten Fahrtausweise wird beibehalten.

— **Direkte Abfertigung im deutsch-rumänischen Güterverkehr.** Eine Wiener Fachzeitung für Eisenbahntarif- und -verkehrswesen veröffentlichte im April d. J. (Nr. 17 des Allgemeinen Tarifanzeigers) den Bericht eines Speditionshauses in Czernowitz, der die Abfertigung deutscher Sendungen nach Rumänien auf Grund des am 1. April d. J. eingeführten deutsch-rumänischen Gütertarifs abfällig besprach. Dieser Tarif ermöglicht direkte Abfertigung zwischen der Versand- und Empfangsstation der Sendungen, ohne daß die vermittelnde Tätigkeit eines Dritten unterwegs oder in einer Grenzstation dabei erforderlich ist. Allerdings gewährt er nicht — ebensowenig wie zahlreiche andere zurzeit bestehende Auslandstarife — die Möglichkeit direkter Frachtberechnung zwischen der Versand- und der Empfangsstation. Die Fracht wird vielmehr auf den verschiedenen Bahnstrecken nach den vorliegenden Binnen-, Wechsel- oder Verbandstarifen berechnet. Mit einem derartigen Tarifbehelf sind aber die Verfrachter in der Lage, die recht erheblichen Unterwegskosten zu ersparen, die im internationalen Verkehr durch die Spediteur-Vermittlung für die Weiterbeförderung der Sendungen in den Grenzstationen ohne einen solchen Tarif entstehen.

In dem eingangs erwähnten Bericht wurde behauptet, daß deutsche Sendungen in der polnisch-rumänischen Grenzübergangsstation Sniatyn Zalucze aus verschiedenen Gründen, die eine Weiterbeförderung nach Rumänien nicht zuließen, sehr lange liegen blieben. Die Sendungen würden ihrem Schicksal überlassen, kein Grenzspediteur kümmere sich darum, und bei dem langen unbeaufsichtigten Herumstehen seien sie der Gefahr der Beraubung besonders ausgesetzt. Mit einer Reklamation wegen Beraubung wäre es aber sehr schwer, Erfolg zu haben, da meistens nicht nachgewiesen werden könne, auf welcher Eisenbahnstrecke die Beraubung stattgefunden habe.

Die Untersuchung der Staatsbahndirektion Stanislau wegen der in erster Reihe gegen die Grenzstation Sniatyn Zalucze erhobenen Vorwürfe hat, wie uns halbamtlich mitgeteilt wird, ergeben, daß sich der deutsch-rumänische Verkehr in regelrechter Weise abwickelt und keinen Schwierigkeiten begegnet. Zurückhaltungen von Sendungen in der Grenzstation infolge wagentechnischer Mängel oder unzureichender Begleitpapiere kommen zwar öfters vor und sind auch unvermeidlich. Diese Sendungen bleiben jedoch unter Verantwortung der Eisenbahn in der Grenzstation, die immer bestrebt ist, die Übergangshindernisse rasch zu beseitigen oder wegen ihrer Beseitigung das Nötige zu veranlassen. Die Vermittlung eines Spediteurs kann in solchen Fällen auch nichts ausrichten.

— **Neue Verkehrssperre ab 1. Oktober.** Wie die Franzosen durch Anschlag bekanntgeben, tritt am Montag, den 1. Oktober, eine neue Verkehrssperre zwischen besetztem und unbesetztem Gebiet in Kraft. Über den Grund und die Ausdehnung der Sperre ist noch nichts Näheres bekannt.

— **Unmenschlichkeit der Franzosen bei einer Ausweisung.** In Gießen kam ein junges Ehepaar mit einem 1 Monate alten Kinde an, das an Magen- und Darmkartarrh zu Tode erkrankt war. Der Vater war soeben nach einer Rippenfellentzündung aus dem Krankenhause entlassen. Die Mutter litt an außerordentlicher Blutarmut und großem Schwächezustand. Ein Gesuch, mit Rücksicht auf das todkranke Kind, die Ausweisung zurückzustellen, war mit Bewilligung eines Tages Aufschub beantwortet worden. Das Kind mußte in Gießen sofort in die Klinik gebracht werden. Die Eltern hatten befürchtet, ihr Kind auf der Reise durch den Tod zu verlieren.

— **Die Heizung der Züge im kommenden Winter.** In einem Erlaß des Reichsverkehrsministers werden, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung“ mitteilt, die Reichsbahndirektionen auf die genaue Beachtung der Vorschriften für die Heizung der Züge hingewiesen; möglichst rechtzeitig sollen alle Vorkehrungen für eine ordnungsmäßige Zugheizung getroffen werden, damit zu Beschwerden über mangelhafte Heizung kein Anlaß vorliegt; für besonders lange Züge, die von der Lokomotive nicht durchgeheizt werden können, sollen Heizkesselwagen eingestellt werden, auch wenn dadurch zuweilen betriebliche Schwierigkeiten entstehen sollten.

— **Fahrplanänderungen und Zugeinschränkungen.** Der Schnellzug D 14 ab Berlin Schles. Bf. 12.27 nm. und sein Gegenzug D 13 an Berlin 10.13 nm. verkehren wieder bis und von Köln (bisher bis und von Hagen). — Die Schnellzüge nach Ostpreußen D 5 ab Berlin, Charl. 10.03 nm., an Königsberg 9.35 vm. und sein Gegenzug D 6 ab Königsberg 9.03 nm., an Berlin 9.05 vm. verkehren seit dem 22. d. M. nicht mehr. — Der Schlafwagen Dresden-München, der bisher im D 120, ab Dresden 8.24 nm. lief, verkehrt jetzt in D 116, ab Dresden Hbf. 10.43 nm., an München 12.20 nm.; ab München (in D 115) 5.00 nm., an Dresden 6.53 vm. — Die Schnellzüge Hamburg-Stettin D 1 ab Hamburg 8.20 vm., an Stettin 2.49 nm. und D 2 ab Stettin 2.05 nm., an Hamburg 8.22 nm. sind ausgefallen; die Anschlußzüge von und nach Hamburg für die Züge Warnemünde-Dänemark D 7/8 bleiben bestehen.

— **Die Reise nach Elberfeld.** Zwischen Schwerte und Hagen wurde eine Autobusverbindung eingerichtet, die die französischen Kontrollstationen in Westhofen und Hengstey vermeidet, so daß Reisende nach dem (unbesetzten) Elberfeld ohne Paß- und Gepäckprüfung durchkommen. Die Autobusse verkehren im Anschluß an die D-Züge von Berlin und Hamburg. Platzkarten für diese Autobusse werden in Berlin im MER 10 im Potsdamer Bahnhof, in Hamburg im MER-Hauptbahnhof und für die Rückreise im Reisebüro Dahl in Barmen ausgegeben. Da die bestellten Plätze telegraphisch vorgemeldet werden, können sich die Reisenden einer bequemen Autofahrt im voraus versichern.

— **Nach Danzig über Marienburg.** Bisher verkehrten auf der Danziger Kleinbahn im Anschluß an die Berliner Nacht-Schnellzüge von Marienburg besonders beschleunigte Personenzüge; wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung“ mitteilt, fallen diese Kleinbahn-Schnellzüge jetzt aus, und es besteht nur noch eine Verbindung: ab Marienburg 8.30 vm., an Danzig 2.04 nm.; ab Danzig 3.35 nm., an Marienburg 9.10 nm. Der Grundpreis für diese Strecke beträgt 30 ℳ in der 2. Kl., 20 ℳ in der 3. Kl. (mit der Reichsbahn-Schlüsselzahl zu multiplizieren). Auch die Dampferverbindung Marienburg-Danzig ist stillgelegt.

— **Der Seedienst nach Ostpreußen.** Seit dem 24. d. M. verkehren die Dampfer Swinemünde-Pillau in verändertem Fahrplan, und zwar ab Swinemünde-Hafen Montags und Donnerstags 7.00 nm., an Neufahrwasser (nicht mehr Zoppot) 11.15 vm., ab 12.00 m., an Pillau 4.00 nm. (Gesamtfahrzeit 21 Std.); Eilzug ab Pillau 5.00 nm., an Königsberg 6.10 nm. In der Gegenrichtung Eilzug ab Königsberg 9.32 vm., an Pillau 10.40 vm., Dampfer ab Mittwochs und Sonnabends 11.00 vm., an Neufahrwasser 3.00 nm., ab 3.10 nm., an Swinemünde-Hafen 8.30 vm. — Fahrkarten für Eisenbahn- und Dampferstrecken in allen MER-Büros.

— **Stiftung Deutscher Feldeisenbahner-Kriegsteilnehmer-Dank.** Die Sammlung zu der genannten Stiftung hat, wie uns das Kuratorium mitteilt, bisher den Betrag von 6½ Milliarden ergeben und durch wertbeständige Anlage der Gelder die Höhe von 15 Milliarden erreicht. Neuerdings sind noch eingegangen von der Firma: Polensky & Zöllner, Tiefbaugeschäft, Baustelle Stadtbahn Berlin, 26 000 000 *M*, von der Reichsbahndirektion Breslau an laufenden vierteljährlichen Spenden 157 500 *M*. Für die Errichtung eines Denkmals für die im Weltkriege gefallenen Eisenbahner sind ferner von der Firma Polensky & Zöllner, Tiefbaugeschäft, Baustelle Stadtbahn Berlin, 59 000 000 *M*, von der Reichsbahndirektion Essen, Bautechnisches Büro 12 000 000 Mark überwiesen worden. Im ganzen sind für diesen Zweck bisher eingegangen 100 000 000 *M*. Die Werbetätigkeit ist noch nicht abgeschlossen, sie wird bis Ende des Jahres fortgesetzt. Noch ausstehende Sammellisten und gezeichnete einmalige und fortlaufende Spenden bittet das Kuratorium ihm tunlichst umgehend unter Eisenbahndienstsache zuleiten zu lassen. (Charlottenburg, Suarezstr. 41, Bankkonto: Deutsche Bank Dep.-Kasse OP., Charlottenburg, Bismarckstr. 84.)

— **Berliner Verkehr.** Die Verkehrsstatistik des Reichsbahndirektionsbezirks Berlin für das Rechnungsjahr 1922 (1. April 1922 bis 31. März 1923), die soeben erschienen ist, gibt einen in vieler Hinsicht beachtenswerten Überblick über die Entwicklung des Berliner Verkehrs. Die Gesamtzahl der im Fernverkehr verausgabten Fahrkarten ist gegenüber dem Vorjahr von 14 931 011 auf 19 121 642, also um 4 190 631 = rd. 28 % gestiegen. Die Steigerung verteilt sich auf die einzelnen größeren Fernbahnhöfe wie folgt:

	Fahrkarten im Fernverkehr			
	1921	1922	mehr	%
Stettiner Bahnhof	2 299 450	2 716 867	417 417	18
Anhalter Bahnhof	1 859 327	2 414 873	555 546	30
Schlesischer Bahnhof	1 119 215	1 745 147	625 932	56
Lehrter Bahnhof	893 382	1 349 799	456 417	51
Charlottenburg	559 617	1 027 229	467 612	84
Potsdamer Bahnhof	777 868	959 661	181 793	23
Friedrichstraße	670 525	838 582	168 057	25
Görlitzer Bahnhof	593 933	768 199	174 266	23

Am stärksten gewachsen ist hiernach der Fahrkartenverkauf im Fernverkehr auf den beiden Endstationen der Stadtbahn: Charlottenburg und Schlesischer Bahnhof. Dann folgt der Lehrter Bahnhof und in weiterem Abstande erst der Anhalter Bahnhof. Am geringsten war der Zuwachs auf dem Stettiner Bahnhof. Im ganzen lassen die Zahlen eine ganz außerordentliche Steigerung des Personenverkehrs erkennen, die wohl als eine Folge der verhältnismäßig billigen Personentarife anzusehen ist.

Im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr stieg die Zahl der verkauften Fahrkarten von 242 260 384 auf 246 694 393. Der Zuwachs beträgt also nur etwa 1,8 %. An einfachen Fahrkarten 2. Klasse wurden im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr 39,8 Millionen verkauft, im Vorjahr dagegen 43,8 Millionen. In der 3. Klasse nahm der Verkehr auf einfache Fahrkarten von 187,2 Millionen auf 188,6 Millionen zu. Sehr stark war die Zunahme des Verkehrs auf Zeitkarten. Es wurden verkauft:

	1921	1922	mehr	%
Wochenkarten	102 499 516	190 674 540	88 175 024	86
Monatskarten 2. Klasse	60 969 720	84 220 380	23 250 660	38
Monatskarten 3. Klasse	147 965 100	168 609 700	20 644 600	14
Schülermonatskarten 2. Klasse	7 741 080	5 465 700	— 2 275 380	— 29
Schülermonatskarten 3. Klasse	8 998 860	15 861 660	6 862 800	76

Die Zahlen lassen erkennen, daß der Verkehr auf Zeitkarten zuungunsten des Verkehrs auf einfache Fahrkarten sehr stark zugenommen hat, was auf die Gestaltung des Tarifs zurückzuführen ist. Bemerkenswert ist insbesondere die sehr starke Zunahme des Verkehrs auf Wochenkarten und auf Monatskarten 2. Klasse. Im Rückgang des Verkaufs an Schülermonatskarten 2. Klasse spiegelt sich die Wandlung unserer sozialen Verhältnisse wieder.

Der Güterverkehr zeigt gleichfalls im allgemeinen eine Zunahme, wenngleich sie nicht annähernd so groß ist wie im Personenverkehr. Der Wagenladungsverkehr stieg im Versand von 5 457 330 t auf 5 885 181 t, im Empfang von 15 277 078 t auf 16 042 613 t. Der Stückgutversand ging von 826 564 t auf 744 585 t zurück, während der Stückgutempfang von 890 995 t auf 927 375 Tonnen wuchs. Die erste Stelle im Güterverkehr des Berliner Bezirks nimmt naturgemäß die Kohle ein. Der Empfang an Steinkohlen stellte sich auf 3 784 664 t, der Versand auf 358 986 Tonnen. An Braunkohlenbriketts wurden 2 729 429 t empfangen und 32 975 t versandt. Empfang und Versand an Steinkohlenkoks und Rohbraunkohle stellten sich, wie folgt:

	Empfang	Versand
Steinkohlenkoks	1 065 418 t	291 039 t
Rohbraunkohle	730 607 t	17 572 t

Von sonstigen Gütern sind noch hervorzuheben:

	Empfang	Versand
Stab- und Formeisen, Stahl	588 322 t	225 310 t
Gebrannte Steine	554 509 t	418 688 t
Kies und Sand	523 790 t	235 868 t
Pflastersteine, Kiesschotter	348 756 t	161 457 t
Nutzholz	557 170 t	217 771 t
Kartoffeln	740 376 t	140 876 t

Der Tierverkehr gestaltete sich wie folgt:

	Empfang		Versand	
	1922 Stück	1921 Stück	1922 Stück	1921 Stück
Großvieh	364 161	361 167	100 159	121 650
Kleinvieh	1 518 756	1 987 100	250 287	444 445

— **Billige Speisen in den Bahnhofswirtschaften.** In einem besonderen Erlaß weist der Reichsverkehrsminister darauf hin, daß die Bahnhofswirte zu angemessenen Preisen anzuhalten sind; die Reichsbahndirektionen sollen scharf darüber wachen, daß die Bahnhofswirtschaften keinesfalls teurer als gleichartige Wirtschaften des Ortes sind, und Bahnhofswirte, die übermäßige Preise fordern, unnachsichtlich zur Rechenschaft ziehen. In jeder Bahnhofswirtschaft muß ein Preisverzeichnis aushängen. Weiter sollen, da heute viele Reisende nicht in der Lage sind, Fleischbeilagen zu bezahlen, die Bahnwirte verpflichtet werden, auch Semmeln oder Brot ohne Beilage abzugeben.

— **Geschäftsbericht der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft.** Aus dem Geschäftsbericht der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. April 1922 bis 31. März 1923 ergibt sich, daß die Gesellschaft Betriebsüberschüsse von 7 228 023 *M* erzielte. Auf der Haben-Seite der Gewinn- und Verlust-Rechnung erscheinen außerdem neben einigen kleineren Posten 14 583 456 *M* Zinsen. Für Abschreibung (Tilgung von Schuldverschreibungen) wurden verwendet 19 821 000 *M*. Zur Verfügung der Generalversammlung bleibt ein Überschuß von 1 676 452 *M*, aus dem 6 % Dividende verteilt werden sollen.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
am 30. 8. 1923 das	5 456 300 fache	1 000 000 fache	2 782 500 fache
„ 7. 9. 1923 „	18 683 000 „	3 000 000 „	9 273 000 „
„ 14. 9. 1923 „	39 000 000 „	8 000 000 „	20 450 000 „
„ 21. 9. 1923 „	63 000 000 „	25 000 000 „	40 000 000 „

— **Der Marksturz und die ausländischen Bahnen** (vgl. Nr. 36. S. 592 d. Ztg.). Die fortschreitende Entwertung der Mark hat weitere Verfügungen der ausländischen Bahnen nach sich gezogen, die sich mit der Beschränkung der Freiheit, die Gebühren zu frankieren oder zu überweisen, sowie mit der Verrechnung der Nachnahmen befassen. U. a. liegen, wie wir dem Allgemeinen Tarifanzeiger (Wien) entnehmen, folgende Verfügungen vor: Frankierungszwang und Nachnahmeverbot im Verkehr mit den nordischen Staaten. Ab 1. September 1923 sind in diesem Verkehr die in deutscher Währung entstehenden Frachten usw. stets in Deutschland, die in nordischer Währung entstehenden Gebühren stets in Dänemark, Schweden und Norwegen zu bezahlen. Nachnahmen sind mit Ausnahme solcher aus Schweden ausgeschlossen.

Im Verkehr durch Deutschland hat laut Kundmachung der RBD. Altona vom 8. September 1923 folgendes zu gelten:

Bei Sendungen mit direktem Frachtbrief, die Deutschland durchlaufen, wird die Fracht usw. für die deutsche Durchgangsstrecke

a) in der Richtung aus Dänemark, Schweden und Norwegen, falls sie nach den mit dem Empfangsland in Frage kommenden

Tarifen nicht überwiesen werden kann, in Dänemark, Schweden oder Norwegen, im andern Fall nach Wahl des Absenders in dem Versand- oder dem Empfangsland erhoben,

b) in der Richtung nach Dänemark, Schweden und Norwegen, falls sie nicht frankiert ist, auf den Empfänger überwiesen.

Frankierungszwang und Nachnahmeverbot im Verkehr Belgien, Frankreich, Luxemburg-Deutschland. Ab 15. September 1923 wird in beiden Verkehrsrichtungen bis zur deutschen Grenze der Frankierungszwang, ab der deutschen Grenze der Überweisungszwang eingeführt. Nachnahmen und Barvorschüsse sind unzulässig.

— **Neue Grundpreise für die „Deutschen Bilder“.** Um die von der „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung“ herausgegebenen „Deutschen Bilder“ trotz der Teuerung für weitere Kreise erschwinglich zu machen, hat sich der Verlag Carl Gerber entschlossen, die Grundpreise wesentlich herabzusetzen. Die Bilder-Schriften der Reichszentrale kosten von jetzt ab 1,50 *M* im Inland und 2 Schw.-Fr. im Ausland (bisher 2,50 *M* bzw. 2,50 Schw.-Fr.). Bisher sind vier Reihen der „Deutschen Bilder“ erschienen: Die deutsche Heimat, die deutsche Landschaft, deutsche Galerien und als viertes und aktuellstes Werk „Der deutsche Rhein“; außerdem kommt jedes Jahr der „Deutsche Kalender“ heraus. Die schönsten der „Deutschen Bilder“ sind in der „Deutschen Bildermappe“ vereinigt, von der bisher zwei Reihen erschienen sind. Die ersten drei Reihen der „Deutschen Bilder“ sind auch in englischer und die erste Reihe auch in spanischer Sprache erschienen.

— **Der „Deutsche Kalender“ für das Jahr 1924.** Der von der „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung“ herausgegebene und im Werbeverlag Carl Gerber, München erschienene „Deutsche Kalender“, der auf etwa 120 Blättern Bilder der schönsten Städte, Landschaften und Architekturdenkmäler Deutschlands in hervorragend guter und wirkungsvoller Druckschrift bringt, ist zu dem ermäßigten Grundpreis von 1.50 *M* noch in allen Buchhandlungen oder durch den Verlag zu haben.

— **Präsident Rimroth †.** Am 14. d. M. verschied in Wernigerode a. Harz der Eisenbahndirektionspräsident a. D., Wirkl. Geh. Oberbaurat Dr.-Ing. Fritz Rimroth. Am 20. September 1849 in Aschersleben geboren, besuchte der Verstorbene zunächst die Realschule I. Ordnung seiner Heimatstadt und erwarb später das Reifezeugnis der Gewerbeschule Halberstadt. Er studierte sodann Maschinenfach auf der Königlichen Gewerbe-Akademie in Berlin und wurde am 29. August 1876 zum Maschinenbauführer ernannt. Seine Ernennung zum Maschinenmeister erfolgte nach der „mit Auszeichnung“ bestandenen Prüfung am 31. März 1880. Nachdem er zunächst im Maschinen- und Werkstättendienst der Eisenbahndirektion Magdeburg beschäftigt worden war, wurde er am 1. April 1885 Hilfsarbeiter des Betriebsamts Hagen (Westf.) und am 1. April 1887 Vorstand der Hauptwerkstätte in Halberstadt. Am 5. Januar 1894 zum Regierungs- und Baurat ernannt, wurde er zum 1. April 1896 als Mitglied (auftrw.) zur Eisenbahndirektion in Frankfurt a. Main und am 1. April 1904 als Oberbaurat zur Eisenbahndirektion in Berlin versetzt. Am 1. April 1907 wurde er zum Präsidenten der Eisenbahndirektion in Königsberg i. Pr. ernannt, deren Leitung er am 1. Mai 1908 mit der der Eisenbahndirektion in Danzig vertauschte. Auf diesem Posten war er über 11 Jahre bis zum 1. Dezember 1919 tätig. An diesem Tage gab er als letzter Präsident der preußischen Eisenbahndirektion Danzig die Präsidialgeschäfte ab und trat am 1. April 1920 in den Ruhestand. Seinen Lebensabend verbrachte er in Wernigerode a. Harz.

Das Leben eines Mannes preußischer Beamtenschule, der auf allen ihm anvertrauten Posten Hervorragendes geleistet hat, liegt abgeschlossen vor uns. Die Preußische Staatseisenbahnverwaltung hat ihm vieles zu danken. Alle, die ihm als Berufsgenossen nahegetreten sind, werden das Andenken dieses pflichttreuen und persönlich liebenswürdigen Mannes in Ehren halten.

Österreich.

— **Österreichische Bundesbahnen.** Bestellung der Verwaltungskommission. Betriebsergebnisse. Der Ministerrat hat in seiner Sitzung vom 13. September die Mitglieder der Verwaltungskommission für die österreichischen Bundesbahnen gemäß § 10 des Bundesbahngesetzes vom 19. Juli 1923, BGBl. Nr. 407, bestellt und zugleich den Generaldirektor Dr.-Ing. Georg Günther zum Präsidenten der Verwaltungskommission berufen.

Zu Mitgliedern der Verwaltungskommission wurden folgende Herren bestellt: Dr. Karl Banhans, Minister a. D., Ing. Bruno Enderes, Sektionschef im Bundesministerium für Handel und Verkehr, Dr. Max Freiheim, Prokurist der Steirischen Montanwerke in Leoben, Dr.-Ing. Heinrich Goldemund, Stadtbaudirektor i. P., Ludwig Hinterschweiger, Kommerzialrat in Lichtenegg bei Wels, Franz Klien, Oberinspektor der österreichischen Bundesbahnen, Bertold König, Inspektor der österreichischen Bundesbahnen, Emil Mühlbacher, Direktor der Bleiberger Bergwerksunion in Klagenfurt, Dr. Peter Pfausler, Präsident des Tiroler Landeskulturrates in Innsbruck, Dr.-Ing. Franz Quidenus, Präsident der Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie, Hans Richter, Inspektor der österreichischen Bundesbahnen, Dr. Franz Schonka, Sektionschef a. D., Präsident der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, Johann Smejkal, Lokomotivführeroffizial. Wegen Konstituierung der Verwaltungskommission und wegen der Bestellung des Vorstandes im Sinne des § 8 des zitierten Gesetzes wird das Erforderliche von dem zum Präsidenten der Verwaltungskommission berufenen Generaldirektor Dr.-Ing. Georg Günther veranlaßt werden.

Das finanzielle Ergebnis des Bundesbahnbetriebes stellt sich auf Grund der definitiven Buchungen im ersten Vierteljahr 1923 in Gegenüberstellung zum Voranschlage wie folgt:

Januar bis März 1923	Tatsächliches Ergebnis	Voranschlagsanteil	Erfolg + günstig — ungünstig
	in Milliarden Kr.		
Personen- und Gepäckverkehr	91,2	113,7	— 22,5
Güterverkehr	393,2	460,1	— 66,9
Zusammen Verkehrseinnahmen (ohne Postbeförderung)	484,4	573,8	— 89,4
Verschiedene Einnahmen	20,0	15,9	+ 4,1
Einnahmesumme	504,4	589,7	— 85,3
Ausgabensumme	815,7	1012,6	+ 196,9
Betriebsverlust	311,3	422,9	+ 111,6

Für das erste Halbjahr 1923, in dem hinsichtlich der Verkehrseinnahmen endgültige Ziffern allerdings nur für die Monate bis einschließlich April, für die Monate Mai und Juni dagegen nur vorläufige Ermittlungen vorliegen, während die verschiedenen Einnahmen sowie die gesamten Ausgaben auf Grund der buchmäßigen Abschlüsse bereits endgültig erfaßt sind, ist nachstehendes Ergebnis zu verzeichnen:

Januar bis Juni 1923	Tatsächliches Ergebnis	Voranschlagsanteil	Erfolg + günstig — ungünstig
	in Milliarden Kr.		
Personen- und Gepäckverkehr	203,4	256,5	— 53,1
Güterverkehr	764,8	898,9	— 134,1
Zusammen Verkehrseinnahmen (ohne Postbeförderung)	968,2	1155,4	— 187,2
Verschiedene Einnahmen	44,8	31,7	+ 13,1
Einnahmensumme	1013,0	1187,1	— 174,1
Ausgabensumme	1653,7	2001,0	+ 347,3
Betriebsverlust	640,7	813,9	+ 173,2

Die Einnahmen sind gegenüber dem Voranschlage geringer, weil der erwartete Verkehr infolge der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse nicht eingetreten ist, dagegen kommt in den sehr bedeutend herabgesetzten Ausgaben die Wirkung der seit Monaten verfolgten strengen Sparmaßnahmen zum Ausdruck.

— **Ein neuer Flughafen.** Seit längerer Zeit waren bereits Bestrebungen im Gange, um auf einem hierzu ausersehenen Gelände in Mauer bei Wien einen Flughafen zu errichten, dem infolge seiner außerordentlich günstigen verkehrstechnischen Lage eine große Zukunft bestimmt zu sein scheint. Am 16. September hat auch bereits der erste Flug vom Flugfeld Aspern nach Mauer stattgefunden, der den Zweck hatte, darzutun, daß der Flugplatz seiner Bestimmung vollkommen entspricht. Vormittags hatte unter dem Vorsitz des Bürgermeisters Theodor Winterstein eine Konferenz stattgefunden, bei der der Bürgermeister die maßgebenden Behörden ersuchte, dem Unternehmen wohlwollende Förderung angedeihen zu lassen. Vertreten waren das Ministerium für Handel und Verkehr, das Ministerium für Heereswesen, die Landesregierung, die Bezirkshauptmannschaft, die Gemeindevertretung und die österreichische Luftverkehrsgesellschaft „Austria“. Um 3 Uhr nachmittags langte das Flugzeug, das vom Piloten Krieger gesteuert war und als Passagier den Chefpiloten Brunner an Bord hatte, in Mauer an, beschrieb einige Kurven über dem ganzen Platz und ging dann vollkommen glatt auf dem Landungsplatz nieder. Die Flieger wurden festlich empfangen. In einer darauffolgenden Konferenz kam man zu dem Schluß, daß die Eignung des Flugplatzes zweifellos gegeben sei.

— **Das Südbahnübereinkommen.** Bekanntlich sollte im Juni d. J. die Südbahnvorlage, betreffend 1. das Abkommen über die administrative und technische Reorganisation des Netzes der

Südbahngesellschaft und 2. das Übereinkommen zur Regelung des Transits und des Verkehrs auf dem Netze der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft (vormals Südbahngesellschaft), im Nationalrat eingebracht werden. Im Unterzeichnungsprotokoll des Südbahnabkommens war dessen Genehmigung durch die Reparationskommission und das Kontrollkomitee für Österreich vorbehalten. Vor der Behandlung des Südbahnabkommens im Kontrollkomitee hat Generalkommissar Dr. Zimmerman eine Reihe von Bedenken gegen einzelne Bestimmungen des Abkommens geltend gemacht, welche den Gegenstand von Verhandlungen, insbesondere mit den Vertretern der italienischen Regierung bildeten. An einem Teile dieser Verhandlungen nahmen auch Vertreter der österreichischen Regierung teil. Die Verhandlungen wurden in Genf zu Ende geführt. Das Ergebnis war, daß nunmehr die Zustimmung des Kontrollkomitees erteilt wurde. Da demnach kein Hindernis mehr im Wege steht, hat die Regierung das Südbahnübereinkommen dem Nationalrat zur Ratifikation vorgelegt.

Nach der Rückkehr des Generalkommissars aus Genf wurde in der Südbahnangelegenheit folgendes amtlich mitgeteilt: Wie bereits berichtet, hatte Dr. Zimmerman vor seiner Abreise nach Genf und auch dortselbst nähere Besprechungen mit Vertretern der italienischen Regierung über das Südbahnübereinkommen von Rom. Außerdem verhandelte der Generalkommissar in dieser Sache mit einem Vertreter der französischen Obligationäre der Südbahngesellschaft. Das Ergebnis dieser Besprechungen sind verschiedene wesentliche Erleichterungen der für Österreich aus dem Übereinkommen von Rom entstehenden Lasten. Auf Grund dieser Resultate hat der Generalkommissar nunmehr der Regierung mitgeteilt, daß er seinerseits gegen die Ratifizierung des Abkommens durch den Nationalrat keine weitere Einwendung zu erheben habe.

— **Jubiläum des Arlbergtunnels.** Am 8. und 9. September fand am Arlberg eine Feier zur Erinnerung an den vor 40 Jahren erfolgten Durchschlag des Stollens des Arlbergtunnels statt.

Übrige europäische Länder.

— **Kristiania-Hamburg in 18 Stunden.** Um die Flugpostlinie Kopenhagen-Hamburg auch norwegischen Reisenden nutzbar zu machen, ist zwischen Eisenbahn und Flugpost ein besonders günstiger Anschluß hergestellt worden. Der Nachtschnellzug verläßt Kristiania um 11.25 nm. und kommt in Kopenhagen 3.44 nm. an; vom Bahnhof zum Flughafen ist ein besonderer Schnelldienst eingerichtet worden, so daß norwegische Reisende Hamburg (und über Hamburg auch Berlin!) noch am selben Tage erreichen können.

— **Jubiläum der schwedischen Riksgränsbahn.** Am 14. Juli d. J. waren es 20 Jahre, seitdem die Riksgränsbahn in Anwesenheit König Oskars, der Behörden und des Bischofs mit Ansprachen, Beflaggungen, Salut und Höflichkeitsbezeugungen über die Landesgrenze hinüber eingeweiht wurde. Schon um die 80er Jahre hatte eine englische Gesellschaft, The Swedish and Norwegian Railway Company Ltd., die Erlaubnis für eine Bahn von einem Punkte der Reichsgrenze nach Kiruna, Gällivare und Luleå erhalten. Die Gesellschaft ging zu Bruch. Der Staat vollendete die Bahn von Luleå nach Gällivare, aber noch fehlte die nördliche schwierige Strecke. Jetzt erbat eine schwedische Gesellschaft die Genehmigung zum Bahnbau, die Frage wanderte hin und her zwischen einer Anzahl von Behörden, die abwechselnd zustimmten und ablehnten, bis die Eisenbahndirektion die Regierung dazu brachte, beim Reichstag am 26. März 1897 einen Antrag einzubringen, der die Lage völlig veränderte. Er betraf die Bewilligung von 40 000 Kr. für Untersuchung und Planung einer Eisenbahn Gällivare-Ofoten. Nach langwierigen Erörterungen in den Kammern ging der Anschlag durch und damit war entschieden, daß es sich um eine Staatsbahn handeln solle. Schon im Dezember des gleichen Jahres trat die Eisenbahndirektion mit einem vollständigen Vorschlag hervor und am 4. Februar 1896 wurde der Antrag für den Bahnbau beim Reichstag eingebracht unter der Voraussetzung, daß Norwegen seinerseits die Bahn hinunter zum Victoriahafen, wie das künftige Narvik damals hieß, baute. Im Reichstage gerieten die Meinungen hart aneinander, aber am Schlusse einer gemeinsamen Abstimmung wurde die Summe für den Baubeginn mit 197 gegen 149 Stimmen bewilligt. Im Juli des gleichen Jahres begannen die Arbeiten. Am 14. Juli 1903 konnte das Ganze sowohl auf schwedischer als auf norwegischer Seite feierlich eingeweiht werden. Die Bahn hatte ungefähr 30 Millionen Kr. gekostet. Was die Bahn kulturell für das schwedische Touristenleben bedeutete, ahnt mindestens jeder, der einmal den lappländischen Sommer in Abisko genossen hat. Auch für viele Zweige der Wissenschaft hat die Bahn neue Möglichkeiten eröffnet. Die 230 km von Kiruna nach Riksgränsen, früher so gut wie unwegsam, sind heutzutage ein Alltagsweg, der nahezu ein Fünftel des schwedischen Landes an das übrige Schweden knüpft. Auf dieser Bahn sind auch schon 4 Millionen Tonnen schwedisches Eisenerz zum Atlantischen Ozean und auf den Weltmarkt befördert worden und noch besitzt Norrbotten mindestens anderthalb Milliarden Tonnen aufgespeichertes Erz, das bei jährlich 5 Millionen Tonnen Verbrauch auf mindestens 300 Jahre hinaus reicht. Seit 1915 erfolgt der ganze Betrieb mit Elektrizität vom Kraftwerk Porjus am Luleälv. Im Laufe der Jahre ist ein bedeutendes Kapital in die Bahn hineingesteckt worden. 1913 waren es noch 65,12 Millionen Kr., 1921 schon 116,5 Millionen Kr. Der Kohlenverbrauch war 1913 46 574 Tonnen, gleichbedeutend mit einer Jahresausgabe von 1,3 Millionen Kr. Man rechnet, daß die Elektrisierung dieser Bahnstrecke eine Mehrausgabe von 3,5 Millionen Kr. jährlich mit sich bringt. Dr. S.

— **Elektrisierungsarbeiten an der Strecke Stockholm-Göteborg.** Bei Ingangsetzung dieser Arbeiten hat die Industrie große Bestellungen zu gewärtigen. Kupfer, Eisen, Isolatoren, verschiedene Einzelteile für Lokomotiven müssen beschafft, Leitungsstangen aufgestellt, Umformerstationen erbaut, Drähte gespannt werden usw. Weiterhin müssen gewisse Arbeiten zur Erzielung einer genügend freien Höhe über Schienenoberkante ausgeführt werden. Die Verwaltungen des ersten und zweiten schwedischen Distriktes sind beauftragt worden, schleunigst einen Plan für die Arbeiten fertigzustellen, die zur Erreichung einer freien Höhe von 4,8 m über SO. erforderlich sind. Nach Angaben, die bei der Eisenbahndirektion vorliegen, würde die Herbeiführung einer freien Höhe von mindestens 4,8 m 224 900 Kronen erfordern. Die meisten Arbeiten fangen in Stockholm an. Gleissenkungen müssen an der Riddarhusbrücke, an der Västra Slussgatan, Brunnsbacken, dem Tunnel unter Södermalm, der Timmermansgatan und an der Südstation Stockholm stattfinden. Sie kosten 129 000 Kr. Dazu kommen Felsabräumungsarbeiten im Liljeholmstunnel, Änderungen der Remisentore in Liljeholm und möglicherweise an anderen Stellen im Kostenbetrage von rund 15 000 Kr.

Wenn eine freie Höhe von 5,1 m erforderlich wird, werden die Kosten auf 876 900 Kr. oder um 652 000 Kr. hinaufgehen, nämlich um 600 000 Kr. für die Strecke Älvsjö-Stockholm, um 43 000 Kr. für die Strecke Laxå-Hallsberg und um 9000 Kr. für die Strecke Hallsberg-Göteborg.

Der Plan für die Ausführung der Arbeit gründet sich im wesentlichen auf den Vorschlag, der vom Elektrisierungsausschuß vom Jahre 1920 vorgelegt wurde. Es sollen Umformerstationen in Södertälje, Sköldinge, Hallsberg, Moholm und Alingsås erbaut werden. Es sollen Fahrdrahtleitungen für sämtliche Gleise der Bahnstrecke mit Ausnahme gewisser Gleise in Stockholm, Hallsberg und Göteborg ausgeführt und 50 elektrische Lokomotiven angeschafft werden. Man rechnet damit, daß die Arbeiten an den Bauten und Umformerstationen in Alingsås um den 1. Oktober und in den übrigen Stationen am 1. April nächsten Jahres begonnen werden können. Die Anlagen in Station Alingsås sollen derart beschleunigt werden, daß sie am 1. Oktober 1924 in Betrieb genommen werden können. Man rechnet, daß auf den übrigen Stationen die Arbeiten am 1. August 1925 fertig werden. Der Bau des Fahrdrahtleitungsnetzes wird um den 1. Oktober 1923 begonnen, teils von Katrineholm und teils von Falköping aus und wird im Oktober und November betrieben. Der Leitungsbau wird auch auf den Strecken Hagalundövre-Älosjö und Göteborg-Alingsås in Gang gesetzt. Man rechnet, daß alle Fahrdrahtleitungsstangen bis zum 1. Dezember 1924 aufgestellt sind. Die Einrichtung der Leitungseinzelheiten und die Leitungen selbst werden um den 1. April 1924 in Gang gebracht und sollen bis zum 1. August 1925 fertiggestellt sein. Die Fertigstellung der Fahrdrahtleitung auf der Strecke Falköping-Alingsås wird so schleunig betrieben, daß diese Leitung für Probebetrieb um den 1. Oktober in Verwendung genommen werden kann. Man will nämlich feststellen, ob Störungen an den Telephonleitungen auftreten. Die Gleistransformatoren werden zunächst nur für den obengenannten Teil der Fahrdrahtleitung beschafft und sodann werden praktische Untersuchungen unter Heranziehung von Vertretern des Telegraphenwesens ausgeführt.

Man will die erforderlichen 50 Lokomotiven um den 1. Oktober bestellen und nimmt an, daß in der Zeit zwischen 1. Oktober 1924 und 1. Oktober 1925 je eine Lokomotive wöchentlich wird angeliefert werden können. Die Lokomotiven werden ungefähr halb so groß als die auf der Riksgränsbahn angewendeten. An den Wagen sollen nur insoweit Änderungen vorgenommen werden, als zur Ausstattung mit elektrischer Heizung und elektrischem Licht erforderlich sind. Was die für die Ausführung der Arbeit erforderliche Mannschaft betrifft, so nimmt man an, daß im Oktober d. J. 250 Mann eingestellt werden, im Dezember soll diese Zahl bedeutend zurückgehen, um dann im Frühjahr 1924 auf 450 zu steigen. Dann wird die Mannschaft wieder Schritt für Schritt eingeschränkt, so daß sie gegen Ende 1925 noch 200 betragen soll. Dr. S.

— Jahresbericht der finnischen Staatsbahnen für 1921. Der von den Kriegsjahren herrührende Rückstand in den finnischen Jahresberichten wird offenbar mit aller Macht nachgeholt. Nachdem wir S. 302 und 559 über die Jahresberichte für 1919 und 1920 berichtet haben, sind wir jetzt schon in die Lage gesetzt, auch noch den dritten Jahresbericht, den für 1921, zu besprechen.

Das wirtschaftliche Ergebnis des Betriebes der finnischen Staatsbahnen im Jahre 1921 war wesentlich ungünstiger als im Jahre 1920. Die Einnahmen stiegen zwar infolge der am Anfang des Jahres in Kraft getretenen Tariferhöhung. Die Steigerung war, obgleich sowohl der Personenverkehr wie der Güterverkehr abnahm, sogar noch recht ansehnlich. Die Gesamteinnahme wuchs nämlich von 378,4 Millionen auf 461,5 Millionen Finnmark, sonach um 83,1 Millionen oder 22 %. Aber wegen der Geldentwertung und des hierauf beruhenden allgemeinen Steigens der Preise nahmen die Ausgaben noch bedeutend stärker zu, nämlich von 305,2 auf 418,5 Millionen, sonach um 113,3 Millionen Finnmark oder 37,1 %. Der Reinüberschuß, der im Jahre 1920 noch 73,3 Millionen betragen hatte, ging auf 43,0 Millionen, sonach um 30,3 Millionen oder 41,3 % zurück. Da die Valuta nicht gleich geblieben ist, ist es schwer, ein Verhältnis zwischen dem wirtschaftlichen Ergebnis der Staatsbahnen und den Anlagekosten festzustellen; die letzteren sind größtenteils vor dem Kriege und sonach in viel wertvollerer Valuta als der gegenwärtigen verausgabt worden.

In der Länge der finnischen Staatsbahnen ist im Berichtsjahre nur eine ganz unbedeutende Änderung eingetreten. Die Gesamtlänge nahm von 3986,75 auf 3989,96 km zu. Bei den Privatbahnen ist eine Zunahme der Schmalspurbahnen von 200,5 auf 203,88 km zu verzeichnen, so daß die Privatbahnen im ganzen zufällig genau 300 km Länge erreicht haben. Die Gesamteisenbahnlänge Finnlands war sonach 4289,96 km oder auf 100 qkm 1,16 km und auf 10 000 Einwohner 12,62 km. Der Kapitalwert der dem öffentlichen Verkehr dienenden finnischen Staatsbahnen betrug Ende 1921 679 027 133 Fm. Nach der im Vorjahre eingetretenen bedeutenden Vermehrung der für den allgemeinen Verkehr geöffneten Stationen, Halteplätze und Ladestellen ist im Berichtsjahre nur eine geringfügige Zunahme dieser Stellen von 897 auf 907 zu verzeichnen. Am Ende des Jahres 1921 besaßen die Staatsbahnen buchmäßig 565 Lokomotiven, 973 Personen- und 14 287 Güterwagen. Es sind 26 Lokomotiven, 15 Personen- und 1271 Güterwagen hinzugekommen. Die Lokomotiven legten in Tarifzügen 15 381 000 km (i. V. 16 067 000 km) zurück. Die Wagenachskilometer haben von 597 174 400 auf 580 826 000 abgenommen. Steinkohle wurde, wie im Vorjahre, für Lokomotiven überhaupt nicht verwendet. Als Brennstoff herrscht also nach wie vor das Holz, und zwar wurden 1 289 565 cbm gegen 1 384 046 cbm i. V. verbraucht. Daneben wurden als Lokomotivbrennstoff noch geringe Mengen Torf, nämlich 25 120 Zentner Brenntorf verwendet.

Die geleisteten 682 547 000 Personenkilometer verteilen sich mit 0,04; 7,22 und 92,74 auf die drei Wagenklassen. Die im Vorjahre festgestellte Zunahme des Verkehrs in den höheren Wagenklassen hat sich in einen ganz bedeutenden Rückgang verwandelt. Die Gesamtzahl der Reisenden hat um 4,8 % zugenommen.

Die Anzahl der 1921 geleisteten Tonnenkilometer war 834 740 000 gegen 931 679 000 i. V., was einer Abnahme um 10,4 % entspricht. Das Vorjahr hatte eine glänzende Zunahme um 51,1 % gebracht. Der Güterverkehr verteilt sich auf die einzelnen Güterarten wie folgt: Holzwaren 54,35 % (i. V. 51,25), übrige Industrien 23,48 % (i. V. 28,4), Landwirtschaft 14,23 % (i. V. 12.2) und schließlich sonstige Nahrungs- und Genußmittel 3,46 % (i. V. 3,12).

Die Anzahl der Bediensteten betrug 13 613, die der im Taglohn Beschäftigten 8315. Die Anzahl der Unglücksfälle ist von 74 auf 85 heraufgegangen, verunglückt sind 90 Personen, darunter 26 (i. V. 23) tödlich.

Die schon erwähnten, am 1. Januar 1921 in Kraft getretenen Tariferhöhungen brachten ungefähr 500 % Erhöhung gegenüber den Tarifen des Jahres 1897. Am 1. Januar 1921 trat auch eine neue Güterklassifikation in Kraft.

Der Fahrplanwechsel erfolgte diesmal am 1. Juni anstatt wie bisher am 1. Mai. Im neuen Fahrplan wurden zum ersten Male die neuen, im Jahresbericht für 1919 (siehe d. Ztg. 1923, S. 303) angegebenen Bestimmungen durchgeführt. Die Grundgeschwindigkeit der gemischten Züge wurde, wo es die Anschlußverhältnisse einigermaßen erlaubten, auf 44 km/Std. herabgesetzt.

Da wir im Zeitalter der Ausschüsse leben, verlohnt es sich auch zu erwähnen, daß bei den finnischen Staatsbahnen im Berichtsjahre vier neue Ausschüsse gebildet wurden: einer für Veränderungen in der Materialbuchführung, einer für Änderung der Buchführung bei den mechanischen Werkstätten, einer für Aufstellung neuer Signalvorschriften und der letzte für Anschaffung eines geeigneten Apparates für Vervielfältigungen im Schreibwesen. Dr. S.

— Moskau-Wladiwostok in 18 Tagen. Jetzt liegt, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung“ erfährt, auch der Fahrplan für die transsibirische Bahn vor; die Bewältigung der rund 10 000 km langen Strecke Moskau-Wladiwostok, die 1914 in 12—13 Tagen zurückgelegt wurde, beansprucht jetzt 18 Tage; ab Moskau Dienstag, Donnerstag und Sonnabend 3.00 nm., an Wjatka Mittwoch, Freitag, Sonntag 3.30 nm., an Perm Donnerstag, Sonnabend, Montag 4.14 vm., Omsk Freitag, Sonntag, Dienstag 4.37 nm., an Nowonikolajewsk Sonnabend, Montag, Mittwoch 8.34 vm., ab Nowonikolajewsk nur Montag 8.59 vm., an Irkutsk Mittwoch 8.14 vm., Tschita Donnerstag 5.23 nm., ab Freitag 7.00 vm., an Wladiwostok Freitag (folgender Woche) 11.18 vm. Ab Wladiwostok Freitag 12.35 vm., an Tschita Freitag 8.00 vm., ab Sonntag 10.40 vm., an Nowonikolajewsk Mittwoch 6.47 nm., ab Mittwoch, Freitag, Montag 7.15 nm., an Perm Freitag, Sonntag, Mittwoch, 11.05 nm., an Moskau Sonntag, Dienstag, Freitag 12.20 nm. Der Zug führt Schlaf- und Speisewagen. Außerdem besteht noch eine Personenzugverbindung Petersburg-Mandschuria in etwa 21 Tagen: ab Petersburg Montag, Mittwoch, Freitag und Sonnabend 3.20 nm. bis Jekaterinburg; von dort nur dreimal wöchentlich (Freitag, Sonntag, Dienstag) bis Irkutsk, dann nur Sonntag weiter bis Mandschuria; ferner täglich ab Petersburg 5.45 nm. bis Tjumen (Beginn der Sibirischen Eisenbahn); außerdem geheizte Güterwagen, in denen Bänke aufgestellt sind von Tjumen Dienstag, Freitag, Sonntag bis Irkutsk, von hier nur Donnerstag bis Mandschuria; ferner täglich ab Petersburg 5,45 nm. bis Tjumen (Beginn der Sibirischen Eisenbahn); außerdem geheizte Güterwagen, in denen Bänke aufgestellt sind, von Tjumen Dienstag, Freitag, Sonntag bis Irkutsk, dann nur Sonntag weiter bis Mandschuria. — Die Züge führen zwei Wagenklassen, eine Holzklasse und eine Polsterklasse. Für die Benutzung von Schnellzügen wird ein besonderer Zuschlag erhoben, und für lange Strecken sind in diesen Zügen Platzkarten für numerierte Plätze zum Schlafen zu haben. Dabei sei erwähnt, daß die Fahrkarte 1. Klasse Berlin-Wladiwostok, die teuerste direkte Fahrkarte, die es in deutschen Reisebüros gab, vor dem Kriege 1100 ℳ kostete; heute dürfte dieselbe Reise, da die russischen Eisenbahntarife gegen die Friedenspreise um etwa 50 % höher sind, einige zwanzig Milliarden Papiermark kosten.

— Das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen stellte sich im Monat August wie folgt:

	1923 Fr.	gegen 1922 Fr.
Einnahmen aus dem Personenverkehr	14 319 000	13 106 902
Einnahmen aus dem Güterverkehr	17 336 000	18 102 667
Verschiedene Einnahmen	1 417 000	1 264 899
Zusammen:	33 072 000	32 474 468
Betriebsausgaben	20 228 000	25 115 104
Betriebsüberschuß	12 844 000	7 359 364

Vom 1. Januar 1923 bis Ende August 1923 betrug der Betriebsüberschuß 68 346 475 Fr. In der gleichen Zeit des Vorjahres stellte sich der Betriebsüberschuß auf 17 164 193 Fr

— Neue italienische Eisenbahnen. Die italienische Regierung wird nach der D. A. Z. die von der Kammer bewilligte Summe von 180 Mill. Lire zum Bau neuer Eisenbahnlinien folgendermaßen verwenden: Auf Staatskosten sollen gebaut bzw. erweitert werden die Linien: Cuneo-Vintimiglia; Fassano-Cerva; Poggiorusco-Verona; Aulla-Florenz; S. Arcangelo-Urbino; Ringbahn Rom; Rom-Neapel. Durch die Privatindustrie soll die Strecke Bologna-Florenz erbaut werden, die in Submission vergeben wird.

— Eine Untergrundbahn für Genua. Die Stadtverwaltung von Genua hat den Bau einer Untergrundbahn genehmigt, den eine mit französischem und spanischem Geld gegründete Aktiengesellschaft ausführen will. Ihr Aktienkapital beträgt 5 Mill. Lire, und die Geldgeber sind bereit, auch die noch auszugebenden Schuldverschreibungen zu übernehmen. Die Untergrundbahn wird 10,3 km lang werden. Ihr erster 4,5 km langer Teil Genua-Sampierdarena erhält sechs Zwischenhaltestellen in 1144 bis 373 m Abstand. Nach Fertigstellung dieses Teils soll die Untergrundbahn über Sturla nach Quarto verlängert werden. Diese Strecke ist mit fünf Zwischenhaltestellen ausgestattet. Die Fahrt von Ende zu Ende soll 22 Minuten dauern, die erste Teilstrecke soll in 8 Minuten durchfahren werden. Als Vorbild dienen die Einrichtungen des Pariser Metro. Die Bahnsteige, für Vierwagenzüge ausreichend, sollen durch Aufzüge und Rolltreppen zugänglich gemacht werden. Die erste Teilstrecke soll in vier Jahren, der Schlußteil sodann in sechs Jahren gebaut werden.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau in der Türkei.** Nach dem „Temps“ soll der Bau der Eisenbahn Samsun (am Schwarzen Meer)-Sivas durch die Chestergruppe im Oktober in Angriff genommen werden. Eine Anzahl Ingenieure und Fachleute wird demnächst in der Türkei erwartet.

— **Eisenbahndiebstähle.** In Europa hat der Krieg und seine Folgeerscheinung dem Begriff des Eigentums viel von seiner früheren Heiligkeit genommen; das zeigt sich namentlich auch in den zahlreichen Eisenbahndiebstählen. Noch schlimmer als in Europa scheint es aber in dieser Beziehung in Indien zu sein, wo schon immer der Schutz des Eigentums auf der Eisenbahn vor Diebstählen eine schwierig zu lösende Aufgabe war. Nicht nur lose Gegenstände, wie Gläser, Handtücher, Seife verschwinden aus den Wagen, sondern auch die Lederriemen an den Fenstern und die bronzenen Kleiderhaken werden häufig gestohlen. Man hat deshalb Fenster mit Bewegungsvorrichtungen ohne Riemen eingeführt und die Kleiderhaken aus schmiedbarem Eisenguß hergestellt. — Auch die Güter, die der Eisenbahn zur Beförderung anvertraut werden, sind dem Diebstahl ausgesetzt, und die Verbesserung der Wagenverschlüsse und ähnliche Schutzmaßnahmen beschäftigen die zuständigen Stellen lebhaft; selbst Vorrichtungen, die nur durch Lösen von Nieten gewaltsam geöffnet werden können, haben sich als ungenügend erwiesen. An Stellen, wo Züge regelmäßig auf der Strecke zum Halten kommen oder langsam fahren müssen, sind neben der Eisenbahn Lager von Dieben entstanden, die die Züge plündern. In einem Falle wurde sogar der Führer eines Sonderzugs mit Bargeld entführt und nur gegen Lösegeld freigegeben.

— **Australische Eisenbahnarbeiten.** Für die Reorganisation der australischen Eisenbahnen sind einer Reuter-Meldung zufolge nicht weniger als 4,5 Millionen Pfund für die nächsten fünf Jahre bereitgestellt worden. In erster Linie dürfte, wie die D. A. Z. berichtet, damit eine Vereinheitlichung der Spurweiten der australischen Bahnen durchgeführt werden. Der Umbau bedingt die Verstärkung zahlreicher Brücken und die Erweiterung von Tunnels und Unterführungen.

Bücherschau.

— **Das Neue Universum.** Ein Jahrbuch für Haus und Familie, im besonderen für die reifere Jugend. 44. Jahrgang. Union Deutsche Verlagsgesellschaft. Stuttgart-Berlin-Leipzig.

Das Jahrbuch ist ein Erholungsbuch vornehmster Art, trefflich geeignet, um unter den heutigen unerquicklichen Verhältnissen den Sinn vorübergehend von der Not des Alltags abzuziehen und für eine Weile freundlicheren Bildern und Eindrücken Raum zu schaffen.

Ein Werk, das in dieser ereignisreichen Zeit allgemeine Umschau auf den verschiedenen Wissens- und Könnensgebieten halten will, kann an der Entwicklung des Verkehrswesens, insbesondere auch des Eisenbahnwesens nicht vorübergehen. Es hat dabei den Werken der Ingenieurkunst ein besonderes Maß von Aufmerksamkeit zuzuwenden. Das ist auch in dem vorliegenden Bande geschehen, wie aus einer Übersicht des ungemein reichhaltigen Inhalts sofort hervortritt. Neben den Wundern und Geheimnissen unserer Erdgeschichte, bemerkenswerten Vorgängen und Einrichtungen aus den Gewerben und der Technik, dem Heeres-, Flotten- und Flugwesen, der Elektrotechnik, Physik und Chemie, der Geologie, der Weltalls- und Wetterkunde, Heilkunde und Naturgeschichte, mit eingestreuten Vorfällen aus der Länder- und Völkerkunde, und anderen Tatsachen und Ereignissen, die in dem Buche anschauliche und schwungvolle Darstellung finden, ist dem Verkehrswesen ein angemessener Raum gewidmet. So erhält der Leser in dem Beitrag „In zwei Tagen über den Ozean“ ein Bild des geplanten Riesenluftzeuges Atlantic. Der Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes ist in einem Übersichtsbild behandelt, in dem auch die einschlägigen Bauweisen und die Bauwerke — Schiffshebewerke und andere — beschrieben sind. Aufsätze über die Leitung des Eisenbahnbetriebes mittels Fernsprechers (obere Zugleitung), den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof, neuere Lokomotivbauformen (Diesel-, Turbinen-, Turbo-elektrische Lokomotiven) und über die Weiterbildung der Dampflokomotiven zeigen, daß die neuesten Erfindungen, Verfahren und Ausführungen Berücksichtigung gefunden haben. In kurzen Zügen ist auch die neue Berliner Nord-Südbahn behandelt, deren selbsttätiges Signalwesen hier zum ersten Male durch Wort und Bild erläutert ist. In den technischen Abschnitten finden sich Beiträge über die Hängebrücke zu Sao Vicente in Brasilien, den großen Eisenbahnviadukt der Bahn Chur-Arosa bei Langwies, ferner über das Walchenseekraftwerk und anderes.

Mit dieser kleinen Auslese aus dem reichen Inhalt des Buches möge es den Erholung- und Belehrungsuchenden jeden Alters ans Herz gelegt sein. Es wird in erster Linie auf die erwachsene Jugend seine Anziehungskraft ausüben. Darüber hinaus wird es aber auch in den Kreisen der Erwachsenen begrüßt werden, denen es vielseitige Anregungen und Bereicherungen bietet. Der Neigung der reiferen Jugend zu fortbildender Beschäftigung, zum Teil in der Richtung technischer Ausübungen, aber auch für die geistige Weiterbildung ist Rechnung getragen. In einer Fülle gut ausgewählter Abbildungen und einer Reihe farbiger Tafeln findet das Anschauungsbedürfnis Befriedigung. In bezug auf die Ausstattung läßt das Buch nichts zu wünschen übrig. Km.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 22,17 km lange Reststrecke Wehrbleck-Diepholz der Neubaustrecke Sulingen-Diepholz ist vom 1. Oktober 1923 ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Münster (Westf.) zugerechnet worden.

Änderung von Stationsnamen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektion Halle (Saale). Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1923 erhält der zwischen den Stationen Klein Wittenberg und Griebo rechts der Bahnstrecke Wittenberg-Roßlau gelegene Bahnhof II. Klasse Apollensdorf die Benennung „Piesteritz“. Am gleichen Tage wird dieser Bahnhof, der zurzeit nur dem Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke dient, auch für den allgemeinen Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 162 vom 20. September 1923 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Antrag der Österreichischen Bundesbahnen auf Auslegung der Bestimmung in § 4 Ziffer 2 d des VWÜ. (Wiederbeladung fremder Wagen nach anderen in der Richtung zur Heimat gelegenen Stationen, wenn der Wagen dadurch der Heimat näher gebracht wird);

Nr. V 482 vom 17. September 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1923 erhält der zwischen den Stationen Klein Wittenberg und Griebo rechts der Bahnstrecke Wittenberg-Roßlau gelegene Bahnhof II. Klasse Apollensdorf die Benennung „Piesteritz“. Am gleichen Tage wird dieser Bahnhof, der zurzeit nur dem Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke dient, auch für den allgemeinen Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Klein Wittenberg und Piesteritz 2,18 km,
zwischen Griebo und Piesteritz 3,78 km.

Zur Bedienung des Personenverkehrs werden auf dem Bahnhof Piesteritz zunächst folgende Züge halten:

a) in der Richtung von Wittenberg nach Roßlau die Züge Nr. 696, 690, 676, 680, 670 W., 670 S., 686 und 668 W.,

b) in der Richtung von Roßlau nach Wittenberg: die Züge: Nr. 671, 689, 677, 679, 669 W., 669 S., 667 W. und 683. (1337)

Halle (Saale), im September 1923.
Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Mit Gültigkeit vom 25. September d. J. wird die Station Coppenbrügge als Versandstation in Abteilung IV A 1 a des Tarifs aufgenommen. (1346)

Hannover, den 18. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 25. September 1923 tritt der Nachtrag 17 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um rd. 100 v. H. durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. September 1923.
Reichsbahndirektion. (1361)

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teil I (Tfv. I b und 501).

Am 25. September 1923 treten in Kraft:

1. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, vom 1. Januar 1923, der Nachtrag XII;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag XVI.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs, insbesondere die mit unserer Bekanntmachung vom 21. September 1923 bekanntgegebenen Erhöhungen im Güter- und Tierverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 21. September 1923. (1339)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife Teil I und II.

Mit Wirkung vom 25. September 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachten sowie die Neben- und örtlichen Gebühren um rund 100 v. H. erhöht. Infolgedessen wird vom gleichen Zeitpunkt ab die für den Güterverkehr gültige Schlüsselzahl zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark von 18 000 000 auf 36 000 000 festgesetzt. Aus diesem Anlaß wird die Tafel Nr. 5 zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark neu ausgegeben; ferner erscheinen Tarifnachträge zu einzelnen Tarifen sowie eine Umrechnungstafel für den Tierverkehr. Näheres ergibt sic aus den einzelnen Tarifen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 21. September 1923. (1340)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahntiertarif Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 25. September d. J. werden im Abschnitt F die besonderen Frachtzuschläge um 100 v. H. erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Elmshorn, den 23. September 1923.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion. (1363)

Tfv. 42. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig, Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Auf Seite 21 des Tarifs werden im Abschnitt II unter „C. Leichen" die Gebührensätze mit sofortiger Gültigkeit wie folgt erhöht:

a) im Absatz 3
in der 3. Zeile auf 3 630 000 M
b) im Absatz 4
in der 4. Zeile auf 3 630 000 M
„ „ 5. „ „ 5 380 000 „
„ „ 6. „ „ 7 130 000 „

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. (1325)

Frankfurt (Oder), den 15. Sept. 1923.
Reichsbahndirektion Osten
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahngütertarif, Heft C I b.

Die unterm 13. 9. 23 veröffentlichte Erhöhung der auf den Seiten 46/47 unter Abschnitt 77 enthaltenen Umlade- und Rollbockgebührensätze der Schmalspurbahnen des Reichsbahndirektions'ezirks Erfurt tritt nicht in Kraft. Es gelten die am 18. 9. 23 zu verdoppelnden Grundtarifsätze. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Erfurt. (1324)

Erfurt, den 18. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. 2. 23.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Stuttgart Nord in die Tarif-Nr. 18 und 19 aufgenommen. Die Abfertigungsbefugnisse von Stuttgart Hbf. werden vorübergehend beschränkt. Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros. (1342)

Frankfurt (Main), den 18. Sept. 1923.
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrh. Netz).

Am 24. September 1923 werden für Sendungen von und nach Eger, die dort zollamtlich behandelt und über Marktredwitz geleitet werden, besondere Anstoßentfernungen für Oberkotzau zur Bildung der Gesamtentfernungen eingeführt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft. (1344)

Dresden, am 19. September 1923.
Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif Teil I, Abt. B.

Ab 28. September d. J. wird die Fracht für Leichen erhöht. Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 22. September 1923.
Reichsbahndirektion (1347)
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I Abt. B.

Ab 24. September d. J. wird die Fracht für Leichen erhöht. (1334)

Altona, den 19. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Infolge Änderung der Schlüsselzahlen treten am 25. d. M. Erhöhungen der Personen- und Gütertarife in Kraft. Näheres durch unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist genehmigt.

Dahme (Mark), den 24. September 1923.
Die Direktion. (1362)

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil I und Teil II, Hefte 1 und 2.

Ab 25. September 1923 (einschließlich) wird die Schlüsselzahl für die Umwandlung der Tarifmark in Reichsmark auf 36 000 000 festgesetzt. Hierdurch tritt eine Erhöhung der Frachten für die deutschen Strecken um 100 v. H. ein. Zum 1. Oktober 1923 wird der Nachtrag 9 zum Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 ausgegeben. Er enthält Ergänzungen und Änderungen der Entfernungszeiger und der Ausnahmetarife. (1369)

Köln, den 2. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 42. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Auf Seite 21 des Tarifs erhalten in Abschnitt II unter „C. Leichen" die Absätze 3 und 4 mit sofortiger Gültigkeit folgende Fassung:

„3. Wenn Leichen vor dem Abgange des Zuges vom Absender zurückgenommen werden, so wird für jeden Eisenbahnwagen eine Gebühr in Höhe des im Güterverkehr der Versandbahn für die ersten 24 Stunden jeweils geltenden Wagenstandgeldes erhoben. Werden die bereitgestellten Wagen nicht innerhalb der für den Güterverkehr festgesetzten Frist beladen, so werden für die Fristüberschreitung die für den Güterverkehr der Versandbahn jeweils geltenden Wagenstandgelder erhoben.

4. Bei nicht rechtzeitiger Abholung oder Entladung von Leichen werden für die Fristüberschreitung die im Güterverkehr der Empfangsbahn jeweils geltenden Wagenstandgelder erhoben." (1368)

Frankfurt (Oder), den 21. Sept. 1923.
Reichsbahndirektion Osten,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b.

Am 25. September 1923 werden die Tarifpfennigbeträge im Güterverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455). (1366)

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 22. September 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Wirkung vom 27. September 1923 werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8 (1) und 9 um 100 M v. H. unter Aufrundung auf volle 1000 M erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 Seite 455). (1367)

Altona, den 24. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Tarifheft 3.

Die Stationen Brötzingen und Dill-Weißenstein der Reichsbahndirektion Stuttgart erhalten vom 1. Oktober 1923 ab die Bezeichnung „Pforzheim-Brötzingen" und „Pforzheim/Weißenstein".

Breslau, den 18. September 1923.
Reichsbahndirektion. (1355)

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II (Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.).

Mit sofortiger Gültigkeit wird in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifes 6 die Station Werdau (nur gültig für den Versand von Naßpreßsteinen) einbezogen.

Dresden, am 15. September 1923.

Reichsbahndirektion (1327)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.
Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit Wirkung vom 18. September 1923 sind die in den Schnitten I der Abteilungen A (Brenner) und B (Tarvis) enthaltenen deutschen Schnittsätze mit 14 175 zu vervielfachen. (1336)

München, den 17. September 1923.

Tarifamt beim RVM, ZB.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.
Tarif vom 15. März 1923.

I. a) Mit sofortiger Wirksamkeit sind mit allen Angaben zu streichen:
Seite 4. Astheim
„ 10. Haina
„ 20. Queienfeld
„ 22. Seewiese
„ 24. Taubachsmühle.
b) ab 1. Oktober 1923:
Seite 26. Unterweißenbrunn.

II. Nachzutragen ist:
Seite 9. Goldbach Anstoß an Nr. 1 3 km ab 15. Oktober 1923,
Seite 18. Obereichstätt Anstoß an Nr. 27 26 km mit sofortiger Gültigkeit.

III. Seite 3 ist der Stationsname Altstädten (Lok. A.G.) zu ändern in: „Altstädten (Allgäu) Lok.-A.G.)“

München, den 19. September 1923.

Tarifamt beim RVM., ZB. (1349)

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Am 1. Oktober 1923 wird der auf der deutschen Strecke Groschowitz-Brockau gelegene Bahnhof Oppeln-Ost für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe notwendig ist, wird bis auf weiteres ausgeschlossen. Mit dem Eröffnungstage wird Oppeln Ost in den oben bezeichneten Tarif einbezogen, und zwar mit den Tarifentfernungen von Groschowitz zuzüglich 6 km.

Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie die der Station Oppeln Hafen.

Oppeln, den 20. September 1923. (1351)

Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschles. Eisenbahnen) zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Dienstkohlenausnahmetarif. D. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). E. Oberschlesischer Schmalspurbahnverkehr. F. Schmalspurbahnwechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. September d. J. wird im deutschen Güterverkehr die Schlüsselzahl auf 36 Millionen erhöht. Die Erhöhung im Tierverkehr und der Gebührensätze ohne Schlüsselzahl beträgt 100 v. H.

Die gleiche Tarifmaßnahme gilt vom gleichen Zeitpunkte ab in den oben genannten Verkehren. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der Tarife unter A, C und F ist erteilt.

Oppeln, den 22. September 1923.

Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschles. Eisenbahnen) zugleich namens der beteiligten Verwaltungen. (1350)

Oberschlesische Schmalspurbahn.

Mit Gültigkeit vom 18. September 1923 sind in den deutschen Gütertarifen die Grundzahlen um 100 v. H. und die Schlüsselzahl von 4,5 Millionen auf 18 Millionen erhöht worden, die Erhöhung der Gebührensätze ohne Schlüsselzahl beträgt 700 v. H.

Die gleiche Tarifmaßnahme gilt vom gleichen Zeitpunkte auch im Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn.

Oppeln, den 15. September 1923. (1333)

Reichsbahndirektion, Oppeln (Oberschles. Eisenbahn).

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Infolge der allgemeinen Tariferhöhung am 25. September 1923 um rund 100 v. H. werden im Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2, die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen und im Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien die Nebengebühren und die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen um rund 100 v. H. erhöht. Die am 18. September 1923 verdoppelten festen Grundzahlen bleiben bestehen. Schlüsselzahl vom 25. September 1923 an 36 000 000. Die Durchführung der Tariferhöhung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Dresden, am 22. September 1923.

Reichsbahndirektion. (1348)

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.
Lokalgütertarif Teil I, Teil II, Teil III und Teil IV. Bezahlung der Schiffsfrachten und Nebengebühren.

Die Bezahlung der Fracht- und Nebengebühren hat grundsätzlich in der im Tarife festgesetzten Währung zu erfolgen. Wird von der Schiffahrtsverwaltung die Bezahlung in anderer Währung zugelassen, so erfolgt die Umrechnung zu dem von der Schiffahrtsverwaltung festgesetzten Kurse des Zahlungstages, bei frankierten Gebühren jedoch, die nicht spätestens am Tage nach der Aufgabe der Sendung in der Schiffsversandstation entrichtet (von der Verwaltung ausdrücklich oder stillschweigend kreditiert) werden, nach Wahl der Schiffahrtsverwaltung zu dem von ihr festgesetzten Kurse des Tages der Abstempelung des Frachtbriefes seitens der Schiffahrts-Abfertigungsstelle oder zu dem von ihr festgesetzten Kurse des Zahlungstages.

Wien, am 21. September 1923. (1353)

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.
Lokalgütertarif Teil I—IV. Änderung der Verhältniszahl für Mark.

Mit Gültigkeit vom 23. September 1923 bis auf weiteres beträgt die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Mark 60 000.—.

Wien, am 22. September 1923. (1354)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, Abschnitt D.
Änderung von Nebengebühren.

Die Ansätze der Nebengebühren in Mark und ungar. Kronen werden mit Gültigkeit vom 24. September 1923 bis auf weiteres abgeändert; gleichzeitig wird auch die Berechnungswährung von bisher in Mark erstellten Nebengebühren vorübergehend geändert.

Nähere Auskünfte erteilen die gesellschaftliche Direktion und die Dienststellen. (1345)

Wien, am 18. September 1923.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Umschlagsverkehr Bahn—Schiff. Umrechnung nicht rechtzeitig bezahlter Bahnvorfrachten und Ausfuhrabgaben.

Im Umschlagsverkehr Bahn—Schiff ist die Schiffahrtsverwaltung hinsichtlich der Bahnvorfrachten und Ausfuhrabgaben berechtigt, nach Ablauf des Fälligkeitstages (Tag der Übernahme des Bahnfrachtbriefes seitens der Schiffsversandstation) unbeglichene Bahnvorfrachten und Ausfuhrabgaben in jenem Betrage zu erheben, der sich bei Umrechnung der fälligen Beträge in die Schweizer Währung zum Kurse des Fälligkeitstages und bei Rückumrechnung in die Originalwährung zum Kurse des Zahlungstages ergibt.

Wien, am 21. September 1923. (1352)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
Gütertarif. Änderungen und Ergänzungen von Bestimmungen, Frachtsätzen und Nebengebühren.

I. Frachtsätze.

Mit Wirksamkeit vom 23. September a.c. bis auf weiteres wird betreffend
den allgemeinen Güterverkehr,
den Getreideverkehr und
den Holzverkehr
die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Mark von 7500 auf 60 000 erhöht. Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die Dienststellen.

II. Nebengebühren.

Die Ansätze der Nebengebühren in Mark und ungar. Kronen werden mit Gültigkeit vom 24. September 1923 bis auf weiteres abgeändert; gleichzeitig wird auch die Berechnungswährung von bisher in Mark erstellten Nebengebühren vorübergehend abgeändert.

Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die Dienststellen.

III. Frachtzuschlag für Güter der Klasse C.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1923 bis auf weiteres wird entgegen unserer Kundmachung vom 15. d. M. im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Battina-Bazias (ausschl.) bzw. Veliki-Gradiste (ausschl.) einerseits und Stationen der Strecke Regensburg-Bazias (ausschl.) bzw. Veliki-Gradiste (ausschl.) andererseits der bisherige 20prozentige Frachtzuschlag für Güter der Klasse C auf 10 v. H. vermindert.

Die gleiche Ermäßigung des Frachtzuschlages findet auch im tschechoslowakischen Donauumschlagverkehre mit den vorgenannten jugoslawischen Stationen Anwendung.

Im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Regensburg-Mohacs (einschl.) untereinander bleibt der 20prozentige Frachtzuschlag für Güter der Klasse C unverändert aufrecht.

Unsere diesbezügliche Kundmachung vom 15. d. M. (ausgenommen Einführung der Verhältniszahlen für Mark und Para) ist somit gegenstandslos. (1365)

Regensburg, den 22. September 1923.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil I, Abteilung B; Gütertarif, Teil II; Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw., Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Ab 23. September 1923 bis auf weiteres beträgt die Verhältniszahl zur Umrechnung der Tarifziffern in die Frachtsätze für Mark 60 000. (1341)

München, den 19. September 1923.

Cechoslovakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno.
Gütertarif Teil II, gültig vom 1. VIII. 1921. Einschränkung der Anwendbarkeit der Eisenbahnfrachtsätze.
Mit Gültigkeit vom 25. IX. 1923 werden auf Seite 6 des Tarifes im Absatze B „Für Sendungen in der Richtung Schiff-Bahn", Punkt 2, zweiter Absatz, hinter den Worten „wenn die Sendung" die Worte eingeschaltet: „aus dem Auslande".
Prag, am 5. September 1923.
C. S. D. (1364)
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Güterverkehr.

Freien Grunder Eisenbahn.
Ab 18. September 1923 werden die Grundzahlen des wertbeständigen Gütertarifs, sowie die Frachtzuschläge verdoppelt. Die in Reichsmark zu berechnenden Gebühren und der Tiertarif werden um 700 % erhöht.
Weitere Frachterhöhungen sowie alle Erhöhungen des Personentarifs werden im gleichen Umfange und zum gleichen Zeitpungt wie bei der Reichsbahn durchgeführt. (1338)
Frankfurt a. M., den 17. September 1923.
Die Direktion.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.
Ab 18. September 1923 sind die Personen- und Gütertarife im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht worden. (1343)
Finsterwalde, den 20. September 1923.
Die Direktion.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.
Dem Vorgehen der Reichsbahn entsprechend wird vom 11. d. M. ab die Schlüsselzahl für den Personenverkehr auf 1 500 000 und für den Güterverkehr auf 4 500 000 für den Binnen- und direkten Verkehr erhöht.
Für den Tierverkehr erhöhen sich die Sätze um 150 v. H.
Mühlhausen i. Th., den 10. 9. 1923.
Der Vorstand. (1358)

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.
Vom 18. d. M. ab wird gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn die Schlüsselzahl für den Personenverkehr auf 9 000 000 erhöht. Im Güterverkehr werden die Grundzahlen verdoppelt und die Schlüsselzahl auf 18 000 000 erhöht. Die Frachtsätze des Tierverkehrs erhöhen sich um 700 v. H.
Mühlhausen i. Thür., den 15. 9. 1923.
Der Vorstand. (1359)

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.
Dem Vorgehen der Reichsbahn entsprechend wird vom 25. d. M. ab die Schlüsselzahl für den Personenverkehr auf 20 000 000, und für den Güterverkehr auf 36 000 000 für den Binnen- und direkten Verkehr erhöht.
Mühlhausen i. Thür., den 22. 9. 1923.
Der Vorstand. (1360)

Dahme-Uckroer Eisenbahn.
Infolge Änderung der Schlüsselzahlen bzw. Verdoppelung der Grundtarife im Güterverkehr treten am 18. d. Mts. Erhöhungen der Personen- und Gütertarife in Kraft. Näheres durch unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist genehmigt. (1330)
Dahme, 17. September 1923.
Die Direktion.

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.
Ab 18. September d. J. werden, wie bei der Reichsbahn, die Gütertarife um 700 v. H. und die Schlüsselzahl im Personentarif auf 9 000 000 erhöht. (1329)
Siegen, den 17. September 1923.
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.
Mit Gültigkeit von sofort ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 4 000 000 ℳ für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (1328)
Berlin, den 18. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.
Ab 1. Oktober d. J. erfahren die Fahrpreise für den Personenverkehr eine Ermäßigung um 25 %. (1326)
Berlin, den 18. September 1923.
Der Vorstand.

Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und dem Königreiche der Serben, Kroaten und Slowenen über Österreich. Tarif vom 15. April 1923.
Am 15. September 1923 ist der Nachtrag III ausgegeben worden. Er enthält neue erhöhte Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für die Deutsche Reichsbahn und für die Bahnen des Königreiches der Serben, Kroaten und Slowenen. (1335)
München, den 18. September 1923.
Verkehrsamt beim RVM, ZB.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Binnentarife
für die badischen, hessischen und thüringischen Linien.
Mit sofortiger Wirkung werden die „Besonderen Bestimmungen für Inhaber von Monatskarten" und die Beförderungspreise der Monatskarten aufgehoben.
Darmstadt, am 15. September 1923.
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion. (1331)

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 674).
Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen
1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln
und
den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz)
sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirks.

b) Verbandspersonenverkehr zwischen Stationen der deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatseisenbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 675).
Ab 18. September 1923 werden die Personen- und Gepäcktarife im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. Die Schlüsselzahl beträgt 9 000 000. (1332)
Oppeln, den 17. September 1923.
Reichsbahndirektion.
Oberschlesische Eisenbahnen.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teile I und II.
Mit Gültigkeit vom 25. September 1923 werden die Personenfahrpreise und die Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze erhöht. Die Erhöhung beträgt im Personen- und Gepäckverkehr ungefähr 123 v. H., im Expreßgutverkehr 100 v. H. Die Erhöhung der Preise für Monatskarten tritt bereits mit dem heutigen Tage in Kraft.
Die in den Ausführungsbestimmungen der vorgenannten Tarife enthaltenen sonstigen Gebührensätze werden in gleichem Maße heraufgesetzt. Vom gleichen Zeitpunkt ab wird die Schlüsselzahl für den Personen- und Gepäckverkehr von 9 000 000 auf 20 000 000 und für den Expreßgutverkehr unter Verdoppelung der Grundbeträge von 18 000 000 auf 36 000 000 erhöht.
Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt.
Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.
Berlin, den 22. September 1923.
Reichsbahndirektion, (1357)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.
Mit Wirkung vom 25. September 1923 werden die Fahrpreise des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs um 50 bis 100 v. H. erhöht, mit der Maßgabe, daß die erhöhten Fahrpreise für die Monatskarten bereits mit dem heutigen Tage in Kraft treten. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B zu § 32 EVO.) beträgt künftig 10 000 000 ℳ, das Lagergeld für Reisegepäck (Bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO.) 8 000 000 ℳ. Die in der bes. Ausf.-Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf-Friedhof betragen künftig:
unter 1a 1: 26 000 000 ℳ, 47 000 000 ℳ, 84 000 000 ℳ,
„ 1a 2: 720 000 000 ℳ,
„ 1b 1: 32 000 000 ℳ, 64 000 000 ℳ, 103 000 000 ℳ,
„ 1b 2: 928 000 000 ℳ.
Die in der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 47 EVO. angegebene Desinfektionsgebühr beträgt künftig 68 000 000 ℳ.
Im Anhang „Abfertigung von Reisegepäck von und nach Berliner Vorortstationen im Fernverkehr" werden die im ersten Satz auf S. 15 des Tarifs angegebenen Überführungs- und Zuführungsgebühren wie folgt geändert:

Zu A Zuführungsgebühr	Zu B Zuführungs- + Überführungsgebühr
für je angefangene 10 kg	
2 000 000 ℳ	2 000 000 ℳ + 4 000 000 ℳ

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.
Berlin, den 22. September 1923.
Reichsbahndirektion. (1356)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 40. Berlin, den 4. Oktober 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 9. und 10. Band*).

Die von Dr. Freiherr von Röll in zweiter Auflage herausgegebene Enzyklopädie des Eisenbahnwesens hat nunmehr mit dem 9. und 10. Band ihren Abschluß gefunden. Der 9. Band ist im Jahre 1921 und der 10. Band im laufenden Jahr erschienen. Damit ist ein Werk zu Ende geführt worden, das auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens einzig dasteht. Mit besonderem Interesse entnehmen wir diesem Werke selbst, daß bereits lange vor Röll der hervorragende Eisenbahntechniker und glänzende Schriftsteller Max Maria von Weber den Gedanken aufgegriffen hatte, das Eisenbahnwesen in enzyklopädischer Form darzustellen; die Biographie unter dem Stichwort „Weber" im 10. Band gibt uns hierüber Aufschluß. Umfassende Vorarbeiten hatte der Genannte bereits durchgeführt, jedoch stellten sich dem Plane so erhebliche Hindernisse entgegen, daß seine Weiterverfolgung unterbleiben mußte. Erst Dr. Röll vermochte der Idee neue Kraft zu verleihen. Allerdings übten in dieser Richtung die inzwischen veränderten Verhältnisse geradezu einen gewissen Druck aus, denn das Bedürfnis nach einer übersichtlichen Darstellung der mit dem Eisenbahnwesen zusammenhängenden Materien verstärkte sich zusehends, da die Arbeitsteilung in der Eisenbahnverwaltung immer mehr zunahm, die Fortschritte in Technik und Verwaltung sich stetig steigerten, und auch dem gewiegten Fachmann der Überblick über das gesamte Eisenbahnwesen erschwert wurde. Dr. Röll war es, der unter Überwindung aller entgegentretenden Schwierigkeiten die Aufgabe meisterte und mit der ihm eigenen Tatkraft in aufopfernder Arbeit das Werk seiner Vollendung zuführte. In einem warmherzig geschriebenen Vorwort und Nachwort hat an der Spitze des 10. Bandes der 2. Auflage Exzellenz v. d. Leyen die Verdienste des leider schon im Jahre 1922, kurz vor endgültigem Abschluß des 10. Bandes dahingeschiedenen Herausgebers Dr. Röll gewürdigt. Heute haben wir unsere Blicke nur auf das Werk selbst zu lenken.

Zunächst fällt da ins Auge, daß ihm offenbar die Neigung innewohnt, sich im Laufe der Zeit immer mehr auszudehnen; in der behandelten Materie liegt eine gewisse Expansionskraft. Die Menge der zu behandelnden Fragen und Ideen nimmt immer größeren Umfang an und läßt sich schwer eindämmen. Aus dem eben erwähnten Vor- und Nachwort v. d. Leyens entnehmen wir, daß Dr. Röll das Werk ursprünglich nur auf zwei starke Bände bemessen hatte; in dem von ihm im Jahre 1889 veröffentlichten Prospekt waren aber schon fünf Bände mit zusammen 150 Druckbogen vorgesehen. Schließlich ist die erste Auflage der „Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung" in sieben Bänden mit 232 Druckbogen erschienen, und zwar in dem kurzen Zeitraum von 1890 bis 1895. Für die zweite Auflage waren acht Bände in Aussicht genommen, es sind aber zehn daraus geworden, und schon ist der Plan eines Ergänzungsbandes aufgetaucht. Die nun vorliegenden zehn Bände des Werkes, das nicht mehr „Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens" sondern unter Beseitigung des Pleonasmus einfach „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens" benannt wird, sind in den Jahren 1912—1923 erschienen; der Weltkrieg hat den Abschluß verzögert. Der achte Band wurde in dieser Zeitung auf Seite 275 fg. des Jahrganges 1918 besprochen. Der neunte und der zehnte Band umfassen die Stichworte Seehafentarife bis Übergangsbogen und Übergangsbrücken bis Zwischenstation.

„Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen". Eine Überfülle von Stoff tritt uns entgegen, und der Herausgeber löst sein Versprechen ein, dem Fachmann den Überblick über die mannigfachen Wissensgebiete zu er-

*) Verlag Urban & Schwarzenberg, Berlin u. Wien.

leichtern sowie dem Nichtfachmann die Möglichkeit eines Einblicks in die ihm fremde Wissenschaft zu vermitteln. Es kann selbstverständlich nicht Aufgabe dieser Zeilen sein, die zahlreichen Einzelartikel, die vielfach von großem wissenschaftlichen Wert sind, einer kritischen Betrachtung zu unterziehen; nicht einmal dazu reicht der Raum, auch nur die wichtigsten sämtlich aufzuführen. Es sei aber gestattet, wenigstens mit einigen Worten anzudeuten, wie bedeutsame Arbeit geleistet worden ist, und dadurch zum genaueren Studium auch der beiden letzten Bände des Werkes anzuregen. Die Vielseitigkeit der Leistungen ergibt sich schon bei flüchtigem Überblick über die Stichworte und die Bearbeiter. Wer nennt die Völker, zählt die Namen: nicht weniger als 246 Namen guten und besten Klanges finden wir am Eingang des zehnten Bandes in der Liste der Mitarbeiter des Gesamtwerkes aufgezählt. Sie gehören fast ausnahmslos europäischen Ländern an; für die sachlichen Darstellungen aber ist der Rahmen weiter gespannt und umfaßt, wie in den früheren, so auch in den beiden letzten Bänden neben den europäischen auch die wichtigeren Eisenbahnländer anderer Erdteile. Wir finden z. B. lehrreiche Aufsätze über die württembergischen, die ungarischen und spanischen, ferner die serbischen, türkischen und sibirischen Eisenbahnen, aber auch die Eisenbahnverhältnisse in Siam, Tripolis und Tunis sind eingehend gewürdigt; besonders ausführlich sind die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika behandelt. Auch finden sich interessante Artikel über kleinere wichtige Eisenbahnen, wie die Semmeringbahn, Simplonbahn, Stubaitalbahn, Tauernbahn, Vesuvbahn, Wendelsteinbahn, Wiener Stadtbahn usw. Es ist zweifellos ein großes Verdienst des Herausgebers und seiner Mitarbeiter, hier soviel wichtiges Material gesammelt und in übersichtlicher, zusammengedrängter Form zur Verfügung gestellt zu haben. Dies trifft auch zu für die in die beiden Bände aufgenommenen Biographien vieler um das Eisenbahnwesen besonders verdienter Männer, wie George und Robert Stephenson, Carl von Thielen, Franz Ulrich, Cornelius Vanderbilt, Max Maria von Weber, Wilke u. a. m.

Will man noch mit einigen Worten auf den übrigen reichen Inhalt der beiden Bände eingehen, so wird es sich nicht empfehlen, dies in Anlehnung an die alphabetische Reihenfolge zu tun; damit würden heterogene Darstellungen wahllos durcheinandergeworfen werden. Vielmehr dürfte ein besserer Überblick zu erzielen sein, wenn die mehreren von einem Fachmann verfaßten, in den beiden Bänden zerstreuten Artikel zusammenfassend erwähnt werden, und damit das von dem einzelnen Autor vertretene Fachgebiet einigermaßen geschlossen in Erscheinung tritt. Während Goering die Vorarbeiten für den Bahnbau ausführlich in drei Abschnitten darlegt, liefert Cauer interessante Beiträge unter den Stichworten Station, Stückgutbahnhöfe, Überholungsgleise, Umladebühnen, Verschiebebahnhöfe. Dolezalek zeichnet als Verfasser die Artikel über Stufenbahnen, Zahnbahnen, Weichen, virtuelle Länge, Sprengarbeiten, Tunnelbau und Tunnellüftung; die beiden letzten Aufsätze sind sehr ausführlich gehalten und umfassen 55 Druckseiten. Kemmann schreibt über Stadtschnellbahnen. Der Direktionspräsident der Gotthardtbahn a. D. Dr. ing. Dietler gibt aus dem Schatz seiner Erfahrungen wissenschaftlich wertvolle Darlegungen über den Simplontunnel, die Splügenbahn und die Stanserhornbahn, die Toggenburger Bahn und die Vereinigten Schweizerbahnen. Einen breiten Raum nehmen ein die Ausführungen von Spiro über Werkstätten und Werkstättendienst, sie umfassen 46 Druckseiten. Cimonetti liefert einen Beitrag über die Umgrenzungslinien der Eisenbahnfahrzeuge und Ladungen. Lucas schreibt über Stütz- und Verkleidungs- (Futter-) Mauern, Gölsdorf über Speisepumpe, Speiserohre, Speisevorrichtung, Spurkranzschmierung. Die Aufsätze von Hoogen geben Aufschluß über Signalwesen, Vorsignale, Stellwerke, Weichenverschlußeinrichtungen, Spannwerke. Als hervorragender Kenner des Betriebsdienstes begegnet uns Breusing, der sich in zahlreichen Artikeln ausspricht über Stationsdienst, Zugbildung, Zuggeschwindigkeit, Zugleitung, Zugkreuzung, Überholung, Zugverspätung, Wartezeit, ferner über die Begriffe Vorzug, Nachzug, Teilzug usw. Eine wertvolle Ergänzung hierzu bietet der Artikel von Heinrich über Verkehrsstockungen. Die Verkehrsleitung, Verkehrsteilung und Verschleppung werden in sachkundiger Weise von Morhart behandelt. Unter dem Stichwort Zugförderungskosten ringt Tecklenburg erfolgreich mit dem Selbstkostenproblem. Grunow bietet von großer Erfahrung getragene Ausführungen über Tarif, Tiertarife, ständige Tarifkommission, Standgeld. Das Steuerrecht, insbesondere auch die Transportsteuern werden ausführlich von Januschka behandelt. Zahlreiche interessante Aufsätze entstammen der Feder von Exzellenz v. d. Leyen, zunächst der schon oben erwähnte ausführliche Artikel über die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika, sodann die Darlegungen über amerikanische Überlandbahnen, über die Union-Pacific-Eisenbahn, sowie die Transandinische Eisenbahn und über eine Anzahl sonstige, Amerika betreffende Fragen; dazu treten mehrere Biographien und ein Artikel über Statistik. Wer sich mit Fragen der Eisenbahnorganisation zu befassen hat, kann an dem von Völcker herrührenden, unter dem Stichwort Verwaltung aufgenommenen Aufsatz nicht vorübergehen; hier findet er die Probleme, die bei jedem Versuch einer Neuorganisation auftauchen, vom geschichtlichen, begrifflichen und praktischen Standpunkt aus klar dargestellt oder wenigstens angedeutet.

Wenn vorstehend versucht worden ist, den Inhalt der beiden Bände wenigstens einigermaßen zu kennzeichnen, so muß dies bei der Überfülle des Stoffes naturgemäß nur Stückwerk bleiben. Ebenso ist es aber auch von vornherein ausgeschlossen, bei den angezogenen Grenzen dieser Besprechung der Frage näherzutreten, ob und inwieweit einzelne Artikel veraltet und überholt sein könnten; ein solches Beginnen würde ja gleichbedeutend sein mit dem Versuch, den, wie oben erwähnt, geplanten Ergänzungsband zu schreiben. Immerhin ergeben sich schon allein aus der Tatsache, daß bereits jetzt ein Bedürfnis für Herausgabe eines Ergänzungsbandes anerkannt wird, gewisse Bedenken, die hier nicht ganz übergangen werden dürfen. Die Bearbeitung der zweiten Auflage der Enzyklopädie wurde zunächst dadurch wesentlich erleichtert, daß außer einem ausführlichen Stichwortverzeichnis das zu bearbeitende Material bereits in zahlreichen Aufsätzen vorlag und reiche Erfahrungen zur Verfügung standen; demgegenüber trat als außerordentlicher Nachteil in Erscheinung, daß der Weltkrieg naturgemäß auf den Fortgang der Arbeiten vielfach hemmend einwirken mußte. Infolgedessen vergingen, wie schon erwähnt, nicht weniger als 11 Jahre, bis das Werk abgeschlossen werden konnte. Bei der Schnellebigkeit unseres Zeitalters und der raschen, oft sich überstürzenden Entwicklung der Eisenbahnverhältnisse ist es unter diesen Umständen unvermeidlich, daß das vorliegende Werk im einzelnen manche Unvollständigkeit aufweist und viel Überholtes als letzte Entwicklung angibt. Dies gilt nicht für die Darstellung geschichtlich abgeschlossener Ereignisse und Einrichtungen, aber es trifft teilweise zu für die technischen Darstellungen und in besonderem Maße für die Verwaltungseinrichtungen, die bekanntermaßen dauernd in Fluß sind, sowie natürlich nicht minder für die neugeschichtlichen Entwicklungen. Nicht erscheint z. B. im Werke das uns so sehr am Herzen liegende Stichwort Reichsbahn, es würde nach der alphabetischen Reihenfolge in den achten Band des Werkes gehören, der aber bereits im Jahre 1917 erschien und infolgedessen selbstverständlich über die jetzige Reichsbahn nichts enthalten kann. Will man über das Schicksal der früheren Reichseisenbahnen, die Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen — sie sind im vierten Band behandelt — näheres erfahren, so muß man schon den uns so schmerzlich anmutenden Abschnitt „Das Ende der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen“ in dem vom Reichsverkehrsministerium herausgegebenen Werk „Die Deutschen Eisenbahnen 1910—1920“ nachlesen. Über die jetzige Reichsbahn

finden sich wenigstens einige Angaben organisatorischer Art in dem schon erwähnten Völckerschen Artikel über Verwaltung im zehnten Band der Enzyklopädie.

Zweifelhaft kann erscheinen, ob in einem solchen Werke, das doch nur in großen Zeitabständen neu aufgelegt werden kann, ins einzelne gehende Tarifbestimmungen aufgenommen werden dürfen, wie z. B. beim Stichwort Sonderzug im neunten Bande, wo ausführlich die Tarifsätze für Sonderzüge in den verschiedenen Ländern verzeichnet sind; wie aus längst verschollenen Zeiten klingt es da, daß in Deutschland nach verhältnismäßig kurzer Zeit bei Gesellschaftsfahrten Sätze von wenigen Pfennigen und Pfennigbruchteilen für das Personentarifkilometer erhoben wurden.

Der Artikel über die Ständige Tarifkommission war zur Zeit der Abfassung gewiß in allen seinen Teilen durchaus zutreffend, jedoch ergeben sich in Berücksichtigung des Umstandes, daß er erst in dem im Jahre 1921 herausgegebenen neunten Band erschienen ist, mehrere erhebliche Unstimmigkeiten, z. B. spricht er — wie gesagt im Jahre 1921, als bereits längere Zeit die Reichsbahn bestand —, noch von einer Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen, die vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten einberufen wird; er erwähnt ferner, daß Vertreter des Reichseisenbahnamtes den Verhandlungen beiwohnen und gibt über gewisse inzwischen eingetretene Änderungen in der Zusammensetzung der Ständigen Tarifkommission keine Auskunft.

Diese wenigen Beispiele sollen selbstverständlich keinen Tadel bedeuten, sondern nur andeuten, wie es mit dem Wesen eines so umfassenden, in langem Zeitraum nach und nach erscheinenden Werkes eng zusammenhängt, daß Unzulänglichkeiten fraglicher Art mit in Kauf genommen werden müssen.

Von anderer Seite ist noch gelegentlich bemängelt worden, daß die Aufsätze in der Enzyklopädie im Gegensatz zum eigentlichen Zweck des Unternehmens teilweise etwas zu umfangreich geworden seien und geradezu den Umfang von Monographien angenommen hätten. Dies sei unbestreitbar und zu bedauern. In der Beschränkung erst zeigt sich der Meister, aber nicht jedem ist es gegeben, mit wenigen Worten einen Vorgang schlaglichtartig zu beleuchten, wie es z. B. Exzellenz v. d. Leyen tut, wenn er im neunten Bande die in gedrängter Kürze gegebene Biographie des Staatsministers von Thielen mit dem lapidaren Satz schließt: „Seine Pläne zum Ausbau des Wasserstraßennetzes (Mittellandkanal) scheiterten", und damit eine ganze Periode von wirtschaftlichen Bestrebungen und Kämpfen dem einigermaßen Kundigen plastisch vor Augen stellt.

Solche und ähnliche kleine Ausstellungen treten aber gegenüber der Gesamtbedeutung des Werkes vollständig zurück. Jedenfalls entspricht der aufgewendeten enormen Arbeit ein außerordentlich großer Erfolg. Die Fülle des gesammelten und infolge der alphabetischen Anordnung leicht zu überblickenden Materials bietet eine wertvolle Grundlage für den Praktiker wie für den Forscher und erleichtert, namentlich auch infolge der ausführlichen Literaturangaben, die Weiterarbeit auf den Gebieten, wo neue Entwicklungen in Erscheinung getreten sind. Es ist gewiß nicht ohne Bedeutung, daß in der jüngst erschienenen zweiten Auflage des Deutschen Eisenbahnwesens der Gegenwart im Literaturverzeichnis (Band II, S. 325 fg.) die Enzyklopädie des Eisenbahnwesens von Röll bei nicht weniger als zwölf Kapiteln als Quellenangabe aufgeführt ist; der Wert und die Verwendbarkeit der Enzyklopädie wird dadurch in helles Licht gestellt. Die Ausstattung auch der beiden letzten Bände, die durch zahlreiche bildliche Darstellungen, Pläne und Karten geschmückt sind, ist über jedes Lob erhaben. Als leuchtendes Vorbild erscheint es, daß Herausgeber, Mitarbeiter und Verlag auch unter den ungeheuren Erschwernissen des Weltkrieges und der Nachkriegszeit Mut und Tatkraft nicht verloren und das begonnene Werk erfolgreich zu Ende geführt haben, allen widrigen Gewalten zum Trotz. Dr. Otto.

Der neue Hauptbahnhof Stuttgart und seine Lehren.

Vom Regierungsrat **Gall**, Vorstand des Hauptbahnhofs Stuttgart.

I. Geschichtliches und Allgemeines.

Am 21. Oktober v. J. hat Se. Exzellenz der Herr Reichsverkehrsminister Dr. Groener den 1. Bauteil des neuen Hauptbahnhofs Stuttgart durch einen feierlichen Einweihungsakt in der domartigen Eingangshalle persönlich dem Betrieb übergeben und am Montag, dem 23. Oktober, der Präsident der Reichsbahndirektion, Dr. Sigel, mit dem ersten Frühzug den Zugverkehr eröffnet. Damit ist nach jahrzehntelanger wechselvoller Baugeschichte und tatkräftiger Überwindung der durch den Krieg verursachten Hemmungen zu dem Zeitpunkt, wo programmäßig das ganze Werk hätte fertig sein sollen, seine erste Hälfte mit zunächst 8 Aufnahmegleisen vollendet, der Grundgedanke des Neubaus, die Trennung des Vorort- und Fernverkehrs, aber noch nicht erfüllt. Nach dem Vollausbau umfaßt der Bahnhof 6 Aufnahmegleise für den Vorortverkehr und 10 Gleise für den Fernverkehr. Vom alten Bahnhof bleiben zunächst noch die Anlagen des bisherigen Ortsgüterbahnhofs für den Milch-, Fahrzeug-, Wagenladungs- und Stückgutverkehr in Betrieb. Die Güterbahnhöfe werden jetzt schon, wie nach dem endgültigen Vollausbau vorgesehen, fast ausschließlich von dem Rangierbahnhof Kornwestheim als Vorbahnhof unmittelbar oder über den Nordbahnhof als Sammelbahnhof bedient, bis zum Ausbau der neuen Güterbahnhofanlagen aber die Güter- und Eilgüterzüge auf den bisherigen Zufahrtslinien in den alten Bahnhof eingeführt.

Während im alten Personenbahnhof im Friedensbetrieb 1914 auf 6 Aufnahmegleisen täglich 356 regelmäßig verkehrende Züge aufzunehmen und abzufertigen waren, wurde der neue Personenbahnhof mit 290 regelmäßigen Zügen auf 8 Gleisen eröffnet. Davon sind nur 57 durchgehende, d. h. Züge, die nach dem Lokomotivwechsel auf demselben Gleis in derselben oder einer anderen Richtung unmittelbar weiterlaufen. Von den werktags regelmäßig verkehrenden Zügen dienen 110 überwiegend oder fast ausschließlich dem Berufsverkehr innerhalb Groß-Stuttgarts im weiteren Sinne. Zum Vergleich möge angeführt sein, daß im Winterfahrplan 1922/23 in Frankfurt (Main) auf 24 Gleisen 377 Züge, also auf dreimal mehr Aufnahmegleisen nur 87 oder nicht ganz ¼ mehr Züge abgefertigt werden, so daß dort auf ein Hallengleis im Durchschnitt nur schwach die Hälfte der Stuttgarter Zugbelegung entfällt. In München Fernbahnhof werden auf 16 Gleisen rund 160 Züge abgefertigt und aufgenommen.

Nach den „Mitteilungen des Württ. statistischen Landesamts" war die Entwicklung des Industriegebiets in und um Groß-Stuttgart bereits im Jahre 1919 — nach der letzten Volkszählung — soweit fortgeschritten, daß man zwischen Eßlingen und Kornwestheim einerseits, Fellbach und Vaihingen a/F. andererseits nicht mehr von einzelnen Vierteln und Gemeinden, sondern von einem in sich geschlossenen Industriebezirk sprechen konnte, der heute mit gegen ½ Million ⅕ der Bevölkerung des ganzen Landes umfaßt. Die Fahrplangestaltung und die Betriebsweise des Hauptbahnhofs Stuttgart ist daher von der Bewegung und den Bedürfnissen des Berufsverkehrs ausschlaggebend beeinflußt. Die Groß-Industrie hat erst zu Ende des vorigen Jahrhunderts mächtig und sprunghaft eingesetzt. Bis in die neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts war Stuttgart der einzige ausschlaggebende Mittelpunkt für

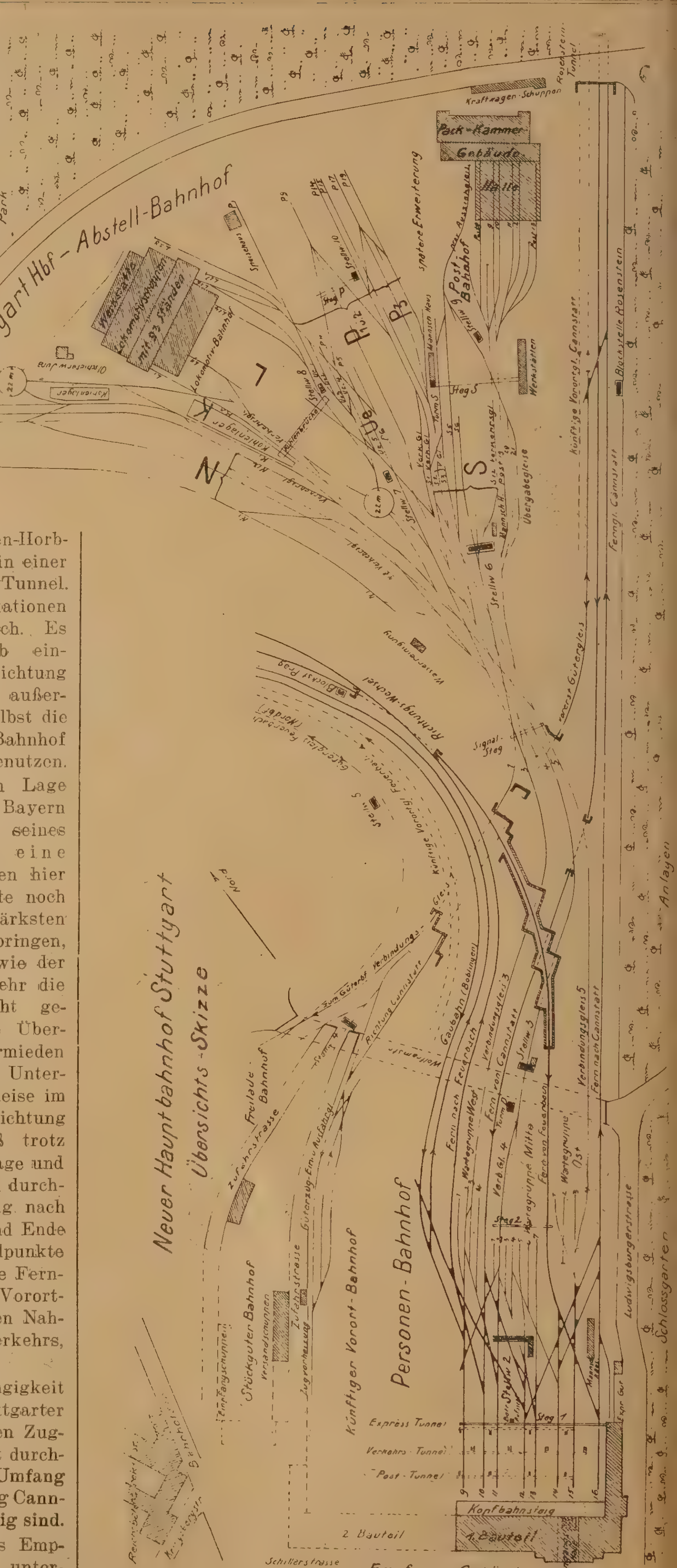
Handel und Verkehr des Landes und Württemberg in allen seinen Teilen ganz überwiegend ein ackerbautreibendes Land mit schwachem Verkehr. Deshalb und wegen des typisch gebirgigen Charakters der Landschaft ging das grundlegende Eisenbahnbaugesetz vom Jahre 1843 davon aus, Stuttgart zum alleinigen Mittelpunkt des württ. Eisenbahnnetzes zu machen, eine „Hauptbahn" zu bauen und die anderen nach und nach zu bauenden Linien als zubringende „Zweigbahnen" an geeigneter Stelle an die Hauptbahn anzuschließen. Ihre unmittelbare Durchführung nach Stuttgart verbot, abgesehen von der mangelnden Rentabilität, die ungünstige Lage der in einem rings von Bergen eingeschlossenen Talkessel eingezwängten Stadt Stuttgart.

Auch in den neuen Bahnhof Stuttgart ist außer den beiden Richtungen der Hauptbahn nur die Gäubahn (Böblingen-Horb-Freudenstadt) auf eigenem Bahnkörper eingeführt, jene in einer Neigung je von 1 : 100, diese von 1 : 55, alle drei durch Tunnel. Die Züge der anderen Bahnen laufen von den Einfallstationen an auf den Gleisen der Hauptbahn bis Stuttgart durch. Es konnte deshalb kein gesonderter Linienbetrieb eingerichtet werden. Die Aufnahmegleise der Hauptbahn Richtung Feuerbach und Cannstatt sind den Zügen der auf ihnen außerhalb Stuttgarts einfallenden 6 Linien gemeinsam, und selbst die auf eigenem Bahnkörper eingeführte Gäubahn muß im Bahnhof die Hallengleise für die Richtung nach Feuerbach mitbenutzen.

Obwohl wegen der ungünstigen verkehrspolitischen Lage Württembergs zwischen den beiden durch Baden und Bayern führenden europäischen Nord-Süd-Durchgangslinien und seines eigentümlichen wirtschaftlichen Zuschnitts auf das eine Zentrum Stuttgart die Zahl der Weiterreisenden in den hier endigenden und den durchgehenden Personenzügen heute noch im Durchschnitt 3 % nicht übersteigt und nur die stärksten durchgehenden D-Züge es auf 75 % Weiterreisende bringen, hat man doch richtigerweise dem neuen Bahnhof, der wie der alte ein Kopfbahnhof bleiben mußte, für den Fernverkehr die Vorteile eines Durchgangsbahnhofs in der Hinsicht geschaffen, daß innerhalb des Bahnhofs schienengleiche Überschneidungen entgegengesetzter Zugrichtungen vermieden blieben. Mit Hilfe großartiger Brückenkunstbauten und Unterführungen außerhalb des Bahnhofs wurden die Ankunftgleise im Bahnhof unmittelbar in die Abfahrtgleise der Gegenrichtung eingeführt. Man mußte damit in Kauf nehmen, daß trotz des geringen Hundertsatzes durchgehender Züge die Anlage und die Betriebsweise des Fernbahnhofs zwangsläufig auf den durchgehenden Verkehr eingestellt wurden. Das soll künftig nach Möglichkeit dadurch ausgeglichen werden, daß Beginn und Ende der Vorortzüge nach Bedarf über die regelmäßigen Endpunkte und auf die Zweigbahnen hinausgeschoben werden, um die Fernzüge und den Fernbahnhof zu entlasten und mit den Vorortzügen auch den weiteren Nah-, den Zwischenort- und den Nahverkehr anderer Mittelpunkte eines bedeutenden Berufsverkehrs, die sich inzwischen gebildet haben, zu erfassen.

Nicht beseitigt werden konnte damit die große Abhängigkeit des Fahrplanes und des Zugbildungsplanes von der Stuttgarter Gleisanlage. Infolge der zwangsweisen Einstellung auf den Zugdurchlauf können die Hauptbahnzüge und die bis Stuttgart durchlaufenden Züge der Zweigbahnen nur in sehr beschränktem Umfang auf ihre eigene Bahn wenden. Dabei fallen aus der Richtung Cannstatt 27% mehr Züge an, als in der Richtung Feuerbach nötig sind.

Die aus äußeren Gründen aufgezwungene Anlage des Empfangsgebäudes an der engsten Stelle des Tales, 400 m unter-



halb des alten Bahnhofs an der Schillerstraße zwischen den den Kesseleingang verriegelnden beiden Bergvorsprüngen des Kriegs- und des Ameisenbergs und dazu noch die unmittelbare Angrenzung der Güterbahnhofanlagen auf der einen und des Schloßgartens auf der anderen Seite, bot keinen Raum mehr dafür, die Abstellgleise unmittelbar im Anschluß an die Aufnahmegleise entwickeln zu lassen. Man mußte sich vor den Gleishallen auf sog. Wartegleise beschränken und die Abstellgleise in einem mit dem Innenbahnhof des Personenbahnhofs durch zunächst drei besondere Verbindungsgleise verbundenen, von den Gleishallen annähernd 2 km entfernten Abstellbahnhof vereinigen. Dieser wiederum mußte ein Sack bleiben, weil er nördlich an den damals Königlichen Rosensteinpark angrenzte und an einen wesentlichen Eingriff in diesen nicht zu denken war. Die Anlagen des Abstellbahnhofs konnten, von der Einschnürung an den Einfahrten der Verbindungsgleise ausstrahlend, nur nebeneinander angeordnet werden und die Abstellgruppen keine zulänglichen Auszieh- und Umfahrgleise erhalten. Der Lokomotivbahnhof mußte zwischen den Abstellgruppen für den Vorortverkehr und denjenigen für den Fernverkehr angeordnet werden, so daß die Lokomotiven sich nur mit mehrfachen langen Sägebewegungen gegen den Bahnhofeingang an ihre Züge setzen können. Die Bahnpostanlage befindet sich an der äußersten östlichen Ecke.

Die durch die Hinausverlegung des Empfangsgebäudes naturnotwendig gegebene Kürzung der Horizontale konnte durch die geänderte Zuführung der Feuerbacher und Gäubahnlinie in weit ausholenden Bogen nicht ganz ausgeglichen werden. Daher kommt es, daß die größte nutzbare Gleislänge der Hallengleise an der Personenbahnsteigkante nur 317 m, die mittlere 275 m, die geringste gar nur 232 m beträgt und dies selbstverständlich gerade in dem Gleis, wo für die durchgehenden Züge Verbindungsmöglichkeiten von und nach allen drei Richtungen (Cannstatt, Feuerbach und Gäubahn) bestehen. Auch die nutzbare Länge der Wartegleise vor den Hallen hat dadurch eine betrieberschwerende Kürzung erfahren. Die freie Strecke schiebt sich mit unmittelbarem Übergang aus dem Gefäll und der Steigung bis in die Mitte der Wartegruppen vor. Die Entfernung vom Abschluß der Hallengleise bis zum Einfahrsignal der Gäubahn beträgt rund 700 m, von Feuerbach und von Cannstatt je rund 600 m. Die ersteren beiden Einfahrten liegen am Gefäll, letztere an einer Steigung.

Aus diesen einzig und allein durch das gegebene ungünstige Gelände aufgezwungenen Nachteilen hat sich andererseits von selbst der große Vorteil einer übersichtlichen Gestaltung und Teilung der Gesamtgleisanlage, einer natürlichen Trennung der Betriebsaufgaben und wiederum in den einzelnen Teilen einer vorteilhaften Zusammenfassung der Fahrleitung an den Brennpunkten des Betriebs ergeben. Damit wurden zwar höhere Anforderungen an die Befähigung und Leistungsfähigkeit des Personals gestellt, aber die schädliche Einseitigkeit zu weitgehender Arbeitsteilung vermieden, die Personalverwendung vielseitiger und wirtschaftlicher gemacht und der Mehraufwand an Personal, den insbesondere die weite räumliche Trennung von Innen- und Abstellbahnhof und die ungünstige Gestaltung des Abstellbahnhofs mit sich brachten, konnte durch eine folgerichtig durchgeführte Zusammenfassung der Betriebsstellen ausgeglichen werden.

Bei der nachfolgenden Beschreibung und Besprechung der Anlagen für den Betrieb und Verkehr im einzelnen war ich bei der Größe und Vielgestaltigkeit des Gebiets und der Raumnot wegen genötigt, meine Aufgabe aufs äußerste zu beschränken und nur das zum Verständnis der Betriebführung eines Personenbahnhofs Wesentliche, für den Betriebs- und Bautechniker besonders Wichtige, ausführlicher zu behandeln.

II. Die Gleisanlagen.

Der Personenbahnhof besteht aus:

1. dem Innenbahnhof oder Personenbahnhof im engeren Sinne. Er gliedert sich in 8 Hallengleise und 3 anschließende Wartegruppen, die mittlere mit 7, die beiden anderen („West“ und „Ost“) mit je 4 Gleisen.

Entsprechend ihrer Lage zu den Ein- und Ausfahrgleisen dient die Wartegruppe „West“ grundsätzlich zur Bereitstellung und Beseitigung der Züge der Gäubahn und zur Bereitstellung der Züge nach Feuerbach sowie zur Beseitigung eines Teils der auf den Gleisen 9—11 von Cannstatt eingefahrenen Züge, die Wartegruppe „Mitte“ nur zur Beseitigung der von Cannstatt und von Feuerbach angekommenen Züge, während über Wartegruppe „Ost“ nur Züge nach Cannstatt bereitgestellt werden, so daß je grundsätzlich auf dem an die Wartegruppe West anschließenden, zum Abstellbahnhof führenden Verbindungsgleis 3 eingleisiger Betrieb in beiden Richtungen stattfindet, auf dem Verbindungsgleise 4 der Wartegruppe „Mitte“ nur in der Richtung vom Innen- nach dem Abstellbahnhof und auf Verbindungsgleis 5 nur in der Richtung vom Abstellbahnhof nach dem Innenbahnhof gefahren wird. Abweichungen zum Ausgleich sind bei dichter Belegung nicht nur zugelassen, sondern geboten.

Die Hallengleise sind von 4 niederen, 180 m langen Holzhallen mit durchgehenden Rauchschlitzen über den Gleisen überdacht. Die Bauart hat sich hinsichtlich des Rauchabzuges vorzüglich bewährt.

Die Wartegruppen dienen nur zur vorübergehenden Aufstellung von wendenden oder von durchgehenden Zügen, die nicht auf einem Hallengleis stehen bleiben können, sowie von Zügen, die nicht unmittelbar von der Halle nach dem Abstellbahnhof beseitigt oder von dort nicht unmittelbar in die Gleishalle verbracht werden können; außerdem zur Aufstellung von Zugteilen für durchgehende oder wendende Züge sowie von Bereitschaftswagen und zu Verstellbewegungen an den Zügen. Für letzteren Zweck ist besonders die Wartegruppe „Mitte“ bestimmt und dementsprechend mit Weichenverbindungen ausgestattet. In jeder Wartegruppe sind im Plan und in der Bahnhofdienstanweisung besondere Verkehrsgleise so bestimmt, daß die Wartegleise mit größerer nutzbarer Länge als Zugaufstellgleise freibleiben und die Hallengleise aus den Verkehrs- und den anschließenden Verbindungsgleisen in unmittelbarer Fahrt bedient werden können. Ebenso sind die Aufstell-, Rangier- und Vorratwagengleise festgelegt und ihrem besonderen Zweck entsprechend mit Weichenverbindungen versehen. In der Wartegruppe „Mitte“ ist z. B. das Gleis 5 schon im Plan so zugänglich und umfahrbar gemacht, daß es zum Aufstellen und raschen Herbeiholen von Vorratwagen für diese und die beiden anderen Gruppen geeignet wurde. Diese planmäßige Festlegung konnte in der Praxis beibehalten werden und hat sich durchaus bewährt. Mit dem Fortschreiten der Einarbeitung gelingt es immer mehr, die bereitzustellenden Züge ohne Aufenthalt in der Wartegruppe vom Abstellbahnhof unmittelbar auf das Ausfahrgleis zu überführen und ebenso die angekommenen in ununterbrochener Fahrt zu beseitigen. Auch die Hinterstellung kurz wendender Züge in einer Wartegruppe wird nach Möglichkeit eingeschränkt, da aus den in der Einleitung angegebenen Gründen nur wenige der Wartegleise genügend nutzbare Länge haben, um die hiesigen in der überwiegenden Mehrzahl mehr als 220 m langen Züge aufzunehmen, dieser Zwang fördert in erwünschter Weise die rasche Beseitigung und Bereitstellung der Züge in einem Zug zwischen Innenbahnhof und Abstellbahnhof. Die Belegung der einzelnen Wartegleise mit Zügen und Zugteilen hat nach einem jeweils zum voraus vom Bahnhofvorstand festgelegten Belegungsplan zu erfolgen.

Die Versorgung der Lokomotiven findet grundsätzlich im Lokomotivbahnhof des Abstellbahnhofs statt. Für den Verstelldienst an den Zügen hat die weit hereingreifende Weichenentwicklung in Verbindung mit den in den Wartegruppen gebotenen mehrfachen Umfahrmöglichkeiten den großen Vorteil, daß die Einfahrgleise rasch freigemacht, die Züge von der Wartegruppe her in ganz kurzer Zeit auf das Ausfahrgleis gesetzt, die durchgehenden

Züge rasch umgebildet und außerordentliche Veränderungen in der Zusammensetzung und Bespannung der Züge (Verstärkungen, Regelung der Belastung und Zugkraft usw.) ohne größeren Aufenthalt vorgenommen werden können. Dagegen hat der aus denselben Gründen notwendig gewordene Wegfall kurzer an den Bahnsteigkopf herlaufender Stumpfgleise die Möglichkeit verschlossen, Gepäckwagen und Postwagen vor Zugabgang für sich zum Anladen an von Handkarren befahrbarer Stelle bereitzustellen, ohne die Hallengleise zu belegen, was insbesondere von der Postverwaltung mißlich empfunden wird, und zu außerordentlichen Verkehrszeiten müssen diese Wagen in durchgehenden Zügen manchmal umgesetzt werden, um an einen Gepäckbahnsteig zu kommen.

2. Vom Personenbahnhof führen die durch selbsttätigen Streckenblock gesicherten Verbindungsgleise 3 bis 5 in einer Länge von rund 410 bis 580 m und einem Gefäll von 1 : 190—1 : 145 zum Abstellbahnhof. Vom Güterbahnhof führt das Verbindungsgleis 1 zum Abstellbahnhof. Nach dem Vollausbau stellt das Verbindungsgleis 2 die Verbindung vom Vorortbahnhof nach der Nahverkehrsgruppe des Abstellbahnhofs her. Die Zugausrüstungen, die vielfach bis zu 50 Achsen und mehr haben, werden in beiden Richtungen durch die Zuglokomotive geschoben. Es handelt sich um einen Verkehr von gegen 300 Fahrten, der von bestimmendem Einfluß auf die Abwicklung des ganzen Betriebes ist.

3. Am Eingang des Abstellbahnhofs vereinigen sich die 5 Verbindungsgleise in 4 Stränge, aus denen sich wiederum die Weichenstraßen nach den einzelnen Abstellgruppen und Teilen des Abstellbahnhofs entwickeln und zwar so, daß von jedem Verbindungsgleis alle Abstellgruppen unmittelbar zugänglich sind und umgekehrt. Dadurch häufen sich zwar an der ohnehin eingeschnürten Stelle des Bahnhofeingangs die Gefahrpunkte: die direkte Zugangsmöglichkeit nach und von allen Abstellgruppen und Verbindungsgleisen war aber bei dem gemischten Betrieb des ersten Bauteils von vornherein nicht zu entbehren.

a) Bei der Anordnung und Gestaltung der Zugabstellgruppen mußte wegen der in der Einleitung erörterten Schwierigkeit der Anfügung geeigneter, genügend langer rückwärtiger Ausziehgleise für die Verstellbewegungen bei der Umbildung der Züge in den Abstellgruppen danach gestrebt werden, wenigstens die Züge, bei denen die meisten Umbildungen vorzunehmen sind, innerhalb der Gleislinse selbst zu verstellen und die Bahnhofeingangsweichen von dem sonst nötigen Ausziehen gegen die Einfahrgleise frei zu lassen. Für besondere Ordnungsgleise war kein Platz. Als Verteilungsweichen sind die Gruppenendweichen selbst nicht verwendbar, weil die Weichenstraße zugleich Verkehrsgleis ist; es wurden deshalb als Ersatz und um die Kürze der Ausziehgleise auszugleichen, innerhalb der beiden größten Abstellgruppen je vier Gleise umfassende Verteilungsweichen angeordnet.

Für die Schnellzüge, an denen die meisten Umbildungen vorzunehmen sind, wurde die zwischen der Bahnpostanlage in der Ostecke des Bahnhofs und dem Bahnhofeingang anzuordnende Gruppe gewählt. Ihre Lage hatte längere Ausziehgleise ermöglicht und außerdem den Vorteil, daß gerade die Postwagen mit den in den Schnellzügen laufenden bedeutendsten Posten auf kürzestem Weg nach und von der Bahnpostanlage verbracht sowie die Schlaf-, Speise- und sonstigen D-Zugwagen zu ihrer Versorgung mit Wäsche, Lebensmitteln, Wasser und elektrischem Speicherstrom in die unmittelbar anschließende, zugleich als Aufstellgleise dienende Reihe von Ausziehgleisen mit einer Zufahrt von der Straße her geschoben werden konnten. Die Aufstellgleise der S- (Schnellzug-) und P- (Personenzug-) Gruppe haben eine durchschnittliche nutzbare Länge von 250 m. Die Zugausrüstungen erreichen fast durchweg diese Länge, überschreiten sie sogar vielfach wesentlich. In der S-Gruppe können alle Züge über die Ausziehgleise und die Verteilungsweichen innerhalb der Gruppe im Ausziehen nach rückwärts verstellt werden, während dies in der P-Gruppe wegen der außerordentlichen Kürze der Ausziehgleise und der zu dichten Belegung dieser Gruppe mit langen Zügen, die zeitweise keine Gleise zum Verlaufenlassen der Wagen über die Zwischenweichen frei lassen, mehrfach nicht möglich ist. Solche Ausrüstungen werden daher gleich nach der Untergruppe P 3 beseitigt und im Ausziehen über die Verkehrsgleise S 2 und 3 gegen die Bahnhofeinfahrt und über die Gruppenspitzenweichen umgebildet. Die jenseits des Lokomotivbahnhofs liegende Nahverkehrs- (N-) Gruppe dient zur Aufstellung und Umbildung der besonders langen Züge des Berufsverkehrs.

Der Belegungsplan ist dem Gleisplan entsprechend so aufgestellt, daß die ankommenden Züge gleich in die dem Verbindungsgleis ihrer Abfahrrichtung zunächst gelegenen Abstellgleise beseitigt und im Hin- und Herweg Überschneidungen an der Einfahrt des Abstellbahnhofs vermieden werden. Bei der Bestimmung des Aufstellgleises spricht noch der Umstand mit, ob der Zug über die Zwischenweichen umgebildet werden muß.

b) eine allen Zugabstellgruppen gemeinsame Unterabteilung der P-Gruppe bilden die Übergabewagen- (-Ue) -Gleise zwischen dem Lokomotivbahnhof und der P-Gruppe. Sie dienen zur Ansammlung der abgehenden und angekommenen Übergabewagen, d. h. der Eilgut-, Milch-, Gepäck-, Vieh-, Fahrzeug-, Leichen- und sonstigen Wagen, die von und nach den Ladestellen und Zügen im Güterbahnhof nach und von den Personen- und Schnellzügen zu übergeben und zu diesem Zweck über das nach dem Güterbahnhof führende Verbindungsgleis 1 zu überführen sind. Außerdem werden dort Postwagen und Zugteile, die durch die Zuglokomotiven von und nach durchgehenden Zügen und von ankommenden Zügen zu überführen oder (von einer Gruppenrangierlokomotive) in die abgehenden Züge einzustellen sind, zur Abholung aufgestellt. Da besondere Eilgüterzüge zur Beförderung solcher Übergabewagen in der Hauptsache nur auf der Hauptbahn geführt werden und auch alle anderen sieben Linien, deren Züge hierher durchlaufen, Linien mit starkem Verkehr sind, so ist der Übergabeverkehr auf dem Abstellbahnhof auch bei den gegenwärtigen Verkehrseinschränkungen noch ein starker und mannigfacher. Während vor dem Krieg täglich regelmäßig 73 Mk und 125 Ek hier einliefen und abgingen, waren es Ende Januar 1923 trotzdem noch regelmäßig 47 Mk und 117 Ek. Bahnpostwagen und regelmäßige Postsackwagen waren es im Jahre 1914 135 täglich, anfangs 1923 wegen der Überwanderung des seitherigen Eisenbahnexpreßgutverkehrs sogar 152.

Die für die Ue-Gleise gewählte Stelle hat sich für den Hauptzweck der Gleise als richtig bewährt. Sie sind erst bei der letzten Planüberarbeitung auf Grund vorhergegangener eingehender betrieblicher Erhebungen dorthin verlegt worden, weil die Gleisgruppe einerseits ohne Überschneidung der anderen Verbindungsgleise am Bahnhofeingang mit dem Verbindungsgleis 1 zum Güterbahnhof gradlinig in Verbindung gebracht ist und andererseits unmittelbar neben der Fahrstraße der ein- und ausrückenden Zuglokomotiven und der P-Gruppe, die den größten Übergabeverkehr hat, gelegen ist.

Der Plan für die Aufstellung der Züge und Wagen in der N-, Ue-, P- und S-Gruppe ist dem Rangier-, Stellwerk- und Lokomotivpersonal in bildlicher Darstellung besonders behändigt und in die Bahnhoffahrordnung, die Lokomotivfahrordnung Teil II und die „Zugausteilung“ für die Rangierleiter eingearbeitet. Vorübergehende Änderungen in der Gleisbelegung sind, wie für den Innenbahnhof, nur mit Zustimmung und auf Anordnung des Fahrdienstleiters und des Rangieraufsichtsbeamten gestattet. Die für die vorschriftsmäßige Belegung und Gleisprüfung verantwortlichen Betriebsstellen („Fahrweisungsstellen“) haben die jeweilige tatsächliche Belegung des einzelnen Gruppenabstellgleises durch eine Zugausrüstung neben der Gleisnummer mit der Zugnummer auf einer Wandtafel aufzuschreiben, auf der die der Betriebsstelle zur Prüfung zugewiesenen Gleise fest aufgemalt sind.

c) Der Postbahnhof liegt betrieblich nur für die S-Gruppe vollkommen befriedigend. Seine Abseitslage hat für den inneren Postbetrieb und das Verstellgeschäft im Postbahnhof den großen Vorteil des völligen Ungestörtseins. Dadurch wird die umständliche und betriebserschwerende Überführung der Postwagen über die Eingangsweichen nach und von den Ue-Gleisen und Abstellgruppen wenigstens zum Teil ausgeglichen. Die Postwagen für abgehende Züge werden zum großen Teil von der Postlokomotive selbst unmittelbar in die Zugaufstellgleise überführt. Zur Vermeidung von störenden Einzelfahrten und zur wirtschaftlichen Ausnutzung der Postrangierlokomotive ist der Bedienungsplan für den Postbahnhof im Benehmen mit dem Bahnpostamt so aufgestellt, daß möglichst viele Postwagen auf eine Übergabefahrt anzusammeln sind. Gegenwärtig werden innerhalb des Abstellbahnhofs 43 regelmäßige Postübergabefahrten ausgeführt, deren jede aus durchschnittlich vier Postwagen besteht.

Die Bahnpostanlage dient sowohl dem örtlichen wie dem Umschlagverkehr für gewöhnliche und Wertpostpakete an zunächst sechs Ladegleisen, die an erhöhten Bahnsteigen liegen. Auf dem breiteren Bahnsteig werden die geschlossenen Paketwagen („Sackwagen") ein- und ausgeladen. Auf ihm fahren die Kraftwagen, die die Pakete von und nach den Verteilungspostämtern zu verbringen haben, unmittelbar an den Eisenbahnpostwagen an. Die Verteilung der von den Postämtern angeführten Pakete auf die für das Einladen in die einzelnen Bahnpostwagen bestimmten Handkarren geschieht in dem den Zungenbahnsteigen als Kopf vorgelagerten Packkammergebäude, das zugleich dem Umschlagverkehr dient.

Wegen der teilweise ungünstigen Lage der Ue- und Postgleise und des bereits erwähnten Mangels an durchlaufenden Gruppenumfahrgleisen, mußte wenigstens

d) auf die Ausbildung und Freihaltung geeigneter Verkehrs-, Warte- und Umfahrgleise besonderer Wert gelegt werden. So haben die Postgleise eine besondere Ausziehe-, Übergabe- und Verkehrsgleisgruppe erhalten. Die Kreuzung und Ansammlung von Lokomotiv- und Rangierfahrten an den vorderen Gruppenspitzenweichen wurde im endgültigen Plan durch Einfügung der Verkehrs- zugleich Wartegleise S 2 und 3 zwischen den beiden Hauptgruppen S und P und hinter den Hauptfahrstraßen der Zuglokomotiven am Bahnhofeingang wesentlich vermindert.

e) Besondere Aufstellgleisgruppen für Verstärkungs-, Bereitschafts- und Vorratwagen sind nicht vorhanden.

α) Die regelmäßigen Verstärkungswagen (§ 93 (1) c FV.) werden in der Regel in der Gruppe selbst auf den Gleisspitzen ausgeglichen, andernfalls sind die Stumpfgleise hinter der Gruppe dazu beizuziehen, die auch

β) für die Bereitschaftswagen (§ 93 (1) d FV.) dienen, soweit für diese nicht in der Gruppe selbst ein kürzeres Gleis freigehalten werden kann.

γ) Für die Vorratwagen zum Ausgleich in den Gruppen und für größere außerordentliche Bedürfnisse müssen ebenfalls teilweise die hinteren Stumpfgleise verwendet werden. Im übrigen sind sie auf den hinteren Nahverkehrsgruppen hinterstellt, wo auch Sonderzüge gebildet werden.

f) Der Lokomotivbahnhof besteht aus dem Lokomotivschuppen mit 93 Ständen. In ihm liegen auch, getrennt durch eine die ganze Halle durchschneidende Schiebebühne, die Gleise und Werkstätten des Bahnbetriebswerks. Nach dem ursprünglichen Plan sollten alle ausrückenden Lokomotiven mittels der Schiebebühne über das letzte Tor des östlichen Flügels auf die ohne Sägen unmittelbar zur Ue- und P-Gruppe führende Weichenstraße übergehen. Dieser Plan mußte wegen zu starker Beanspruchung der Schiebebühne und der hohen Betriebskosten gleich wieder verlassen werden. Es ist jetzt auf der Westseite ein Tor für die Einfahrt, in der Mitte eines für Ein- und Ausfahrt und auf der Ostseite ein Tor für die Ausfahrt bestimmt, und zwar so, daß alle Lokomotiven im Lokomotivbahnhof selbst gegen die Kohlenbrücke auswechseln müssen.

Vor dem Schuppen, in den Lokomotiv- (L-) Gleisen, sind die Reinigungsgruben, dann folgen die nach den Taschen der Kohlenbrücke führenden Verteilungsweichen. Unmittelbar hinter der Kohlenbrücke sind die Wasserkrane mit Untersuchungsgruben. Den Abschluß des Lokomotivbahnhofs bildet die Drehscheibe. Links von der Kohlenbrücke befindet sich das Kohlenlager mit den Kohlenwagengleisen (K-Gleisen) und hinter dem Lokomotivschuppen das Aushilfskohlenlager für schwachen Kohleneingang und eine Aushilfsdrehscheibe für den Fall der Außerbetriebsetzung der vorderen Drehscheibe. Die Kohlenlager und die Kohlenbrücke werden aus den zu beiden Seiten des Lagers aufgestellten Kohlenwagen durch einen elektrisch betriebenen Greiferkran beschickt. Durch eine Wasserreinigungsanlage wird das Lokomotivspeisewasser entkalkt, eine Einrichtung, die schon sehr merklich zur Erhöhung der Betriebstüchtigkeit der Lokomotiven beigetragen hat. Wegen der Not der Zeit hat leider die Einrichtung einer neuzeitlichen Schlackenabführungsanlage zurückgestellt werden müssen, so daß die Schlacken und der Lösch aus den Reinigungsgruben mit Schaufel und Paternosterkranen in gleisversperrende X-Wagen zu laden sind.

Die Betriebsweise ist derart, daß jede einrückende Lokomotive, nachdem sie vorher den ankommenden Zug und etwaige Übergabewagen auf die Abstell- und Ue-Gleise verbracht hat, zunächst auf die Drehscheibe fährt, um für die nächste Fahrt gedreht zu werden. Nach dem Kohlen- und Wasserfassen wird sie auf den Reinigungsgruben abgerüstet und rückt dann entweder in den Schuppen ein oder bleibt bei kürzerem Übergang davor stehen. Die ausrückenden Lokomotiven fahren entweder über den angegebenen Weg an ihre Züge in den Abstellgruppen oder zunächst in die Ue-Gleise, um dort Wagen für ihre Züge in den Abstellgruppen oder auf durchgehende Züge in den Innenbahnhof mitzunehmen. Bei der ohnehin überaus dichten Belegung der 3 Verbindungsgleise und um auch sonst, namentlich auf dem Abstellbahnhof, Rangierfahrten und weitere besondere Rangierlokomotiven zu ersparen, haben die Zuglokomotiven grundsätzlich ihre Züge auf dem Abstellbahnhof zu übernehmen und auf den Innenbahnhof zu überführen oder auf den Abstellbahnhof zu verbringen. Aus demselben Grund werden die Zuglokomotiven zum Verstellen der an den Lokomotiven laufenden abgehenden und ankommenden Post- und sonstigen Übergabewagen beigezogen.

Die S-, P-, N-, Ue- und K-Gruppen des Abstellbahnhofs haben rund 15 000 m nutzbare Gleislänge. Hiervon entfallen zurzeit auf Verkehrs- usw. Gleise rund 2100 m, auf die Abstellgleise für Personen- und Schnellzüge 5000 m, für Nahverkehrszüge 3000 m und auf die anderen Gleisgruppen 1000 m. Mit Bereitschafts- und Vorratwagen sind belegt rund 3900 m. Der Lokomotivbahnhof hat einschließlich der Gleise im Lokomotivschuppen 4000 m, der Postbahnhof 1800 m nutzbare Gleislängen. Die auf dem Abstellbahnhof durchschnittlich täglich zu bildenden 70 Züge haben zusammen rund 2500 Achsen. Ein Überschuß an Gleislängen besteht im 1. Bauteil nicht.

Wie der Leser bereits entnommen haben dürfte, sind die Gleise im neuen Bahnhof nicht durchgehend numeriert, jede Gleisgruppe hat vielmehr ihre besondere Numerierung und ist mit dem Anfangsbuchstaben ihrer Zweckbestimmung benannt. Damit ist für das Betriebspersonal und die Leitung die Lage eines jeden Gleises ohne weiteres genau bezeichnet.

Zur Erleichterung des Zurechtfindens und der richtigen Gleisbenennung sind an den Weisungsstegen oder an Beleuchtungsmasten auf großen Tafeln in weithin sichtbarer Schrift die Gruppenbuchstaben und die Gleiszahlen einzeln oder für die nächstgelegene Gleisgruppe aufgemalt. Die Verkehrsgleise sind durch den vorgesetzten Buchstaben „V" und rote Schrift besonders hervorgehoben. (Forts. folgt.)

Geheimrat Wittfeld †.

Ein gewaltiger Geist der deutschen Eisenbahntechnik hat ausgelebt. Am 24. September d. J. ist der Wirkliche Geheime Oberbaurat Dr.-Ing. eh. Gustav Wittfeld von uns gegangen.

Wittfeld wurde am 27. Oktober 1855 als Sohn eines Tuchfabrikanten in Aachen geboren. In seiner Heimatstadt besuchte er die Realschule I. Ordnung und nach seiner Reifeprüfung die Technische Hochschule als Studierender des Maschineningenieurwesens. Im Alter von 23 Jahren legte er die erste Staatsprüfung ab. Hierauf wurde er als Regierungsbauführer bei der Main-Weser-Bahn beschäftigt, wo er bei der Abnahmetätigkeit reichlich Gelegenheit fand, zahlreiche Hüttenwerke im Westen und Osten des Reiches kennenzulernen. Im Jahre 1883 bestand er die zweite Staatsprüfung mit Auszeichnung. Zum Regierungsmaschinenmeister ernannt, war er zunächst im maschinellen Büro für den Bau des Hauptbahnhofs Frankfurt (Main) mit dem Entwurf und der Ausführung der maschinellen Bahnhofsanlagen beschäftigt, wobei er alsbald die Aufmerksamkeit der Behörde durch seine zahlreichen Anregungen zur Vervollkommnung der Aufzüge und des Wasserwerks auf sich lenkte. Später wurde er nach Dortmund versetzt, wo er im Werkstätten- und im Betriebsmaschinendienst tätig war. Von hier aus kam er zur Eisenbahndirektion Berlin. Im maschinentechnischen Büro wurde er mit der Beschaffung von maschinellen Anlagen betraut. Während dieser Zeit wurde er zum Eisenbahnbauinspektor ernannt.

Schon wenige Jahre danach, im Jahre 1895, wurde er in das Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten einberufen. Hier wurde er 1901 zum Regierung- und Baurat befördert und erhielt 1904 die damals geschaffene Stelle eines Vortragenden Rates für elektrische Einrichtungen. Bei dieser Gelegenheit wurde er zum Geheimen Baurat ernannt. Im Jahre 1908 wurde er Geheimer Oberbaurat und 1918 Wirklicher Geheimer Oberbaurat. Im folgenden Jahre erhielt er die Stelle des Dirigenten der damals gegründeten Abteilung für elektrische Zugförderung und Brennstoffwirtschaft. Am 30. November 1920 mußte er nach fast 42jähriger unermüdlicher Tätigkeit mit Rücksicht auf seine angegriffene Gesundheit in den wohlverdienten Ruhestand treten.

Nicht nur die Eisenbahnverwaltung hat die Fähigkeiten Wittfelds anerkannt, sondern auch andere Stellen haben seine Wirksamkeit gebührend zu schätzen gewußt. So wurde er 1897 Mitglied des Technischen Oberprüfungsamtes, 1912 außerordentliches Mitglied der Akademie des Bauwesens und 1917 verlieh ihm die Technische Hochschule Berlin in Anerkennung seiner Verdienste um die Einführung des elektrischen Zugbetriebes die Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber.

Schon als junger Ingenieur wurde Wittfeld von allen Fachgenossen, die mit ihm in Fühlung kamen, als außergewöhnlich begabter Geist gerühmt. Stets zeigte er Sinn und höchstes Verständnis für alle Neuerungen auf dem Gesamtgebiet der Maschinentechnik. Seine überragende Bedeutung erlangte er als Referent im Ministerium, wo er als Pionier die Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Staatsbahnen mit seinen genialen Ideen befruchtete. Diese Wirksamkeit hat seinen Namen weit über die Grenzen seines Vaterlandes bekanntgemacht. Er war es, der als erster die Verwendung des einfachen Wechselstroms für den Betrieb von Hauptbahnen verfocht. Im Zusammenhang hiermit brachte er die erste mit Wechselstrom betriebene Hauptbahn in Europa, die Strecke Niederschöneweide-Johannisthal-Spindlersfeld, in Betrieb. Nach den glücklich verlaufenen Versuchen auf dieser Strecke ist auf seine Veranlassung der elektrische Betrieb mit einfachem Wechselstrom auf der Hamburger Vorortbahn Blankenese-Ohlsdorf, auf der Flachlandbahn Magdeburg-Leipzig-Halle und auf den schlesischen Gebirgsbahnen eingerichtet worden.

In den letzten Jahren seiner dienstlichen Tätigkeit, als der Krieg die Brennstoffnot hervorrief, hat Wittfeld sich abermals einem neuen Gebiet zugewandt und sich außergewöhnlich rasch darin zurechtgefunden. Es war die Brennstoffwirtschaft und hierin insbesondere die Technik der Verschwelung und Vergasung der geringwertigen Brennstoffe, deren Wesensart und deren nicht einfachen Chemismus er alsbald meisterhaft beherrschte.

Ungemein viele Anregungen auf beiden Gebieten gingen von Wittfeld aus und sind verwirklicht worden. Welch eine Fülle von Konstruktionseinzelheiten, beispielsweise auf dem Gebiet des Baues von elektrischen und Diesellokomotiven, Wittfelds Hirn entsprungen sind, kann nur der in vollem Umfang beurteilen, der sich eingehend mit diesem Sondergebiet beschäftigt. Auch während seines Ruhestandes hat er insbesondere auf dem Gebiet der Wärmewirtschaft weitergearbeitet, und noch in den letzten Tagen seines Lebens hat er sich mit größtem Fleiß dem Studium der hohen Dampfdrucke gewidmet.

Diejenigen, die den Vorzug und das Vergnügen hatten, öfters außerdienstlich mit Wittfeld zusammen zu sein, wissen, daß er kein einseitiger Techniker war, sondern sich auch auf vielen anderen Gebieten der Wissenschaft und der Kunst betätigte. So schätzte er insbesondere die neuesten Forschungen der Physik über den Aufbau der Materie und der Relativitätstheorie. Auch mit Philosophie verbrachte er manche Mußestunde. Eine sehr umfangreiche Bücherei nannte er sein eigen, die namentlich in den letzten Jahren seines Lebens ihm über manche schwere Stunde hinweggeholfen hat.

Alle, die mit ihm im Leben in Berührung gekommen sind, werden den selten begabten Mann über sein Grab hinaus schätzen und nicht vergessen.

Die Beerdigung des Entschlafenen fand am 29. September, nachmittags, auf dem Friedhof der Zwölf-Apostel-Gemeinde zu Schöneberg statt. Reichsverkehrsminister Oeser hielt die Grabrede, in der er der großen Verdienste des Verstorbenen auf dem Gebiete des technischen Fortschrittes, für die Elektrisierung der Eisenbahnen und die wirtschaftliche Ausnutzung der Brennstoffe namens der Deutschen Reichsbahn dankbar gedachte. Der Gram über die traurige Lage unseres Volkes, die ihn aufs tiefste erschütterte, sei die unmittelbare Ursache seines Todes geworden. Als pflichtgetreuer Beamter von alter Schule, als glühender Patriot habe Wittfeld, nachdem er, 68jährig, dem Staate und der Volksgemeinschaft nicht mehr dienen konnte, das letzte, was ihm geblieben, den Rest seines kargen Lebens freiwillig hingegeben, um dem schwerringenden Vaterlande die Ausgaben für seine Ruhegehaltsbezüge zu ersparen. Wahrlich eine heroische Tat, die an antike Vorbilder gemahnt! Solange das Deutsche Reich eine Beamtenschaft von solchen Fähigkeiten, solcher Pflichttreue und solcher hingebenden Vaterlandsliebe besitzt, hat es nicht Anlaß zu verzagen. **Wilhelm Wechmann**

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Einstellung des passiven Widerstandes an Rhein und Ruhr. Im Anschluß an die Proklamation der Reichsregierung hat der Reichsverkehrsminister an das Reichsbahnpersonal folgenden Erlaß gerichtet:

Neun Monate lang habt Ihr für Recht und Gerechtigkeit gekämpft, habt Ihr an der Last unseres gerechten Abwehrkampfes getragen. Willig habt Ihr Euer Bestes eingesetzt, habt Eure Arbeit, habt Haus und Hof, der Gewalt weichend, verlassen müssen. Eure Treue wird Euch nicht vergessen werden!

Wir brechen den Kampf ab. Die Sorge für alle, die an Leib und Leben, an Hab und Gut gelitten haben und leiden, wird weiter meine vornehmste Aufgabe sein. Die nötigen Maßnahmen zum Abbruch des Abwehrkampfes werden besonders von mir getroffen und bekanntgegeben werden.

Im Anschluß daran hat der Reichsverkehrsminister durch einen im Reichs-Verkehrs-Blatt vom 28. September 1923 veröffentlichten Erlaß die seinerseits ergangenen Anordnungen aufgehoben. Er hat alle Stellen der Reichsbahn angewiesen, die ihrerseits auf Grund dieser Anordnung ergangenen Verfügungen, soweit sie den Abwehrkampf betreffen, unverzüglich außer Kraft zu setzen.

— Tariferhöhung. Die Schlüsselzahl für den Eisenbahngütertarif bleibt einstweilen unverändert, die Schlüsselzahl für den Personen- und Gepäcktarif wird vom Dienstag, den 2. Oktober ab auf 30 Millionen, d. i. um 50 %, erhöht. In der viertägigen Gültigkeit der Fahrkarten tritt eine Änderung nicht ein.

Im Berliner und Hamburger Stadt-, Ring- und Vorortverkehr wird der Mindestpreis der Einzelkarten vom 2. Oktober ab auf 4,5 Millionen in der 3. Kl. und 7 Millionen Mark in der 2. Kl. festgesetzt. Der Zonenabstand beträgt in der 3. und 2. Kl. 1,5 Millionen und 2,5 Millionen Mark.

— Ausgabe von Monatskarten. Monatskarten und Schülermonatskarten im Reichsbahnverkehr werden mit Rücksicht auf die häufigen Tarifänderungen (Änderung der Schlüsselzahl) erst vom 28. des Vormonats an ausgegeben.

— Nebenkarten zu Schülermonatskarten. Um in kinderreichen Familien den Schulbesuch für Geschwister zu erleichtern, werden

mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. ab an das zweite und jedes weitere schulpflichtige Kind derselben Familie zu den Schülermonatskarten Nebenkarten zum halben tarifmäßigen Fahrpreis gegen Beibringung einer Bescheinigung der Ortspolizeibehörde ausgegeben.

— **Wertbeständiger Anschlußgebührentarif.** Für den Privatanschlußverkehr der Reichsbahn gilt der nachstehende wertbeständige Tarif, der mit der jeweils festgesetzten Schlüsselzahl der Gütertarife zu vervielfältigen ist.

A. Bahnhofsanschlüsse.

Entfernung	Jährlicher Wagenverkehr					
	1 bis 3000		3001 bis 10000		über 10 000	
	Kohle	alle übrigen Güter	Kohle	alle übrigen Güter	Kohle	alle übrigen Güter
	₰	₰	₰	₰	₰	₰
	für einen beladenen Wagen					
bis 1 km einschl.	152	164	120	130	88	94
über 1 km bis 2 km einschl.	190	206	150	162	110	118
„ 2 „ „ 3 „ „	228	248	180	194	132	142
„ 3 „ „ 4 „ „	266	290	210	226	154	166
„ 4 „ „ 5 „ „	304	332	240	258	176	190
„ 5 „ „ 6 „ „	342	374	270	290	198	214
„ 6 „ „ 7 „ „	380	416	300	322	220	238
„ 7 „ „ 8 „ „	418	458	330	354	242	262
für jedes weitere km mehr	38	42	30	32	22	24

B. Anschlüsse auf freier Strecke.

Entfernung von Tarifstation bis Mitte Übergabegleis	Jährlicher Wagenverkehr					
	1 bis 3000		3001 bis 10000		über 10 000	
	Kohle	alle übrigen Güter	Kohle	alle übrigen Güter	Kohle	alle übrigen Güter
	₰	₰	₰	₰	₰	₰
	für einen beladenen Wagen					
bis 1 km einschl.	228	244	180	192	132	142
über 1 km bis 2 km einschl.	304	326	240	256	176	188
„ 2 „ „ 3 „ „	400	428	316	338	230	248
„ 3 „ „ 4 „ „	470	504	370	396	270	292
„ 4 „ „ 5 „ „	540	580	424	454	310	336
„ 5 „ „ 6 „ „	610	656	478	512	350	380
„ 6 „ „ 7 „ „	680	732	532	570	390	424
„ 7 „ „ 8 „ „	750	808	586	628	430	468
für jedes weitere km mehr	70	76	54	58	40	44

— **Zugentgleisung auf der Nordbahn.** Am 29. September, nachmittags, entgleisten bei der Durchfahrt des von Kremmen kommenden Personenzuges 648 am Südende des Bahnhofes Hennigsdorf (Kreis Osthavelland) die Zuglokomotive und die nächstfolgenden fünf Personenwagen. Die Ursache der Entgleisung konnte noch nicht festgestellt werden. Acht Personen wurden verletzt.

— **Keine Neuregelung der Anschlußgleisgebühren.** Auf eine Eingabe des Reichsverbandes der Deutschen Industrie vom 13. August d. J. betreffend andere Festsetzung der Anschlußgleisgebühren hat der Reichsverkehrsminister folgenden Bescheid erteilt: „Dem Antrag auf Änderung des erst im vorigen Jahre neu eingeführten Systems der Anschlußgebühren vermag ich nicht stattzugeben. Der Behauptung, daß bei diesem System die Anschlußgebühren infolge Erhöhung der Sätze nach Maßgabe der Gütertarife die Selbstkosten erheblich übersteigen, muß ich nachdrücklich widersprechen. Das System beruht auf monatelangen, eingehenden und mit großer Sorgfalt angestellten Untersuchungen und Verhandlungen und ist aus der großen Zahl der Vorschläge, die zur Erörterung standen, gerade deshalb gewählt worden, weil es dem Zweck der vollständigen Deckung der Selbstkosten am besten entspricht. — Ich kann einer nochmaligen Besprechung mit den Spitzenverbänden, die eine Beseitigung des jetzigen Systems und seine Ersetzung durch eins, das den Interessen der Reichsbahn nicht ausreichend Rechnung trägt, zu meinem Bedauern nicht zustimmen. Von dem Grundsatz, daß die Selbstkosten der Reichsbahn durch die Anschlußgebühren voll gedeckt werden müssen, kann unter keinen Umständen abgegangen werden, da sonst die entstehenden Ausfälle durch Tariferhöhungen wieder eingebracht werden müßten, und dadurch die Allgemeinheit zugunsten einzelner belastet werden würde."

— **Die Einreise ins englisch-besetzte Gebiet.** Am 16. v. M. ist, wie berichtet, die allgemeine Verkehrssperre zwischen dem unbesetzten und dem besetzten Gebiet aufgehoben worden; seit der Aufhebung dieser Sperre gelten für Reisen zwischen dem englisch-besetzten Gebiet (Brückenkopf Köln) und dem übrigen Deutschland folgende Bestimmungen: Für Reisen der Bewohner der britischen Zone in das unbesetzte Deutschland genügt der grüne „Zirkulationsstempel" auf dem Personalausweis; Bewohner des unbesetzten Gebiets müssen bei der Paßstelle in Köln, Domhof 28 einen Geleitschein beantragen und dem Antrag Personalausweis sowie nähere Angaben über Ziel, Zweck, Dauer und Weg der Reise, sowie die Postgebühr für die Antwort beifügen. Alle Geleitscheine mit dem roten Strich sind seit dem 30. September ungültig.

— **Die Ausweisung der Eisenbahner.** Eins der schrecklichsten Ereignisse des Ruhrkampfes ist ohne Zweifel die Ausweisung der Eisenbahner. Sie sind dem Reich und der Verfassung treu, machen ihren Dienst so gut es geht und wollen nicht für die Franzosen arbeiten. Da plötzlich erhalten sie den Ausweisungsbefehl! Dieser enthält die Anordnung der Ausweisung, Treffpunkt, die Stunde der Gestellung, die Bestimmung, was mit der Wohnung zu geschehen hat und wo die Schlüssel abzugeben sind.

Einige überrascht es ganz und gar, während andere schon wochenlang damit rechneten und die nötigen Vorbereitungen treffen konnten. Die gesetzte Frist ist immer sehr kurz. Die Betroffenen müssen all ihr mühselig erworbenes Hab und Gut im Stich lassen und können nur das Notwendigste an Kleidung und Wäsche mitnehmen. Manche haben was ihnen lieb und teuer war in Sicherheit gebracht und sind dann sogar froh, dieser fürchterlichen Ungewißheit enthoben zu sein und wieder frei atmen zu können. Der Aufbruch erfolgt gewöhnlich in aller Frühe. Übernächtigt wird noch das Nötigste zusammengesucht, oft in der Aufregung sogar unnütze Sachen und die Familie bewegt sich zum Treffpunkt. Auf Kinder, Kranke und Greise wird keine Rücksicht genommen und man sieht grausige Bilder. Eine Mutter, selbst noch kränklich, trägt sorgsam ihr 8 Tage altes Kindchen und am Rockschoß hängen ihre anderen Sprößlinge, die mühsam Pakete schleppen. Ein altes Mütterchen, die Großmutter, bewegt sich auf Krücken mühsam fort, auch sie muß mit, da sie zur Familie gehört. Der Vater, der Ernährer, ist in den meisten Fällen schon vorher abtransportiert worden, so daß wir nur Greise, Frauen und Kinder sehen, die in Scharen zum Sammelplatz gehen. Das rote Kreuz und hilfsbereite Bürger haben sich zusammengetan, um behilflich zu sein und den Abschied zu erleichtern. Hier und da ist auch für Musik und Blumen gesorgt. Immer näher rückt der Zeitpunkt der Trennung. Die Straßenbahn oder die Autos, die für den Transport bestimmt sind, rücken heran und nun beginnt der Abschied. Alles bricht in Tränen aus. Die Ausweise werden von den französischen Gendarmen kontrolliert und die Personen gezählt. Alle Umstehenden eilen hilfsbereit hinzu, um den Kindern und Frauen zu helfen und ihnen einen letzten Liebesdienst zu erweisen. Auch eine kleine Stärkung findet sich noch, die jedoch von den meisten mühsam heruntergeschluckt wird. Die Musikkapelle oder der Gesangchor spielt oder singt ein Abschiedslied. Noch ein letzter Händedruck, ein letztes Winken und der traurige Zug setzt sich in Bewegung. In jedem Wagen fahren französische Kontrollposten mit, damit die wehrlosen Frauen und Kinder nicht unterwegs aussteigen. So fährt der Zug weiter bis zur Kontrollstation an der Grenze des unbesetzten Gebietes, wo die Ausgewiesenen unbarmherzig von den Franzosen ausgesetzt, aber wiederum gleich von hilfsbereiten Händen empfangen werden. Es wird ihnen eine Stärkung überreicht und dann werden sie ihrem Ziele, jedoch jetzt unter deutschem Schutz und deutscher Obhut entgegengeführt, um auch hier wieder mit offenen Armen empfangen zu werden.

Hoffen wir, daß ihnen alle ausgestandene Pein und Not einst reichlich vergolten wird. M. Dr.

— **Gefangene der Franzosen.** Vor mir liegt ein Brief, Absender ist N. N., deutscher Strafgefangener in französischer Haft. Ich beeile mich, ihn zu beantworten, um den armen Gefangenen wenigstens mit schwachen Worten ein paar frohe Augenblicke verschaffen zu können. Wie viele solcher Gefangenen haben wir schon; denen, die hier am Orte untergebracht sind, können wir durch ein Liebesgabenpaket oder einen Besuch eine kleine Freude bereiten, während die nach auswärts Verschleppten nur auf unsere Korrespondenz und auf die Liebesgaben des dortigen Roten Kreuzes angewiesen sind.

Französischer Strafgefangener, welch hartes Wort! Nur der erfaßt den Sinn ganz und gar, der schon hinter Mauern, in einer verschlossenen Zelle geweilt hat. Unsere armen Eisenbahner sind unter den Gefangenen zahlreich vertreten. Wir finden höhere, mittlere und Unterbeamte in jedem Alter. Wenn sie nur als Geisel verhaftet wurden, haben sie Aussicht, nach einigen

Wochen wieder entlassen zu werden; sie sind nicht ganz und gar ihrer Freiheit beraubt, sondern können sich stundenweise auf dem Gefängnishof aufhalten und zu jeder Zeit Besuch empfangen. Dagegen werden die Gefangenen, die verhaftet wurden wegen angeblicher Spionage oder Sabotage oder weil sie es abgelehnt haben, für die Franzosen zu arbeiten, oder weil sie Gelder für die Gehaltszahlungen zur Kasse brachten oder aus anderen Gründen oder sogar ohne Angabe von Gründen verhaftet wurden, sehr streng bewacht. Sie sitzen einzeln oder zu zwei bis drei in einer Zelle, bekommen sehr schlechte Kost, d. i. Kaffee, Brot und Wassersuppen, haben nur ein bis zwei Stunden Spaziergang, erhalten keine Zeitungen, Briefe nur nach vorheriger Kontrolle und wenig Liebesgaben, sind von ihren Angehörigen getrennt, um die sie sich vielfach Sorgen machen und stehen dauernd unter militärischer Bewachung; kurz, sie sind in schlimmster Weise ihrer Freiheit beraubt. Was diese armen Menschen seelisch durchmachen und wieviel schlaflose Nächte sie verbringen, kann man sich kaum vorstellen. Hoffen wir, daß auch diese Qual für sie alle bald ein Ende hat. M. Dr.

— **Die Fahrpreise nach Danzig.** Neuerdings werden auch die Dampfschiff-Fahrpreise des Seedienstes Ostpreußen nach Grundpreisen berechnet, die mit der Schlüsselzahl der Reichsbahn zu multiplizieren sind; es kostet die Fahrt Swinemünde-Pillau (Königsberg) 10 *M*, Swinemünde-Neufahrwasser (Danzig) 10 *M*, Pillau-Neufahrwasser 5 *M*. Die Fahrpreise für die Kleinbahnstrecke Marienburg-Danzig sind geändert worden und betragen in der 2. Klasse 17 *M*, in der 3. Klasse 11 *M* (mit der Schlüsselzahl zu multiplizieren); seit einigen Tagen verkehrt auch der seit dem 11. v. M. eingerichtete beschleunigte Personenzug, und zwar Mittwochs, Freitags und Sonntags nach und von Danzig. — Zur Reise nach Danzig auf jedem Wege ist unbedingt ein Reisepaß mit Ausreisesichtvermerk bzw. Unbedenklichkeitsvermerk des Finanzamtes notwendig, auf der direkten Eisenbahnstrecke Berlin-Danzig außerdem ein polnisches Durchreisevisum.

— **Der Schlafwagen 3. Klasse Berlin-München,** der bisher im Schlafwagenzug D 70/71 verkehrte, läuft jetzt — da dieser Schlafwagenzug ausgefallen ist — im Schnellzug D 50 ab Berlin Anh. Bhf. 8.15 nm., an München 8.50 vm., bzw. D 49 ab München 9.15 nm., an Berlin 9.30 vm.

— **Fahrplanänderung.** Zwischen München und Mittenwald bzw. Garmisch-Partenkirchen sind die Schnellzüge 189 und 187 ab München 12.40 bzw. 5.20 nm., an Garmisch 3.07 bzw. 7.41, Mittenwald 4.35 nm. und in der Gegenrichtung Z 188 und 189 ab Garmisch 8.15 vm., ab Mittenwald 1.02 nm., an München 10.31 vm. bzw. 4.00 nm. ausgefallen. Es verkehrt auf dieser Strecke nur noch ein Schnellzugpaar Z 185 ab München 9.20 vm., an Garmisch-Partenkirchen 11.47 vm.; ab Garmisch-Partenkirchen 6.26 nm., an München 8.46 nm., beide mit Anschluß nach und von Mittenwald-Innsbruck.

— **Neue Kursbücher für den Winterfahrplan.** Der Winterfahrplan, der soeben in Kraft getreten ist, bringt sehr wesentliche Änderungen und Einschränkungen im Personenverkehr, der schon in den letzten Wochen einmal wegen des starken Herbstgüterverkehrs und dann wegen der schlechten Wirtschaftslage immer mehr eingeschränkt werden mußte. Rechtzeitig sind die handlichen Storms-Kursbücher erschienen, die alle Änderungen zuverlässig berücksichtigen; die verschiedenen Ausgaben dieses Fahrplanbuches — fürs Reich, für West-, Ost-, Nord-, Mittel- und Süddeutschland — ermöglichen für jeden Landesteil gesonderte Beschaffung; in „Hendschels Telegraph" sind außerdem die wichtigsten Auslandsverbindungen aufgenommen, und das „Lloyd-Kursbuch" unterrichtet über die besten Schnellzugverbindungen im Reich. — In den nächsten Tagen erscheint auch das neue „Mitropa-Kursbuch", das die schnellsten Verbindungen zwischen den Hauptstädten und Industriezentren enthält; sämtliche D-Züge sowie die wichtigsten Eil- und beschleunigten Personenzüge sind zu sieben Streckenübersichten zusammengestellt, die auf einer Übersichtsskizze so wiedergegeben sind, daß der Reisende seinen Reiseweg bequem und rasch feststellen kann. Die Einzelfahrpläne zeigen die Aufenthalte in den Zwischenstationen und die Entfernung in Kilometern zur Fahrpreisberechnung; sämtliche durchlaufenden, sogenannten „Kurswagen", alle Schlaf- und Speisewagenläufe sind aufgezählt, und fortlaufend erscheinende Berichtigungsblätter halten das sehr praktische Taschenbuch stets auf dem laufenden. Der Grundpreis beträgt 1 *M* und ist mit der Buchhändlerschlüsselzahl zu multiplizieren.

— **Der Schutz der Reisenden während der Fahrt.** Um die Reisenden auch während der Fahrt, besonders in den nachts verkehrenden Zügen, vor Belästigungen der Beraubungen möglichst zu schützen, hat, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung" erfährt, der Präsident der Reichsbahndirektion Berlin aus Anlaß der letzten Überfälle für seinen Bereich eine besondere Verfügung erlassen; zunächst werden die Zugbegleitbeamten der Fernzüge auf den Sicherheitsdienst während der Fahrt eindringlich hingewiesen; in den D-Zügen sollen die Schaffner nach der Fahrkartenprüfung wiederholt Revisionsgänge durch die einzelnen Wagen machen; in den Personen- und Eilzügen, die nur aus Abteilwagen bestehen und in denen die Schutzüberwachung der Reisenden schwieriger ist, sollen sich die Zugbegleitbeamten während der Fahrt so oft wie möglich in den mit Reisenden besetzten Wagen aufhalten und ihr besonderes Augenmerk auf Einzelreisende richten; die Dienstabteile sollen nur zur Erledigung dienstlicher Angelegenheiten oder zur Einnahme der Mahlzeiten aufgesucht werden. Außerdem werden die von Berlin ausgehenden Eil- und Personenzüge durch Beamte der Überwachungsabteilung planmäßig begleitet. — Diese Anordnung, die zunächst nur für den Bereich der Reichsbahndirektion Berlin gilt, dürfte ähnliche Schutzmaßnahmen auch bei anderen Direktionen veranlassen.

— **Verwaltungsakademie Berlin.** Am 1. Oktober fand im Verkehrs- und Baumuseum in Berlin die Eröffnung des eisenbahnfachwissenschaftlichen Ferienkursus der Verwaltungsakademie statt. Der Eröffnungsfeier wohnten zahlreiche geladene Gäste, darunter der Reichsverkehrsminister Oeser, bei. Unter den Teilnehmern hatten sich auch Angehörige des Auslands, aus Schweden, Dänemark, Norwegen, Holland, der Schweiz und Japan eingefunden. Nach einer Begrüßungsansprache des Präsidenten der Verwaltungsakademie, Reichsministers a. D. Schiffer, nahm der Reichsverkehrsminister Oeser zu einer längeren Ansprache das Wort, in der er u. a. auch auf die finanzielle Lage der Reichsbahn zu sprechen kam. Er betonte, daß es darauf ankomme, die Reichsbahn baldigst aus der Defizitwirtschaft herauszubringen. Der Zustand, daß die Reichsbahn ein Kostgänger des Reiches sei, müsse aufhören. Dazu genügten aber nicht Tariferhöhungen, zu denen sich die Reichsbahn nur schweren Herzens entschließe, sondern es müsse vor allem die Wirtschaftlichkeit der gesamten Verwaltung hinzukommen. Die Durchdringung des gesamten Personals der Reichsbahn mit dem Geiste der Wirtschaftlichkeit, die Erziehung eines Korpsgeistes in der Eisenbahnerschaft, daß sie es ablehne, weiter Kostgänger des Reiches zu bleiben, sei die vornehmste Aufgabe der Lehrer. In diesem Sinne wünsche er den Vorlesungen der Verwaltungsakademie reichen Erfolg. Nach dem Reichsverkehrsminister Oeser sprachen noch Ministerialrat, Geh. Baurat Dr.-Ing. Schwarze über das Unterrichts- und Bildungswesen der Deutschen Reichsbahn und Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. Martens über das Umsetzen neuer Gedanken in die Wirklichkeit. An diese Ansprachen schloß sich ein Rundgang durch das Museum und eine Filmvorführung „Elektrische Bahn in Niederschlesien".

Wir behalten uns vor, auf die bei der Eröffnung gehaltenen Ansprachen noch eingehender zurückzukommen.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
am 7. 9. 1923 das	18 683 000 fache	3 000 000 fache	9 273 000 fache
„ 14. 9. 1923 „	39 000 000 „	8 000 000 „	20 450 000 „
„ 21. 9. 1923 „	63 000 000 „	25 000 000 „	40 000 000 „
„ 28. 9. 1923 „	105 000 000 „	35 000 000 „	63 000 000 „

— **Personalnachrichten** aus der Reichsbahnverwaltung. Infolge Verlegung der Reichsbahndirektion Osten von Berlin nach Frankfurt (Oder) sind ferner dorthin versetzt: der Oberregierungsbaurat Göhner und die Regierungsbauräte Alfred Zimmermann und Spalding.

Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Rudolf Lange aus Dresden und Paul Greve aus Brüel (Meckl.).

Dem Regierungsbaurat Franz Stern in Köln ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt.

Gestorben ist: der Regierungsbaurat Gaedke, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamtes in Stolp (Pom.).

Österreich.

— **Verwaltungskommission der österreichischen Bundesbahnen.** Am 22. September fand die konstituierende Sitzung der Verwaltungskommission der österreichischen Bundesbahnen statt.

Nach der Begrüßung durch den Präsidenten Dr.-Ing. Georg Günther erfolgte die Konstituierung der Kommission. Zu den nach dem Gesetz vorgesehenen zwei Vizepräsidenten wurden Minister a. D. Dr. Karl Banhans und Lokomotivführeroffizial Johann Smejkal gewählt.

Sodann wurde die Geschäftsordnung für die Verwaltungskommission beschlossen.

Der Präsident machte weiter Mitteilung über die Bestellung von Vorstandsmitgliedern und über einige organisatorische Maßnahmen.

Zur Führung des Unternehmens wird eine Generaldirektion errichtet, an deren Spitze der Vorsitzende des Vorstandes als Generaldirektor steht. Die Generaldirektion wird organisatorisch in acht Direktionen geteilt, und zwar:

1. Betrieb, Zugförderung, Wagendirigierung,
2. Materialbeschaffung,
3. Finanz- und Verrechnungswesen,
4. kommerzieller Dienst einschließlich des Tarifwesens,
5. administrativer Dienst,
6. Bau- und Bahnerhaltung,
7. Elektrisierung,
8. Werkstättendienst.

Die unter 1 bis 4 verzeichneten Direktionen werden von je einem Mitglied des Vorstandes geleitet werden. Als Vorstandsmitglieder wurden bestellt:

1. Generaldirektor Ing. Hans Siegmund, bisher Präsident der Bundesbahndirektion Innsbruck,
2. Ministerialrat Ing. Hans Sedlak, bisher im Verkehrsministerium,
3. Hofrat Dr. Josef Maschat, bisher im Obersten Rechnungshof,
4. Hofrat Dr. Paul Hentschel, bisher Direktor des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureaus.

Die Ernennung des fünften Vorstandsmitgliedes, welchem der Materialdienst anvertraut sein wird, konnte bisher nicht erfolgen, weil die Verhandlungen noch in Schwebe sind, doch dürfte die Ernennung in der kürzesten Zeit vor sich gehen können. An die Spitze der Direktion für den administrativen Dienst wurde Sektionschef Dr. Otto de Martin, für die Bau- und Bahnerhaltung Sektionschef Dr.-Ing. Ferdinand Trnka, für die Elektrisierung Sektionschef Ing. Paul Dittes und für den Werkstättendienst Hofrat Ing. Karl Kontrus berufen.

Es ist in Aussicht genommen, die neue Unternehmung mit 1. Oktober 1923 in Wirksamkeit treten zu lassen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Eisenbahnbauten des schwedischen Staates im Jahre 1922.** Der Bericht über die schwedischen Staatsbahnbauten im Jahre 1922 ist dieser Tage erschienen. Danach wurden in 11 Distrikten Arbeiten betrieben, woneben Ergänzungsarbeiten in einer Anzahl älterer Distrikte vor sich gingen. So sind Arbeiten an den neuen Staatsbahnen Sveg-Brunflo, Sveg-Hede, Forsmo-Hoting, im südlichen und nördlichen Distrikte der Inlandbahn und an den Staatsbahnen Hällnäs-Stensele und Umeå-Holmsund geleistet worden, weiterhin am Doppelbahnbau Norrköping-Mjölby, Tranås-Aneby und Bodafors-Säfsjö sowie Örebro-Hallsberg-Laxå. Bahnhofumbauten haben in Malmö und Göteborg stattgefunden, Streckenumlegung bei Källered-Lindome. Außerdem sind Automobilwegbauten in Bohuslän betrieben worden. Um die Anlage- und Betriebskosten an gewissen Norrlandbahnen herunterzudrücken sind Vereinfachungen im Betriebe teils eingeführt, teils entworfen worden, wie auf der Strecke Sveg-Hede. So kommt hier mit Rücksicht auf den wenigstens im Anfang zu erwartenden geringen Verkehr und die verhältnismäßig geringe Zuggeschwindigkeit eine wesentlich einfachere Einrichtung der Bahnbewachung in Frage, als in der neuen, seit 1922 gültigen Bahnbewachungsordnung für C-Linien vorgesehen ist. Die 73 km lange Strecke von Sveg nach Hede soll nämlich in nur 2 Bahnbewachungsbezirke eingeteilt werden, jede mit einem Beamten, der die erforderliche Aufsicht, die Leitung und Beaufsichtigung der Bahnunterhaltungsarbeiten ausübt, für deren Durchführung im ganzen 4 Bahnwärter oder gegebenenfalls ständige Bahnarbeiter vorgesehen sind. Hierdurch wird insofern an Anlagekosten gespart, als besondere Bahnwärterhäuser nicht erbaut zu werden brauchen. Die 4 Bahnwärter sollen ihre Wohnungen in den Staatsgebäuden bekommen, wobei vorgesehen ist, daß die Bahnwärterfrauen als Stationspersonal Dienste leisten. Eigentliches Stationspersonal wird also mit Ausnahme von Hede an keiner der Verkehrsstellen der Bahn angestellt. Weiterhin sind gewisse Einschränkungen für Militärzüge und Vereinfachungen in der Anlage und der Bedienung der Verkehrsstellen vorgeschlagen. An Stelle fester Signale sollen die Weichen Kontrollschlösser bekommen. Für die Verwahrung und Handhabung der Schlüssel zu diesen Schlössern werden besondere Vorschriften herausgegeben. Auf der Strecke Sveg-Hede kommt zwischen den Verkehrsplätzen keine Telegraphen-, sondern nur eine Telephonleitung zur Ausführung. Die Bahn Sveg-Brunflo wurde am 21. September 1922 dem Betrieb übergeben. Während des Jahres 1922 wurde die Absteckung der geplanten Eisenbahnstrecke Jörn-Arvidsjaur vorgenommen, woneben noch vollständige Geländeuntersuchungen für zwei Wahllinien einer Eisenbahnverbindung von der Bohusbahn nach Norwegen, nämlich der sog. Svinesunds- und Bullarelinie, durchgeführt wurden. Dr. S.

— **Tariferhöhung in Polen.** Trotz des Antrages des Generalkommissars zur Bekämpfung der Teuerung ist, wie wir dem Allgemeinen Tarifanzeiger, Wien, entnehmen, in letzter Stunde beschlossen worden, die Tarife mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1923 zu erhöhen.

Die Erhöhung beträgt im Personen- und Güterverkehr 100 %, und zwar werden sämtliche Frachtsätze und Gebühren, auch die Frachtsätze der Gebührenberechnungs- und Stationstariftabellen der Ausnahmetarife sowie die Nebengebühren um 100 % erhöht.

Die Tariferhöhung wird durch Ausgabe eines mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1923 erschienenen Nachtrages X in polnischer Sprache zum Gütertarif für Polen eingeführt. Dieser Nachtrag enthält auch verschiedene Änderungen des Teiles I (Beförderungsvorschriften), der Tarifbestimmungen und der Güterklassifikation sowie der Ausnahmetarife.

Außerdem wird durch diesen Nachtrag ein Ausnahmetarif Nr. 6 für die Beförderung von Eisenerzen von Danzig nach den Stationen der polnischen Staatsbahnen eingeführt.

— **Die rumänischen Eisenbahnen.** Die „Chronique des Transports" beschäftigt sich in ihrer September-Nummer mit dem Zustand der rumänischen Eisenbahnen. Es wird berichtet, daß in den ersten Jahren nach Beendigung des Krieges nur geringe Fortschritte zur Wiederherstellung des Eisenbahnnetzes, das durch den Krieg stark gelitten hatte, zu verzeichnen waren. Diese Verhältnisse führten dazu, daß Ende 1920 sich mehrere einflußreiche fremde Syndikate mit der rumänischen Regierung in Verbindung setzten, um die rumänischen Eisenbahnen in die Hand zu bekommen. Anfänglich stand man in Regierungskreisen diesen Angeboten freundlich gegenüber. Sie wurden jedoch auf das Heftigste bekämpft durch den Ministerpräsidenten Bratianu, der die Auffassung vertrat, daß Rumänien imstande sei, sich allein zu helfen. Nachdem Bratianu zur Macht gelangt war, befreite er die Eisenbahnen von der militärischen Verwaltung und ernannte Herrn Constantinescu mit unbeschränkten Vollmachten zum Leiter der rumänischen Eisenbahnen mit dem Auftrag, die Eisenbahnen wieder in Stand zu setzen. Von da ab setzte eine lebhafte Tätigkeit in allen Zweigen des Eisenbahnwesens ein, die auch recht erhebliche Fortschritte erzielt hat. Indessen betrug im Jahre 1922 der Betriebsverlust für das 8434 Kilometer umfassende Gesamtnetz der rumänischen Eisenbahnen, von denen 7128 km unter staatlicher Verwaltung stehen, 30 Millionen Franken. Mit Rücksicht auf diesen bedeutenden Betriebsverlust wird nach der „Chronique des Transports" erwogen, die Staatseisenbahnen einer unabhängigen Verwaltung zu übertragen, nach dem Vorbilde der rumänischen Privateisenbahnen, deren Netz 1300 km umfaßt.

— **Ablieferungs- und Entladefristen bei den französischen Eisenbahnen.** Eine amtliche Bekanntmachung vom 14. August d. J. verpflichtet die großen französischen Eisenbahngesellschaften zur Einhaltung folgender Ablieferungsfristen: Güter, Lebensmittel, Vieh, Fahrzeuge usw. müssen dem Empfänger auf dem Empfangsbahnhof spätestens am Morgen nach der Absendung des Benachrichtigungsschreibens zu der Stunde bereitgestellt werden, zu welcher der Bahnhof bestimmungsgemäß geöffnet wird. Der Empfänger muß die Sendung im Laufe des Tages entladen, an dem sie ihm zur Verfügung gestellt ist, vorausgesetzt, daß das Benachrichtigungsschreiben so abgeschickt ist, daß es ihn am Abend vorher erreichen konnte. Die Entladefrist läuft für Sendungen, die der Empfänger entlädt, bis zur 18. Stunde abends, für Teilsendungen und solche ganzen Sendungen, die von der Eisenbahn behandelt werden, bis Mittag. Bei nicht rechtzeitiger Absendung des Benachrichtigungsschreibens verlängert sich die Frist um 24 Stunden. Hat sich der Empfänger die Benachrichtigung verbeten, so muß die Entladung im Laufe des Tages erfolgen, an dem die Sendung morgens bei Öffnung des Bahnhofs auf Grund der Papiere der Eisenbahn zur Verfügung des Empfängers steht.

— **Weinernte und Weintarife in Frankreich.** In Nr. 37 (S. 613) dieser Zeitung hatten wir über die Erwägungen zur Herabsetzung der Weintarife in Frankreich berichtet. Trotzdem der oberste Eisenbahnrat zweimal die Anträge der Regierung auf Herabsetzung der Weintarife mit großer Mehrheit abgelehnt hatte, hat der Ministerrat, wie die „Chronique des Transports" berichtet, beschlossen, auf der Tarifermäßigung zu bestehen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahnverwaltungen aufgefordert, die Tarifermäßigung, die bis zum 15. Dezember d. J. in Geltung bleiben soll, in kürzester Frist durchzuführen. Der „Temps" greift in einem Aufsatz, den die „Chronique des Transports" in seinen wesentlichen Teilen abdruckt, das Vorgehen der Regierung heftig an. In diesem Aufsatz wird wieder auf die Nutzlosigkeit der Tarifermäßigung hingewiesen, da sie lediglich dem Zwischenhandel zugute kommen werde. Die starke Belastung der Eisenbahnen, deren Verlust sich um 20—30 Millionen erhöhen werde, stehe in gar keinem Verhältnis zu den erstrebten Vorteilen. Auch habe sich die Lage des Weinbaues in der letzten Zeit wesentlich gebessert. Der Aufsatz kommt zu dem Ergebnis, daß die Entscheidung nur aus politischen Erwägungen getroffen sei. Die neue Vereinbarung über das Verhältnis der Regierung zu den Eisenbahngesellschaften gebe der Regierung das Recht, Ermäßigung von Spezialtarifen zu verlangen, deren Herabsetzung sie im allgemeinen Interesse für erforderlich erachtet. Daher habe man eine besondere Vertretung, den obersten Eisenbahnrat (Conseil supérieur des chemins de fer) eingerichtet, der vermöge seiner Zusammensetzung das allgemeine Interesse verkörpere. Dieser muß vor Tariferhöhungen gehört und, wenn er sich den geforderten Herabsetzungen widersetzt, nochmals befragt werden. Das sei im vorliegenden Falle geschehen. Bei der Abstimmung hätten allein die Vertreter der Landwirtschaft, d. h. also die Interessenten, für die Tarifermäßigung gestimmt, und die Regierungsvertreter hätten sich dem Einfluß dieser politisch mächtigen Gruppe gefügt. Es sei daher klar, daß in dieser Frage das Sonderinteresse über das Allgemeininteresse den Sieg davongetragen habe. Man frage sich, wohin es führen solle, wenn derartige Fragen nicht mehr nach geschäftlichen und finanziellen Gesichtspunkten, sondern nach parlamentarischen und politischen Rücksichten entschieden würden. Für die Richtigkeit seiner Auffassung beruft sich der Aufsatz auf eine Äußerung der Weinbauzeitung, in der es heißt: Es ist sicher, daß der südliche Weinbau nicht auf die sich ihm bietenden Vorteile verzichten wird, zumal am Vorabend der Wahlen zu den gesetzgebenden Körperschaften, da er auf Wohlwollen der Regierung aus Wahlrücksichten rechnen kann.

— **Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse als Eisenbahnpakete in Frankreich.** Am 25. August d. J. ist, wie wir der „Chronique des Transports" entnehmen, nach Beratung im obersten Eisenbahnrat in Frankreich ein neuer Tarif für die Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse in Eisenbahnpaketen in Kraft gesetzt worden. Der Zweck des Tarifs ist, die Lebenshaltungskosten, die auch in Frankreich beträchtlich gestiegen sind, durch Herstellung unmittelbarer Beziehungen zwischen Erzeuger und Verbraucher zu verbilligen. Die oberste Grenze für Postpakete bildet in Frankreich das Gewicht von 10 kg. Für Eisenbahnpakete mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen ist das Höchstgewicht auf 40 kg festgesetzt mit Unterstufen von 20 und 30 kg. Der Tarif ist ein Staffeltarif und auf kurze und mittlere Entfernungen wesentlich billiger als der Posttarif. Der Tarif beträgt je nach der Entfernung: für Pakete von 20 kg 3,45 Fr. bis 7,50 Fr., für Pakete von 20—30 kg 3,45 Fr. bis 10,70 Fr., für Pakete von 30 bis 40 kg 3,45 Fr. bis 14,05 Fr. Die Haftung der Eisenbahn für diese Eisenbahnpakete ist dieselbe wie für sonstige Lebensmittelsendungen. Die Abfertigung muß in Frankatur erfolgen. Nachnahmen sind je nach dem Gewicht zulässig bis zum Höchstbetrage von 300, 450 und 600 Fr. Jedes Packstück muß eine Aufschrift enthalten, die den Bestimmungsbahnhof, den Namen und die Adresse des Empfängers sowie gegebenenfalls den Betrag der Nachnahme angibt. Die Pakete werden wie leicht verderbliche Lebensmittel befördert, auf weitere Strecken mit Eilgüterzügen. Die Zustellung am Bestimmungsort erfolgt da, wo ein Rollfuhrunternehmer bestellt ist, unentgeltlich in der Wohnung des Empfängers, doch kann die Ablieferung auf dem Empfangsbahnhof vorgeschrieben werden.

Zu den Gütern, die diese bevorzugte Beförderung genießen, gehören namentlich: Butter, Käse, frische Gemüse, frische Gurken, frisches Obst, Melonen, Honig, Eier, Fische, Austern, Muscheln, geschlachtete Kleintiere wie Lämmer, Ziegen usw. sowie Wild, endlich Wein in Flaschen, Kisten oder kleinen Fässern.

— **Gleichbleibende Wärme in den Londoner Untergrundbahnen.** Die Londoner Untergrundbahnen, mit Ausnahme der Metropolitan- und District-Eisenbahn, die bekanntlich schon als Dampfbahn zum Teil im Flachtunnel, zum Teil im offenen Einschnitt lag, unterscheiden sich bekanntlich von den Berliner Untergrundstrecken dadurch, daß sie nicht Unterpflasterbahnen, sondern wirkliche Tiefbahnen sind, also allen Schwierigkeiten, die Gebäudegründungen, Rohrleitungen u. dgl. einer unterirdischen Anlage bereiten, dadurch aus dem Wege gehen, daß ihr Tunnel tiefer als alle anderen unterirdischen Bauwerke und Bauteile liegt. Infolge dieser tiefen Lage herrscht in den Anlagen der Londoner Untergrundbahn Sommer und Winter eine gleichmäßige Wärme, die ungefähr 15 bis 16° C beträgt. Bei der großen Hitze des vergangenen Juli, die bis 32° C stieg, war es daher sehr erfrischend, mit der Untergrundbahn zu fahren, und bei Frost hat man das Gefühl, in ein geheiztes Zimmer zu kommen, wenn man mit Hilfe der Aufzüge oder Rolltreppen von der Straße in einen Untergrundbahnhof hinunterfährt. Die unterirdischen Anlagen werden beständig kräftig gelüftet. Durch Gebläse werden täglich 850 000 cbm Luft durch die Tunnel getrieben; durch Beimengung von Ozon, der künstlich erzeugt wird, wird diese Luft mit Sauerstoff angereichert.

Fremde Erdteile.

— **Die Naphtha-Fundstätten am Emba-Fluß.** Schon lange ist es bekannt, daß der Emba-Fluß ein Gebiet durchfließt, das reiche Fundstätten von vortrefflichem Naphtha birgt. Aber Emba-Fluß? Wo hat man den zu suchen? Zurzeit ist es ein Gebiet, das von den großen Verkehrsstraßen reichlich weit abliegt, auch wohl von nur wenigen Westeuropäern gekannt sein wird. Der Emba-Fluß entspringt auf dem westlichen Abhang des Magodschar — der Wasserscheide zwischen dem Kaspi- und Ural-See — er durchfließt das Gebiet der „kleinen Horde" im Gouvernement Uralsk und mündet in den Kaspi-See, südöstlich vom Ural-Fluß. In diesem Gebiete sollen mehrere zehntausend Quadratwerst (1 Quadratwerst = 1,138 qkm) weite Strecken ein ganz besonders gutes Naphtha führen, die nur in geringer Tiefe von 100 Faden (= 213 m) ruhen. Schon im Jahre 1911 ist in einer Tiefe von nur 105 Faden (= 224 m) bei einer Probebohrung eine Springquelle getroffen worden, die 1 Million Pud (= 16 380 t) im Laufe von 24 Stunden emporschleuderte. Da man nicht erfährt, wie lange diese Springquelle tätig gewesen ist, so kann diese Tatsache nur als Beleg dafür in Anspruch genommen werden, daß große Naphthamengen, unter hohem Druck, schon in sehr geringer Tiefe vorhanden sind. Es kommt ferner hinzu, daß die Erschließungsarbeiten keinerlei Schwierigkeiten verursachen, denn der Boden bietet keine Hindernisse. Danach wären alle Vorbedingungen für eine erfolgreiche Ausnutzung der hier lagernden Reichtümer an Naphtha vorhanden, aber — was hilft das alles, wenn das gewonnene Naphtha nicht bewegt werden kann. Zurzeit gibt es keinerlei Möglichkeit große Mengen in den Handel zu bringen. Mit Recht wird in dem amtlichen „Westnik putei soobschtschnija" darauf hingewiesen, daß die fehlende Bewegungsmöglichkeit gerade jetzt besonders schwer ins Gewicht fällt, weil Rußlands Bedarf an Heizmaterial in weiten Gebieten des großen Reiches nur schwer gedeckt werden kann, vielfach sogar ein Mangel vorhanden ist, der schon zurzeit drückend ist und mit der fortschreitenden Entwicklung des Verkehrs und der sehnlichst erhofften Belebung von Industrie und Handel immer schwerer auf dem Lande lasten wird. Unter solchen Verhältnissen ist es natürlich, daß in den interessierten Kreisen die Aufmerksamkeit auf solche Gebiete gelenkt wird, die die Möglichkeit, Hilfe zu bringen, bieten. In diesem Zusammenhange fragt es sich, womit Abhilfe gebracht werden kann. Die vorangeführte Quelle führt aus, daß zurzeit die diesem Gebiet zunächst gelegene Eisenbahnstation Alexandrow-Gei ist (Station der schmalspurigen Zweigbahn der Rjäsan-Uralsker Bahn). Von hier aus sollte, nach Meinung jener Quelle, eine Eisenbahn-Verbindung schleunigst in das Gebiet des Emba-Flusses hergestellt werden. Es würde sich um den Bau von etwa 600 Werst handeln, wobei allerdings der Bau einer Brücke über den Ural-Fluß in Frage kommen würde, was die Fertigstellung der Bahn verzögern und gleichzeitig erheblich verteuern würde. Aber trotz alledem ist es gewiß zutreffend, wenn die Inangriffnahme des Baues, d. h. die Erschließung des reichen Emba-Gebietes nicht noch weiter hinausgeschoben wird.

Übrigens sind das alles keineswegs neue Pläne. Schon bevor in den Jahren 1902/03 zum Bau der Bahn Orenburg-Taschkent geschritten wurde, war es ein Gegenstand sehr lebhaften Meinungsaustausches, ob Taschkent auf dem Wege östlich vom Ural, d. h. als Fortsetzung der Orenburger Bahn, oder westlich von ihm, d. h. als Fortsetzung der Bahn Tambow-Ssaratow-Krasny-Kut—Alexandrow-Gei erreicht werden sollte. Die erstere Richtung gewann die Überhand und die Bahn wurde in den Jahren 1905/06 bereits in Betrieb genommen.

Ob Rußland unter den gegenwärtigen, schweren wirtschaftlichen Verhältnissen in der Lage ist, einen solchen Bau durchzuführen, läßt sich von Außenstehenden schwer beurteilen, aber bei den reichen Fundstätten an Naphtha sollte man annehmen, daß auch außerhalb Rußlands Interessenten genug vorhanden sein müßten, um hier ein vermutlich gewinnbringendes Unternehmen durchzuführen. Es kann nicht übersehen werden, daß außer Naphtha in großen Mengen, hier auch ein sehr erheblicher Fischreichtum im Emba- und Ural-Fluß dem Unternehmen

Güter zuführen würde. Dazu treten dann noch die Erträgnisse der Viehzucht. Andererseits werden diese weitabgelegenen Gebiete mit Erzeugnissen der westeuropäischen Industrie versorgt werden können. Ebenso würde dort ein Teil des Überschusses an Getreide aus dem Wolga-Gebiete leicht Aufnahme finden. Neben diesen materiellen Vorteilen würde hier aber auch ein Kulturwerk geleistet werden, dessen Ertrag allerdings zunächst nur Rußland zufallen würde. Dr. M.

— **Bahnbau in Panama.** Die Regierung von Panama hat an einen Unternehmer den Bau einer etwa 50 km langen Schmalspurbahn vergeben, die von der Caledonia-Bai an der atlantischen Küste in das Innere des Landes führen und in der Nähe der Grenze von Colombia endigen soll. Am seeseitigen Ende sollen auch Landeanlagen für Schiffe geschaffen werden.

Rechtspflege.

— **Beraubung einer bereits auf dem Freiladegleis verladenen Sendung, bevor Gut und Frachtbrief angenommen sind. Ablehnung eines Verwahrungsverhältnisses.** (Vgl. RG. 102, 207.) Am Sonnabend, dem 8. Oktober 1921, wurde auf dem Güterbahnhofe Rothenburgsort ein von der Eisenbahn gestellter Güterwagen mit 200 Kisten Cocos und 47 Sack Rohkaffee zu je 60 kg zur Beförderung nach Elberfeld verladen. Die Beladung war erst gegen 7½ Uhr abends beendet, die Ausstellung eines Duplikatfrachtbriefes konnte daher an diesem Tage nicht bewirkt werden, die Abfertigungsstelle den Frachtbrief nicht in Empfang nehmen. Der Wagen blieb daher, nachdem er vom Verlader mit zwei Schlössern versehen und mit starkem Eisendraht gesichert worden war, auf dem Güterbahnhof stehen. Am Montag, dem 10. Oktober 1921, wurde festgestellt, daß der Wagen erbrochen war. Es fehlten 3 Sack Kaffee. Von diesen wurde ein Sack bei der näheren Untersuchung später wieder in der Nähe des Wagens aufgefunden.

Die Firma, in deren Auftrag die Verladung erfolgt war, verlangte Ersatz dieser 2 Sack Kaffee, und zwar einschließlich des Zolles in Höhe von 6216 *M*.

Das Landgericht hat durch Urteil vom 12. Juli 1922 die Klage abgewiesen. Gegen dieses Urteil hat die klagende Firma Berufung eingelegt. Das Oberlandesgericht in Kiel hat durch inzwischen rechtskräftig gewordenes Urteil vom 4. April 1923 die Berufung aus folgenden Gründen zurückgewiesen:

Unstreitig hat die Beraubung des in Rede stehenden Güterwagens zu einer Zeit stattgefunden, als das Gut von der Abfertigungsstelle mit dem Frachtbrief noch nicht zur Beförderung angenommen, als insbesondere ein Duplikatfrachtbrief auch noch nicht der Absenderin ausgehändigt werden konnte. Eine Haftung der Eisenbahn aus § 84, 61 EVO. scheidet daher von vornherein aus. Nach § 5 EVO. besteht auch keine Haftung für Handlungen der Eisenbahnbediensteten vor Abschluß des Frachtvertrages. § 61 EVO. ist außerdem eine absolute Formvorschrift.

Der Klageanspruch läßt sich aber, wie das Landgericht mit Recht hervorhebt, auch nicht aus dem Gesichtspunkt eines Verwahrungsvertrages herleiten. Ein solcher würde Übergabe der Ladung und die Begründung einer Obhutspflicht auf seiten der Beklagten voraussetzen. An diesen Tatbestandsmerkmalen fehlt es im vorliegenden Fall. Die bloße Wagengestellung allein begründet bis zum Abschluß des Frachtvertrages keine vertragliche Haftung, insbesondere liegt kein Verwahrungsvertrag vor; auch ein verwahrungsähnliches Verhältnis besteht insoweit nicht, wie die Klägerin in ihrer Berufungsrechtfertigung vorträgt. Diese Ansicht ist nicht nur in der Literatur (vgl. Rundnagel, Beförd.-Geschäfte S. 344, A. 6), sondern auch in der Judikatur vorwiegend vertreten (OLG. Celle vom 8. 4. 19 in OLG. XXXX, 218; Hamburg vom 10. 4. 1906 in OLG. XIII S. 33 und Hanseat. Gerichtszeitung XX Nr. 14, Dresden vom 19. 9. 1921 im Aktenzeichen 2. O. 181/21 nicht veröffentlicht).

Auf die Entscheidung des Reichsgerichts in Bd. 102 S. 207 kann die Klägerin sich nicht berufen, wie auch das Landgericht ausführt. Dort war ein auf dem Güterboden liegendes Gut, das nach Beendigung des Beförderungsvertrages und Aushändigung des Frachtbriefes im Einverständnis des zuständigen Beamten einige Zeit noch aufbewahrt wurde, abhandengekommen. In dem erwähnten Fall sprach von vornherein mit Rücksicht auf den Umfang des Diebstahls, insbesondere der Schwere des Gutes, eine Vermutung dafür, daß Bahnbedienstete bei dem Diebstahl mitgewirkt hatten. Nach Ansicht des Reichsgerichts war es dann Sache der Eisenbahn, ihrerseits den Gegenbeweis zu führen.

Sache der Absenderin war es, die Ladung so rechtzeitig zu bewerkstelligen, daß der Frachtbrief noch abgestempelt werden konnte. Ihr stand ja auch gegebenenfalls der Weg des § 64 EVO. — vorläufige Einlagerung des Gutes — offen. Die Klägerin hat somit für den in der Zwischenzeit bis zur Abstempelung des Frachtvertrages eingetretenen Schaden aufzukommen; es liegt keine Veranlassung vor, der Beklagten, die das Gut noch gar nicht abgenommen hat, die es noch gar nicht kennt, die Haftung aufzubürden. Daß irgendwelche Eisenbahnbedienstete sich an der Beraubung des Wagens beteiligt hätten, wird von der Klägerin jetzt auch nicht mehr behauptet. Der Inhalt der Ermittelungsakte ergibt immerhin die Unrichtigkeit dieser früher aufgestellten Behauptung. Ebensowenig gibt der Sachverhalt irgendwelchen Anlaß, ein Verschulden vor oder bei dem Abschluß des hier allein in Frage kommenden „Wagengestellungsvertrages" — die Beklagte hat lediglich den Wagen zum Zweck der Beladung und späteren Beförderung gestellt — ein sog. culpa in contrahendo anzunehmen. In dieser Hinsicht hat die Klägerin nichts vorgetragen. Auf jeden Fall wird durch einen solchen Vertrag eine Verwahrungs- und Obhutspflicht der eingeladenen Güter nicht begründet. Der Klageanspruch entbehrt daher der rechtlichen Begründung. Die Berufung war deshalb zurückzuweisen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die westlich des Korridors in der jetzigen Provinz „Grenzmark" gelegenen Stationen

Buchholz (Westpr.)
Flatow („)
Kujan („)
Linde („)
Seegenfelde („)
Wengerz („)
Wittenberg („)

erhalten vom 20. September 1923 ab an Stelle der Zusatzbezeichnung „Westpreußen" die Zusatzbezeichnung „Grenzmark".

Frankfurt (Oder), den 7. Sept. 1923.
Reichsbahndirektion Osten. (1395)

2. Güterverkehr.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 1. Oktober 1923 treten zu dem Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn zum 1. 4. 1920 der Nachtrag XXIV, zu dem ab 19. Juni 1922 eingeführten Wechseltarif der Nachtrag X und zu dem ab 1. Juni 1923 gültigen Tarif für Anschlußgebühren der Nachtrag II in Kraft.

Die Nachträge enthalten die bereits mit Gültigkeit vom 18. September d. J. eingeführte Verdoppelung der Grundtarife sowie weitere Erhöhung der Sätze des Nebengebührentarifs. Abdrücke der Nachträge sind bei der Stationskasse Beuthen (Oberschles.) — Schmalspurbahn — und Tarnowitz (Schmalspurbahn) zu haben. Die Einführung der Nachträge mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörden.

Oppeln, den 28. September 1923.
Reichsbahndirektion, (1394)
Oberschles. Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-tschechoslowakischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1923 tritt die Kundmachung über den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der niederländischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen anderseits vom 8. Oktober 1920 außer Kraft.

Dresden, am 24. September 1923.
Reichsbahndirektion, (1381)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahngütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1923 werden in den Ausnahmetarif 12 aufgenommen: Bühnenbedarfsgegenstände, gebrauchte, zu Veranstaltungen eines von den Landesregierungen als gemeinnützig anerkannten Theaterunternehmens. Die näheren Bestimmungen enthält der nächste Tarifanzeiger. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 26. September 1923.
Reichsbahndirektion. (1374)

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Ab 1. Oktober 1923 treten erhöhte deutsche Schnittfrachtsätze in Kraft.

Altona, den 26. September 1923.
Reichsbahndirektion, (1385)
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif Teil I Abt. B.

Ab 8. Oktober d. J. wird die Fracht für Leichen erhöht. (1402)

Altona, den 28. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit sofortiger Gültigkeit treten nachstehende Änderungen in Kraft:

I. für Obst der Tarifstelle 29/22 (Äpfel, Birnen usw. frische, verpackt) werden bis auf weiteres gegen jederzeitigen Widerruf auf den außeritalienischen Strecken (Schnitt I u. II) die Frachtsätze des Tarifs Nr. 11 gewährt. Für Obst der Tarifstelle 30/23 (Äpfel usw. frische, unverpackt) sind bis auf weiteres gegen jederzeitigen Widerruf für Schnitt I (deutsche Strecken) die Sätze des Tarifs Nr. 11, für Schnitt II (österreichische Strecken) die Sätze des Tarifs Nr. 19 anzuwenden.

II. Für Feld- und Gartenfrüchte frische (ausgenommen Obst) der Tarifstellen 8/47 und 9/48 (Bohnen und Tomaten), 10/45 und 11/46 (Gurken usw.), 12/43 und 13/44 (Kohl usw.), 14/41 und 15/42 (Knoblauch usw.) sowie 17/49 und 18/50 (nicht genannte) sind für Schnitt I (deutsche Strecken) bis auf weiteres gegen jederzeitigen Widerruf die Frachtsätze des Tarifs Nr. 13 anzuwenden. Die Frachtberechnung für Schnitt II (österreichische Strecken) ändert sich nicht, es bleiben daher für Schnitt II die in der Gütereinteilung bei den einzelnen Tarifstellen angegebenen Tarife in Geltung.

III. Bei Tarifstelle 16/51 (Kartoffeln) ist zu der Tarifnummer 13 ein *) (Stern) und am Fuße der Seite folgende Bemerkung anzubringen: „*) Die Umbehandlung an der deutschen Grenze ergibt unter Umständen eine billigere Fracht".

IV. In den außeritalienischen Tariftafeln ist auf Seite 46, 52, 58, 62, 64, 66 und 72 bei Stuttgart Hbf. die Verweisungszahl (20) und am Fuße der Seiten folgende Bemerkung nachzutragen: „(20) Nicht für den Empfang von frischen Äpfeln und Birnen in Wagenladungen, die in den Monaten September, Oktober und November aufgeliefert werden. Für den Empfang zugelassen sind diese Güter, wenn im Frachtbriefe außer der Bestimmungsstation „Stuttgart Hbf" in der Spalte „Erklärung . . . . usw." die für die angeschlossenen Werke in Frage kommende Entladestelle „Städtisches Praggleis" angegeben ist. Die hiernach ausgeschlossenen Sendungen werden nach Stuttgart Nord abgefertigt, falls nicht ein anderer der Stuttgarter Bahnhöfe als Bestimmungsstation im Frachtbrief vorgeschrieben ist."

V. Im Schnitt I der 1. außeritalienischen Tariftafel der Abteilung A (Verkehr über Brenner) ist nachzutragen:

Außerital. Leitungsgruppe	Direktionsbezirk		Entfernung bis Brenner km		Tarif Nr. 11 a	11 b	11 c	13 a	13 b	13 c
5	Frt	Frankfurt Süd	659		6539	5613	4674	4362	2805	2159
5	Frt	Frankfurt West	665		6595	5656	4712	4375	2824	2174
5	Stg	Stuttgart Nord	495		4927	4210	3525	3269	2108	1622

München, den 26. September 1923.

Tarifamt beim RVM, ZB. (1398)

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 21. September 1923 veröffentlichte Tariferhöhung von rund 100 % zum 25. September 1923 wird für die Hefte C I a (Frachtsatzzeiger), C I b (Stationsfrachtsätze sowie Zuschlags- und Anstoßfrachten), C I c (örtliche Gebühren) und C II (Ausnahmetarife) durch die Umrechnungstafel Nr. 5, die nach Maßgabe der Schlüsselzahl 36 000 000 aufgestellt ist, durchgeführt. Für das Heft A (Besondere Bestimmungen) gilt das gleiche, nur werden die Gebühren im Abschnitt C (Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif) durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger in Reichsmark veröffentlicht. In der Umrechnungstafel sind bei den Reichsmarkbeträgen die letzten 3 Nullen weggelassen, die aber bei der Umwandlung mit zu berücksichtigen sind.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. September 1923.

Reichsbahndirektion. (1373)

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C Ia.

Im Heft C I a (Frachtsatzzeiger) vom 20. August 1923 ist auf Seite 38 bei dem regelrechten Frachtsatz von 4 Tarifpfennig der Frachtsatz für Steinkohlen usw. in 3,7 Tarifpfennig zu ändern.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. September 1923.

Reichsbahndirektion. (1371)

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) — Nr. 503 des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 25. September 1923 werden die Tierfrachten um rund 100 v. H. erhöht. Die Erhöhung wird durch eine Umrechnungstafel Nr. 14 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Oktober 1922 durchgeführt. Die Umrechnungstafel Nr. 13 vom 18. September 1923 tritt mit Ablauf des 24. September 1923 außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. September 1923.

Reichsbahndirektion. (1375)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A (Tfv. 2).

Mit sofortiger Gültigkeit treten in den Ausführungsbestimmungen zu §§ 9 und 54 einige Änderungen der Bestimmungen ein (vgl. nächsten Tarif-Anzeiger).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. September 1923.

Reichsbahndirektion. (1376)

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1923 wird die Station Obereichstätt und mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1923 die Station Goldbach in den Tarif einbezogen. Näheren Aufschluß durch die beteiligten Abfertigungsstellen.

München, 26. September 1923.

Tarifamt b. RVM., ZB. (1383)

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. werden folgende Änderungen des Tarifheftes vorgenommen:

I. 1. Der jetzige § 1 erhält die Bezeichnung § 1 (1).

2. Dem § 1 (1) werden folgende neue Absätze eingefügt:

Absatz (2):

a) Für die auf den öffentlichen Kai- und Hafenanlagen von Hamburg Hgbf., Harburg U.E., Wilhelmsburg und Altona seewärts aus- oder eingehenden Güter werden die Gebühren der §§ 23 I (1), 26 und 30 der „Besonderen Bestimmungen pp." nicht erhoben.

b) Die Frachtbriefe für diese Sendungen sind mit dem Vermerk „Zur Ausfuhr über See" oder „See-Einfuhrgut" zu versehen.

c) Die Aus- und Einfuhrgüter müssen innerhalb einer Frist von 12 Monaten nach Ablauf des Monats, in dem sie in den Seehäfen eingetroffen sind, über See ausgeführt oder mit der Eisenbahn weiterbefördert werden.

d) Die Eisenbahnverwaltung ist innerhalb von 2 Jahren nach Ablieferung des Gutes jederzeit berechtigt, den Nachweis der Ausfuhr oder Einfuhr zu fordern.

e) Ergibt die Prüfung des zu d) geforderten Nachweises, daß die Sendung zu Unrecht als Aus- oder Einfuhrgut bezeichnet wurde, so ist die Eisenbahn berechtigt, als Vertragsstrafe das 5fache der zur Zeit der Nacherhebung geltenden tarifarischen Überfuhrgebühr zu erheben.

Absatz (3):

Sofern in diesem Tarife Gebühren oder sonstige Beträge in einer Grundzahl (Tarifmark oder Tarifpfennig) angegeben sind, sind für die Aufrundung oder Erhöhung der Tarifmarksätze (Tarifpfennige) und ihre Umrechnung in Reichs- (Papier-) Mark die allgemein für den Güterverkehr geltenden Bestimmungen, insbesondere auch die jeweilige Schlüsselzahl, maßgebend.

II. § 23 I (1) bis (3) erhält folgende Fassung:

I. Es werden von der Reichsbahn als Überführungsgebühren erhoben für je auch nur angefangene 100 kg jeder Wagenladung:

(1) im Verkehr mit den öffentlichen Kai- und Hafenanlagen für jede Beförderung:

a) für verkehrssteuerfreie Sendungen:

ab 1. 10. 23	ab 1. 11. 23	ab 1. 12. 23
3	4,3	5,6

b) für alle übrigen Güter

ab 1. 10. 23	ab 1. 11. 23	ab 1. 12. 23
3,3	4,7	6,2

Tarifpfennige.

Jetziger Absatz (1) und (2) werden (2) und (3). Der jetzige Absatz 3 fällt fort.

III. In der Gebührentabelle des § 26 (3) und im § 30 ist statt „Pfennig" und „Mark" „Tarifpfennig" und „Tarifmark" zu setzen.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455).

Altona, den 27. September 1923.

Reichsbahndirektion. (1386)

Güterverkehr mit Lettland und Estland.

Vom 15. September 1923 ab werden die Stationen Uelemiste und Sonda der estländischen Bahnen in den deutsch-litauisch-lettländisch-estländischen Gütertarif einbezogen.

Königsberg Pr., den 12. September 1923.

Reichsbahndirektion. (1391)

Verkehre mit Polnischoberschlesien.

Infolge wiederholter Anfrage geben wir nochmals bekannt, daß

a) im oberschlesischen Wechselverkehr, das ist im Verkehre zwischen Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln und des Staatsbahndirektionsbezirks Kattowitz sowie im Verkehre zwischen polnischoberschlesischen Stationen über deutsche Durchgangsstrecken,

b) im Verbandsverkehre zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland, das ist im Verkehre zwischen deutschen (ausgenommen Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln) und polnischoberschlesischen Stationen bei Kohlen, Erzen, Schwefelsäure zur Herstellung von Superphosphat und Fischen, soweit für diese Güter der genannte Verbandsverkehr gilt,

der 10%ige Frachtzuschlag bei Überweisung der Fracht erhoben wird, weil diese Verkehre als Auslandsverkehre nicht anzusehen sind.

Im Polnischoberschlesisch-deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif), das ist im Verkehre zwischen deutschen (ausgenommen deutschoberschlesischen) Stationen und polnischoberschlesischen Stationen bei sonstigen, oben unter b) nicht aufgeführten Gütern muß die Fracht bis zur deutschoberschlesisch-polnischoberschlesischen Landesgrenze vom Absender frankiert werden, die Fracht von dieser Landesgrenze bis zur Empfangsstation muß auf den Empfänger zur Zahlung überwiesen werden. Bei dieser in Überweisung verrechneten Fracht wird der 10%ige Frachtzuschlag bis auf weiteres nicht erhoben. In den Verkehren zwischen Polnischoberschlesien einerseits und der Tschechoslowakei, Österreich und Ungarn andererseits durch Deutschland einschl. Deutschoberschlesien wird der 10%ige Frachtzuschlag hinsichtlich der Frachten, die nach diesen Tarifen vom Empfänger zu bezahlen sind, ebenfalls bis auf weiteres nicht erhoben. (1403)

Oppeln, den 28. September 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.
Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1923 sind die in den Schnitten I der Abteilungen A (Brenner) und B (Tarvis) enthaltenen deutschen Schnittsätze mit 28 350 zu vervielfachen. (1401)

München, 25. September 1923.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-Dänischer Kohlentarif.

Die ab 1. August 1923 gültigen deutschen Schnittfrachtsätze werden vom 1. Oktober 1923 an mit 1260 vervielfältigt.

Altona, den 26. September 1923.
Reichsbahndirektion (1384)
namens der Verbandsverwaltungen.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel-Hafen.

Mit Gültigkeit vom 18. September d. J. werden die im Nachtrag 8 angeführten Grundgebühren für den Umschlag in Cosel-Hafen um 100 v. H. erhöht.

Oppeln, den 23. September 1923.
Reichsbahndirektion. (1372)
Oberschlesische Eisenbahnen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. September 1923 werden die nach dem Ausnahmetarif 12 regelrecht berechneten jeweiligen Frachten im Bereich der Deutschen Reichsbahn und einiger deutscher Privatbahnen für die bis einschließlich 10. Oktober 1923 aufgelieferten Sendungen um 50 % ermäßigt (vgl. nächsten Tarif-Anzeiger).

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. September 1923.
Reichsbahndirektion. (1379)

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz.

Mit Geltung vom 1. Oktober 1923 werden die Frachtsätze für die außeritalienischen Strecken (Seite 35—87 des Tarifs) mit 28 350 vervielfacht. Ein Zuschlag gemäß Anhang vom 1. April 1923 entfällt.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros.

Frankfurt (Main), den 25. Sept. 1923.
Reichsbahndirektion. (1390)

Güterverkehr mit Belgien, Frankreich und Luxemburg. Tarifverzeichnis 644.

Die mit Wirkung vom 15. 9. 1923 in Kraft gesetzte Tarifmaßnahme, wonach im Verkehr mit Frankreich die Sendungen hinsichtlich der Frachten, Nebengebühren, Zölle und Barauslagen in beiden Verkehrsrichtungen bis zur deutschen Grenze dem Frankaturzwang, von der deutschen Grenze ab dem Überweisungszwang unterliegen, ferner Nachnahmen und Barvorschüsse unzulässig sind und nachträgliche Verfügungen des Absenders nur mit gewissen Beschränkungen zulässig sind, wird zugleich auf den Verkehr mit Belgien und Luxemburg ausgedehnt.

Köln, den 22. September 1923.
Reichsbahndirektion. (1393)

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1923 ist bei Wilhelmshaven Industriehafen das Zeichen „Zu 110" zuzusetzen.

Hannover, den 24. September 1923.
Reichsbahndirektion. (1378)

Cechoslovakischer Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno.

Gütertarif Teil II vom 1. August 1921.

Aufnahme der Station Sumperk (Mähr. Schönberg) in den Klassenguttarif und den Ausnahmetarif 1.

Mit Gültigkeit vom 15. September a. c. wird auf den Seiten 22 und 29 in alphabetischer Reihenfolge die Station Sumperk (Mähr. Schönberg) mit nachfolgenden Frachtsätzen eingereiht:

von oder nach	Eilgut	nach oder von Bratislava d. n.							
		Klassen		Wagenladungsklassen			Spezialtarif	Ausnahmetarif 1	
		I	II	A	B	C	1	a	b
		c. sl. Heller für 100 kg							
Sumperk	10 913	4 239	2 448	1 665	1 251	791	1 260	3 636	3 312

Weiter wird auf Seite 66 (Kilometerzeiger) eingereiht: C Sumperk Mähr. Schönberg 263 —.

Prag, 10. September 1923. (1387)
C.S.D., namens der beteiligten Verwaltungen.

Cechoslovakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno.

Gütertarif Teil II. Frachtermäßigung.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1923 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1923 treten im genannten Verkehre in der Richtung Schiff—Bahn von der Station Bratislava d. n. nach den Stationen Bohumin Staatsbahnhof, Kolin, Kralup (Staatsbahnhof), Mährisch Ostrau, Pardubitz und Schönberg ermäßigte Frachtsätze für Erdöl im Urzustande (rohes Petroleum, Rohöl) und Erdöl entbenziniert, der Position R—10a*) (der Güterklassifikation der C.S.D.), sowie für Benzin der Position D—4a*) (der Güterklassifikation der C.S.D.) in Kraft.

Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen.

*) Übereinstimmend mit den Pos. E 22 bzw. E 23a der Schiffsgüterklassifikation.

Wien, am 24. September 1923.
Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen. (1388)

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I—IV. Verhältniszahl für Mark.

Die Verhältniszahl für Mark beträgt ab 27. September 1923 bis auf weiteres 120 000.

Wien, am 26. September 1923. (1392)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güter-, Getreide- und Holzverkehr. Bezahlung der Schiffsfrachten und Nebengebühren.

Die Bezahlung der Fracht- und Nebengebühren hat grundsätzlich in der im Tarife festgesetzten Währung zu erfolgen. Wird von der Schiffahrtsverwaltung die Bezahlung in anderer Währung zugelassen, so erfolgt die Umrechnung zu dem von der Schiffahrtsverwaltung festgesetzten Kurse des Zahlungstages, bei frankierten Gebühren jedoch, die nicht spätestens am Tage nach der Aufgabe der Sendung in der Schiffsversandstation entrichtet (von der Verwaltung ausdrücklich oder stillschweigend kreditiert) werden, nach Wahl der Schiffahrtsverwaltung zu dem von ihr festgesetzten Kurse des Tages der Abstempelung des Frachtbriefes seitens der Schiffahrts-Abfertigungsstelle oder zu dem von ihr festgesetzten Kurse des Zahlungstages.

Umrechnung nicht rechtzeitig bezahlter Bahnvorfrachten und Ausfuhrabgaben.

Im Umschlagverkehre Bahn—Schiff ist die Schiffahrtsverwaltung hinsichtlich der Bahnvorfrachten und Ausfuhrabgaben berechtigt, nach Ablauf des Fälligkeitstages (Tag der Übernahme des Bahnfrachtbriefes seitens der Schiffsversandstation) unbeglichene Bahnvorfrachten und Aus-

fuhrabgaben in jenem Betrage zu erheben, der sich bei Umrechnung der fälligen Beträge in die Schweizer Währung zum Kurse des Fälligkeitstages und bei Rückumrechnung in die Originalwährung zum Kurse des Zahlungstages ergibt. (1370)
Regensburg, den 24. September 1923.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil I, Abteilung B; Gütertarif, Teil II; Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw.; Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.
Mit Geltung vom 27. September 1923 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl für die Umrechnung der Tarifziffern für die Markwährung auf 120 000 abgeändert.
München, den 24. Sept. 1923. (1396)

3. Personen- und Güterverkehr.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.
Ab 25. September 1923 sind die Personen- und Gütertarife im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht worden.
Finsterwalde, den 27. September 1923.
Die Direktion. (1397)

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.
Ab 25. September d. J. wird, wie bei der Reichsbahn, die Schlüsselzahl im Gütertarif auf 36 000 000, im Personentarif auf 20 000 000 erhöht.
Siegen, den 24. September 1923.
Die Direktion. (1380)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.
Mit Wirkung vom 2. Oktober 1923 werden die Fahrpreise des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs um ungefähr 50 v. H. erhöht, mit der Maßgabe, daß die erhöhten Fahrpreise für die Monatskarten bereits am 1. Oktober in Kraft treten. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B. zu § 32 EVO.) beträgt künftig 15 000 000 ℳ, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO.) 12 000 000 ℳ. Die in der bes. Ausf.-Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf-Friedhof betragen künftig:
unter 1 a 1: 39 000 000 ℳ, 71 000 000 ℳ, 126 000 000 ℳ;
„ 1 a 2: 1 080 000 000 ℳ;
„ 1 b 1: 48 000 000 ℳ, 96 000 000 ℳ, 155 000 000 ℳ;
„ 1 b 2: 1 392 000 000 ℳ.
Im Anhang „Abfertigung von Reisegepäck von und nach Berliner Vorortstationen im Fernverkehr" werden die im ersten Satz auf S. 15 des Tarifs angegebenen Überführungs- und Zuführungsgebühren wie folgt geändert:

Zu A Zuführungsgebühr	Zu B Zuführungs- u. Überführungsgebühr
für je angefangene 10 kg	
3 000 000 ℳ	3 000 000 ℳ + 7 000 000 ℳ

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1405)
Berlin, den 29. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teile I und II.
Mit Gültigkeit vom 2. Oktober 1923 werden die Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze um 50 v. H. erhöht. Die Erhöhung der Preise für Monatskarten tritt bereits am 1. Oktober in Kraft. Die in den Ausführungsbestimmungen der vorgenannten Tarife enthaltenen sonstigen Gebührensätze werden in gleichem Maße heraufgesetzt. Vom gleichen Zeitpunkt ab wird die Schlüsselzahl für den Personen- und Gepäckverkehr von 20 000 000 auf 30 000 000 erhöht.
Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt.
Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1404)
Berlin, den 28. September 1923.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.
Mit Gültigkeit vom 2. Oktober 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 7 000 000 ℳ für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.
Berlin, den 25. September 1923.
Reichsbahndirektion. (1382)

Vorläufiger Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle. Gültig vom 1. Juli 1923.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1923 wird ein Berichtigungsblatt zum Tarif ausgegeben. Es enthält die infolge Übernahme des wertbeständigen Tarifes der Deutschen Reichsbahn in den Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein und Salzburg bedingten Änderungen. Die im Berichtigungsblatt enthaltenen Markbeträge sind Grundpreise. Die Erhebungsbeträge sind für den Verkehr aus Deutschland aus der jeweiligen Umrechnungstafel für den Personenverkehr zu entnehmen. Die Gepäckfrachten sind wie im innerdeutschen Verkehr durch Vervielfältigung des Frachtsatzgrundbetrages mit dem aufgerundeten Gewicht zu ermitteln. Erst der so gefundene Frachtbetrag ist an Hand der Umrechnungstafel mit der Schlüsselzahl zu vervielfältigen.
Für den Verkehr von Italien werden die Fahrpreise (Erhebungsbeträge) und die Gepäckfrachtsätze für die deutschen Strecken in Lire durch eine besondere Umrechnungstafel bekanntgegeben. (1399)
München, den 26. September 1923.
Verkehrsamt
beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.
Infolge Änderung der Schlüsselzahl treten am 2. Oktober 1923 Erhöhungen der Personentarife in Kraft. Näheres durch unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist genehmigt. (1400)
Dahme (Mark), 29. September 1923.
Die Direktion.

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 674)
Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen
1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln
und
den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirkes Katowice (Kattowitz)
sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirkes über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirkes.

b) Verbandspersonenverkehr zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirkes Katowice (Kattowitz). (Tfv. 675).
Ab 25. September 1923 werden die Personen- und Gepäcktarife im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. Die Schlüsselzahl beträgt 20 000 000.
Oppeln, den 24. September 1923.
Reichsbahndirektion. (1377)
Oberschlesische Eisenbahnen.

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 674).
Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen
1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln
und
den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz)
sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks.

b) Verbandspersonenverkehr zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 675).
Ab 2. Oktober 1923 werden die Personen- und Gepäcktarife in gleichem Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. Die Schlüsselzahl beträgt 30 000 000 ℳ.
Oppeln, den 28. September 1923. (1406)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen.)

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.
Am 2. Oktober 1923 treten im Personenverkehr die gleichen Erhöhungen wie bei der Reichsbahn ein. (1407)
Finsterwalde, den 1. Oktober 1923.
Die Direktion.

5. Verdingungen.

Die Klempnerarbeiten für die Bahnsteighalle des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin sollen öffentlich verdungen werden. Umfang des Objektes ungefähr 600 m Rinnen und Abfallrohre. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen in der Bauabteilung aus und können zum Preise von 14 500 000 ℳ für das Angebotheft gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung des Betrages sowie bei Zusendung Porto für Doppelbrief bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet am 15. Oktober 1923, vorm. 12 Uhr in der Bauabteilung statt, wohin die Angebote versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen einzusenden sind. Zuschlagfrist bis zum 25. Oktober 1923. Frist für die Vertragserfüllung in der Werkstatt 6 Wochen.
Eisenbahnbauabteilung 2 (1389)
Berlin NW 7, Prinz-Louis-Ferdinand-Str. 12

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 41. Berlin, den 11. Oktober 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Ständige Ausschüsse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

A. Güterverkehrsausschuß.

Der Ausschuß hat am 12./13. September in Budapest unter dem Vorsitz von Regierungsdirektor, Ministerialrat Morhart (Reichsverkehrsministerium Zweigstelle Bayern) seine 101. Sitzung abgehalten.

Aus den Beschlüssen des Ausschusses sind folgende zu erwähnen:

1. Die Ermittlungsvorschriften des Vereins, die die Behandlung von fehlendem und überzähligem Gepäck und Gut und das Verfahren bei Beschädigung und Minderung regeln und die den „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften" (Anlage I des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement) als Anhang beigegeben sind, sind aus Anlaß der Neuausgabe der Ermittelungsvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes ebenfalls den neuen Verhältnissen entsprechend umgearbeitet worden. Ein Unterausschuß hatte einen Entwurf aufgestellt und dem Güterverkehrsausschuß zur Beschlußfassung vorgelegt. Der Ausschuß nahm den Entwurf nach Durchberatung mit einigen Änderungen an. In die Neuausgabe des Vereins konnten die meisten der vom Verkehrsverband auf Grund der praktischen Erfahrungen des Deutschen Ausgleichsamts und der Dienststellen nach langwierigen Beratungen beschlossenen Änderungen übernommen werden, so daß eine weitgehende Übereinstimmung der beiden Vorschriften erzielt ist. Nur soweit die neuen Bestimmungen des Verkehrsverbandes auf Verhältnissen beruhen, die nicht im ganzen Vereinsbereich in gleicher Weise bestehen, wurde von der Übernahme der entsprechenden Bestimmungen abgesehen und die Regelung den einzelnen Vereinsverwaltungen selbst überlassen. Letzteres gilt namentlich für die im Verkehrsverband für den Bereich des deutschen Ausgleichsamts für bestimmte Verkehrsgebiete versuchsweise eingeführten Unterausgleichstellen, für die Vorschriften für die Behandlung von fehlendem und überzähligem Expreßgut und beschleunigtem Eilgut und namentlich auch für die in den Verbandsvorschriften für leicht verderbliche Güter vorgesehenen Ausnahmen von der Meldepflicht. In den neuen Vorschriften sind die Bestimmungen über die Behandlung von fehlendem und überzähligem Gepäck und Gut als Abschnitt A vorangestellt, da gerade diese Bestimmungen von der Mehrzahl der im Abfertigungs-, Lade- und Beförderungsdienst beschäftigten Personen gebraucht werden. Abschnitt B enthält die Bestimmungen über Beschädigung und Minderung; Abschnitt C regelt das Verfahren bei Diebstählen, Abschnitt D die Behandlung der Entschädigungsanträge. Ein besonderer Abschnitt E der Vereinsermittlungsvorschriften behandelt sodann den Geschäftsverkehr zwischen den Ausgleichämtern der verschiedenen Vereinsländer. Als Zeitpunkt für das Inkrafttreten der neuen Vorschriften, zu deren Einführung der Güterverkehrsausschuß selbst zuständig ist, wurde der 1. April 1924 bestimmt. Die vorhandenen alten Vordrucke können durchweg aufgebraucht werden.

Durch die neuen Ermittlungsvorschriften wird für den ganzen Vereinsbereich die gründliche und gleichmäßige Behandlung aller Unregelmäßigkeiten gesichert, so daß eine wesentliche Verbesserung des Ausgleichverfahrens für fehlende und überzählige Güter und eine erleichterte Behandlung aller Entschädigungsanträge, namentlich aber zugleich eine Verminderung der den einzelnen Vereinsverwaltungen und der Haftungsgemeinschaft der Vereinsverwaltungen zur Last fallenden hohen Entschädigungssummen erwartet werden darf.

2. Die im Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement an verschiedenen Stellen für die Regelung von Entschädigungsanträgen und Frachterstattungen usw. in den verschiedenen Währungen vorgesehenen Höchst- und Mindestbeträge,

die letztmals zum 1. Januar 1923 neu festgesetzt wurden, waren erneut mit den in der Zwischenzeit eingetretenen Verschiebungen in den Wertverhältnissen in Einklang zu bringen. Die größte Schwierigkeit ergab sich bei der Markwährung, der gegenüber die übrigen Währungen und selbst die österreichische und ungarische Währung — wenigstens soweit es für die Zwecke des Übereinkommens in Frage kam — gewissermaßen als wertbeständig angesehen werden konnten. Man war sich darüber klar, daß die Angabe der Beträge in Papiermark sich nicht mehr weiter durchführen lasse. Dagegen bot die vor kurzem bei der Deutschen Reichsbahn eingeführte Berechnung nach Tarifmark, die mit einer dem jeweiligen Stande der Markentwertung entsprechenden Schlüsselzahl vervielfältigt werden, eine einfache und praktische Möglichkeit, auch die Mindest- und Höchstbeträge wieder in festen Beträgen, d. h. in Tarifmark auszudrücken, wodurch zugleich den Nachteilen einer Umrechnung der Markbeträge in eine fremde Währung ausgewichen werden konnte. Gegenüber den Friedenssätzen wurden diese Tarifmarkbeträge wie auch die Beträge aller übrigen Währungen mit Rücksicht auf die finanzielle Bedrängnis der Eisenbahnen auf die Hälfte herabgesetzt. Unter Berücksichtigung der bei den einzelnen Währungen mit Ausnahme der niederländischen und schweizer Währung bestehenden Abweichungen von der Goldparität wurden dementsprechend die Beträge für die verschiedenen Stellen des Übereinkommens neu berechnet und an Stelle von je 10 Friedensmark 5 Tarifmark, 72 000 ö. K., 40 Kc., 24 000 u. K., 3 niederl. Gulden, 6 schweiz., 9 franz., 12 belgische Franken vorgesehen.

3. Für die Verteilung von Entschädigungsbeträgen auf die Haftungsgemeinschaft sind seit dem 1. Januar 1923 an Stelle der früheren Wagenkilometer die Tarifkilometer maßgebend. Hierzu lag ein Antrag vor, im Verkehr mit gewissen Privatbahnen, die wegen besonders hoher Betriebskosten in ihre Tarifkilometer Zuschläge zu den wirklichen Entfernungen eingerechnet haben, der Entschädigungsaufteilung die wirklichen kilometrischen Entfernungen statt der Tarifkilometer zugrunde zu legen, mit der Begründung, daß die Aufteilung nach Tarifkilometern in diesen Fällen eine zu große Belastung dieser Privatbahnen bedeute. Ein anderer Antrag wünschte dagegen die Aufteilung nach Anteilskilometern. Beide Anträge wurden abgelehnt, hauptsächlich aus der Erwägung, daß es unmöglich sei, bei einer allgemeinen Regelung für das ganze Vereinsgebiet besonders liegende Einzelfälle zu berücksichtigen. Abgesehen von dem Ausweg, feste Zuschläge zu den Frachten an Stelle der Entfernungszuschläge einzuführen, käme für solche Fälle am besten eine Ausnahmeregelung durch Sondervereinbarungen der hauptbeteiligten Verwaltungen in Betracht.

In diesem Zusammenhang wurde allseitig als wünschenswert bezeichnet, für den Vereinsbereich zur Erleichterung der Berechnung der Tarifkilometer einfache Tarifkilometerzeiger nach Art der Übergangskilometerzeiger nach einheitlichen Richtlinien aufzustellen. Der Ausschuß wird der Vereinsversammlung hierüber berichten.

4. Bei der Aufteilung von Entschädigungen sollen künftig in den Einzelanteilen Teilbeträge bis zu 1 ℳ, 1 österr. und 1 ung. Krone ohne weiteres weggelassen werden. Die weitergehende Abrundung der Endsummen der Entschädigungsübersichten ist durch besondere Bestimmungen (durch das Abrechnungsübereinkommen) geregelt.

5. Der vom Wagenausschuß im Zusammenhang mit der Neubearbeitung des Vereinswagenübereinkommens geplanten Aufhebung der Übergangsvorschriften des bisherigen VWÜ., die u. a. die Behandlung der Privatwagen regelten, stimmte der Güterverkehrsausschuß zu. Die Bestimmungen wagendienstlicher Art werden in das neue VWÜ. eingearbeitet. Ob und in welcher Form gewisse, damit zusammenhängende Bestimmungen frachtrechtlicher Art als Vereinszusatzbestimmungen zum IÜ. in das Vereinsbetriebsreglement einzuarbeiten sein werden, wird später geprüft werden.

Die Beschlüsse zu 2—5 bedürfen noch der Genehmigung der Vereinsversammlung.

B. Sitzung des Wagenausschusses am 13./14. Sept. in Wildbad.

Im Vordergrund der Verhandlungen stand der Bericht des vom Wagenausschuß in der Sitzung zu Villach am 14./15. Juni 1923 eingesetzten Unterausschusses zur Neubearbeitung des VWÜ. Dieser Unterausschuß hat vom 17.—20. Juli 1923 in Blankenburg (Harz) und vom 11.—12. September 1923 in Wildbad getagt und unter Berücksichtigung der von den verschiedenen Vereinsverwaltungen eingegangenen Änderungs- und Ergänzungsanträge einen neuen Entwurf des VWÜ. aufgestellt, der vom Vollausschuß ohne sachliche Änderung einstimmig angenommen wurde. Von den wesentlichen Änderungen seien folgende besonders hervorgehoben:

1. Die Sätze für Wagenmiete sowie für sonstige Entschädigungen (ungedeckter Leerlauf, übereinkommenwidrige Benutzung, Deckenverzögerung usw.) sind unter grundsätzlicher Aufrechterhaltung der Markwährung in Goldmark festgesetzt, der das Verhältnis des Dollars zur Friedensmark (1 : 4,1979) zugrunde gelegt wurde. Die Goldmarksätze sind nach Maßgabe des Dollarkurses in Papiermark umzurechnen. Die Mietsätze betragen 0,50 Goldmark für den 1.—7. Tag, 0,75 Goldmark für den 8.—10. Tag, 1,00 Goldmark für den 11.—15. und 1,30 Goldmark für jeden weiteren Tag. Besonders hervorzuheben ist hierbei die Vereinigung der bisherigen beiden ersten Staffeln zu einer. Hierfür war die Erwägung maßgebend, daß ein fremder Wagen bei größeren Verwaltungen im allgemeinen eine ganze Woche braucht, und zwar 2 Tage Hinlauf bis zur Bestimmungsstation, 2 Tage Aufenthalt für Rangieren und Entladen, 2 Tage Rücklauf und einen Sonntag.

2. Zur Vermeidung der vielen Anstände, die sich fast regelmäßig bei der Übernahme schwerbeschädigter Wagen ergeben haben, war eine genaue Festlegung des Begriffs „schwerbeschädigt“ geboten. Da ein völliger Verzicht auf die gegenseitige Kostenberechnung für solche Wagen zurzeit nicht angängig erschien, wurde eine Lösung in der Weise gefunden, daß die Haftungsgrenze künftig nicht in Werteinheiten, sondern in Beschädigungseinheiten festgesetzt wird. Zu diesem Zweck sind in einer neuen Anlage die hauptsächlich vorkommenden Wagenbeschädigungen aufgeführt und nach Einheiten bewertet; bei mehr als 300 Einheiten gilt der Wagen als schwerbeschädigt. Schuld- und Guthaben werden monatlich in Goldmark ausgeglichen. Die Zustellung und Begleichung der Rechnungen wurde befristet, für verspätete Zahlungen sind 10 % Verzugszinsen vorgesehen.

3. Zur besseren Ausnutzung der Wagen auf dem Rückwege wird im § 4 eine neue Bestimmung aufgenommen, die die Stationen des Hinwegs ermächtigt, fremde Wagen auch nach seitwärts der Heimatbahn gelegenen Stationen zu beladen, wenn der Wagen dadurch der Heimat nähergebracht wird. Hierdurch soll gleichzeitig zum Ausdruck kommen, daß die Wiederbeladung nach Stationen jenseits der Heimatbahn unzulässig ist, damit der Wagen nicht an seiner Heimatbahn vorbeigeleitet und dieser besonders in Mangelszeiten nicht unnötig entzogen wird.

4. Die Bestimmung im § 4 Ziff. 3 wird zur Beseitigung bestehender Unklarheiten über die Behandlung abgelenkter Wagen dahin erweitert, daß Wagen, bei denen der Hinweg durch Weiterabfertigung oder Neuaufgabe verlängert wurde, nach der nächsten Übergangsstation der Heimatbahn zurückzusenden sind, auch wenn der Weg dahin mehr als 50 km beträgt. In diesem Falle sind Heimatzettel anzubringen.

5. Die Bestimmung im bisherigen § 7 über die Leerbeförderung angemieteter Wagen wird gestrichen, weil ihre Anwendung beim Anmieten von Privaten (Wagenleihanstalten) zu Mißständen geführt hat und beim Anmieten von Verwaltung zu Verwaltung die Übergabe in der Regel auf den Übergangsstationen stattfindet, so daß überhaupt keine Leerbeförderungsgebühren entstehen.

6. Die Bestimmungen über bahneigene Lademittel (Wagendecken usw.) werden der besseren Übersicht halber in einen besonderen Abschnitt als § 8 aufgenommen; ebenso sind die Vorschriften über die zur Viehbeförderung benutzten Wagen in einem Paragraphen vereinigt, die bisherige Anlage IV entfällt. Der bisherige § 17 (Haftung für die von den Wagen getrennten Bestandteile und bahneigene Lademittel sowie für laufunfähige Wagen) wurde gestrichen; für laufunfähige Wagen wird künftig nur nach § 16 gehaftet, die Haftungsbestimmung für Wagenbestandteile und Lademittel wurde in die zuständigen §§ 8 und 15 verwiesen.

7. Die Bestimmungen der Technischen Einheit (Anl. I und II) sind, dem Vorgange beim VPÜ. entsprechend, in einer für den Dienstgebrauch erforderlichen Weise dargestellt worden, wobei die Vorschriften des Art. IV über die Beladung der Güterwagen mit den bisherigen Ausführungsbestimmungen vereinigt wurden.

8. Das Muster B (Schuldnachweis), das bei Einführung des gegenwärtigen VWÜ. erheblich vereinfacht wurde, ist auf Wunsch der nichtdeutschen Verwaltungen wieder ausgebaut und den Bedürfnissen der Wagenmieteabrechnung entsprechend ergänzt worden.

9. Die vom internationalen Verband für das RIV. getroffenen Auslegungsbeschlüsse sind bei der Neubearbeitung des VWÜ. berücksichtigt und in den Text eingearbeitet worden.

Die große Zahl der sonst noch vorgenommenen Änderungen, Ergänzungen und Textverbesserungen im Verein mit der bereits erwähnten Änderung in der Anordnung des Stoffes läßt leider die bisherige Vereinigung des VWÜ. und RIV. zu einer Drucksache nicht mehr zu, so daß das VWÜ. künftig wieder als besondere Drucksache herausgegeben wird. Zur Erleichterung für die Dienststellen, insbesondere für die Übergangsbahnhöfe, sollen die Abweichungen vom RIV. übersichtlich zusammengestellt und dem VWÜ. beigegeben werden.

Der Wagenausschuß wird den Entwurf der diesjährigen Vereinsversammlung zur Genehmigung unterbreiten und zugleich um die Ermächtigung ersuchen, die Mietsätze und die Staffeln in der Zeit bis zur nächsten Vereinsversammlung selbständig zu ändern, sofern die wirtschaftlichen Verhältnisse oder die Vorgänge im RIV. dies bedingen.

Einen weiteren Beratungsgegenstand bildete die von einer Privatbahn mit räumlich voneinander getrennten Linien beantragte Ergänzung des VPÜ. durch Einführung fester Sätze für die Leerbeförderung eigener Personen- und Gepäckwagen von einer ihrer Linien auf die andere über Vereinsstrecken. Der Ausschuß war der Ansicht, daß derartige Einzelfälle nicht in den Rahmen des VPÜ. gehören, sondern unter die allgemeinen Tarifbestimmungen fallen. Es müsse daher den Privatbahnen überlassen bleiben, für solche Beförderungen entweder die Einführung eines Ausnahmetarifs oder die Ermächtigung der beteiligten Verwaltungen zum Abschluß von Sondervereinbarungen unter Gewährung ermäßigter Sätze an zuständiger Stelle zu beantragen. Bei dieser Gelegenheit wird noch darauf hingewiesen, daß das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin für Wagenaushilfe im nicht regelmäßigen Verkehr (vgl. VPÜ. § 6 des ersten Abschnitts) einen nach ganzen und halben Tagen zu berechnenden Tagesmietsatz unter Zugrundelegung eines Grundpreises von 2 ℳ und des jeweiligen Multiplikators im Personenverkehr oder eine Laufmiete nach dem Grundpreise von 0,02 ℳ und des gleichen Multiplikators für jedes Wagenkilometer für den Bereich der Deutschen Reichsbahn beim Reichsverkehrsminister beantragt hat. Die Grundpreise entsprechen dem früheren VWÜ. (Ausgabe 1913) im § 7.

Ein Antrag der österreichischen Bundesbahnen auf Auslegung der Bestimmung im § 4 Ziff. 2 d des VWÜ. verfiel der Vertagung, weil dieser Antrag von weittragender Bedeutung ist und deshalb zunächst ein eingehender Bericht und Mitbericht über diese Frage eingeholt werden soll.

Nach der schiedsgerichtlichen Entscheidung eines Streitfalls nahm der Ausschuß noch verschiedene Anregungen des Vertreters der Schwedischen Staatsbahnen, der gleich wie die Vertreter der Dänischen und Norwegischen Staatsbahnen als Gast mit beratender Stimme an den Verhandlungen teilnahm, zur Kenntnis. Die Vorschläge zielten darauf ab, die Staffelsätze der Wagenmiete durch eine Einheitsmiete zu ersetzen und jedes Land zur Vereinfachung der Mieteabrechnung als Einheit gelten zu lassen. Ferner sollen die Kesselwagen, auch wenn es bahneigene sind, mietefrei bleiben. Schließlich sollen die Mietebefreiungsgründe gänzlich wegfallen, weil ihre Nachprüfung nur in seltenen Fällen möglich sei und durch den Wegfall ein umfangreicher Schriftwechsel erspart werde. Der Ausschuß hielt diese Vorschläge für sehr erwägenswert, war aber der Ansicht, daß der Stellungnahme zu dieser Frage zunächst eingehende Erhebungen vorangehen müssen.

Die Verhandlungen wurden in Abwesenheit des durch die Verhältnisse in den Rheinlanden an der Teilnahme verhinderten Präsidenten der RBD. Köln von dem Abteilungsleiter, Herrn Ober- und Geheimen Regierungsrat Melchers, geleitet, der den wegen Übertritts in den Ruhestand zum letzten Male an der Ausschußsitzung teilnehmenden Herren Abteilungschef Bronsing und Ingenieur Gischler unter warmer Anerkennung ihrer Verdienste um den Ausschuß herzliche Abschiedsworte widmete.

C. Satzungsausschuß.

Aus den Verhandlungen der 77. Sitzung, die am 19./20. September unter dem Vorsitz von Ministerialrat Dr. Engelberg (Österr. Bundesministerium für Handel und Verkehr) in Regensburg stattgefunden hat, sind folgende Punkte hervorzuheben:

1. Schon in früheren Sitzungen war, namentlich im Zusammenhang mit Fragen des Abrechnungsdienstes, als Bedürfnis empfunden worden, für die Beförderung von Dienstbriefen im Bereich des Vereins eine einheitliche Grundlage zu schaffen. Bisher waren derartige Vorschriften im wesentlichen nur für die Binnenverkehre der einzelnen Staaten vorhanden, während für den Wechselverkehr eine eigentliche Vereinbarung fehlte. Im Auftrag des Satzungsausschusses hatte die Geschäftsführende Verwaltung den Entwurf eines Übereinkommens über die Beförderung von Dienstsendungen ausgearbeitet, der den Verhandlungen als Grundlage diente und mit einigen Änderungen angenommen wurde. Unter Dienstsendungen im Sinne dieses Übereinkommens fallen im wesentlichen alle Briefe, dann kleinere Pakete bis zu 10 kg. Die Sendungen müssen durch Anschrift oder Angabe des Absenders als eisenbahndienstliche Sendungen erkennbar sein; sie müssen ferner mit der Aufschrift „Eisenbahndienstsache, mit Zug“ versehen sein. Besondere Vorschriften sind für die Kennzeichnung und Behandlung eiliger Sendungen, für die Beförderung von Telegrammbriefen, für die Sicherung wichtiger Sendungen durch die Bezeichnung als „Einschreibesendungen“ und deren Eintragung in Übergabebücher gegeben. Im Verkehr mit dem Auslande ist für die Aufschrift die lateinische Schrift vorgesehen. Bei weniger bekannten Orten ist der Name des Landes und die Übergangsstation anzugeben. Für die Schreibweise der Ortsbezeichnungen ist allgemein die des vom Verein herausgegebenen Eisenbahnstationsverzeichnisses maßgebend. Für die Auflieferung und Abfertigung der Dienstsendungen, ihre Behandlung während der Beförderung und ihre Zustellung am Bestimmungsort gelten die von den einzelnen Vereinsverwaltungen erlassenen Vorschriften. Das für die Abfertigung in den Grenz- und Übergangsstationen vorzusehende Verfahren wird im Ausschuß noch vor dem Zusammentritt der Vereinsversammlung weiter geprüft werden. Das ganze Übereinkommen soll sodann der Vereinsversammlung zur Beschlußfassung vorgelegt werden.

2. Der Ausschuß hatte sich ferner mit der wirtschaftlichen Lage der Zeitung des Vereins zu befassen. Für den Jahrgang 1922 lag ein endgültiger Abschluß vor und für das erste Halbjahr 1923 war eine vorläufige Berechnung aufgestellt. In beiden Abschlüssen traten naturgemäß die durch die Geldentwertung im Zeitungsgewerbe allgemein bedingten

Schwierigkeiten stark hervor. Als Neuerung ist zu erwähnen, daß die Privatbezugspreise künftig nach einem Grund-(Friedens-) Preis berechnet werden, der mit der von dem Börsenverein deutscher Buchhändler für Zeitschriften bekanntgegebenen Schlüsselzahl vervielfältigt wird. Die Bezugspreise für die Vereinsverwaltungen und die Kosten der amtlichen Bekanntmachungen werden, wegen der Unmöglichkeit, sie für einen längeren Zeitraum im voraus festzusetzen, auf Grund der wirklichen Selbstkosten jedes Vierteljahrs nachträglich berechnet.

3. Gemäß der bei den Banken in letzter Zeit eingeführten Übung werden auch in der Vereinsabrechnung Markbeträge künftig nur noch in vollen Tausenden, in österr. Kronen in vollen Hunderten verrechnet werden. Der Ausschuß beschloß eine entsprechende Ergänzung des Abrechnungsübereinkommens, so daß demnach künftig auch schon die Anmeldungen zur Vereinsabrechnung nur auf volle 1000 ℳ und volle 100 österr. Kronen lauten dürfen.

4. Zur Teilnahme an den Vereinseinrichtungen wurden neu zugelassen die Eisenbahngesellschaften Greifswald-Grimmen und Stralsund-Tribsees, beide in Berlin, sowie die Butzbach-Licher Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft in Berlin. Über diesen Beschluß wird noch schriftlich unter den Vereinsmitgliedern abgestimmt.

5. Schließlich beschäftigte sich der Ausschuß noch mit einem von dem Sonderausschuß des „Internationalen Eisenbahnverbandes" in seiner Berner Sitzung am 11.—13. Juni 1923 ausgearbeiteten Gutachten über die Beziehungen zwischen diesem Verbande und den schon bestehenden internationalen Eisenbahnvereinigungen und erörterte die Stellungnahme des Vereins zu den einzelnen Entschließungen.

D. Preisausschuß.

Der Preisausschuß tagte unter dem Vorsitz von Geh. Oberbaurat Dr.-Ing. Courtin am 18./19. September in Regensburg. Er hatte sich erneut mit gewissen, schon wiederholt behandelten Fragen zu befassen, die sich aus dem Ableben von Dr. Sanzin in Wien ergeben hatten, dem im Jahre 1909 die Bearbeitung einer Geschichte des Lokomotivbaues übertragen worden war. Es wurde festgestellt, daß nach dem Ergebnis der Nachlaßregelung der Witwe Dr. Sanzins das alleinige Verfügungsrecht über den von Dr. Sanzin hinterlassenen Stoff zu dem unvollendet gebliebenen Werke zusteht. Der Ausschuß beschloß, die in einer früheren Sitzung für die Überlassung des Stoffes an den Verein in Aussicht genommene Entschädigung, die infolge der inzwischen eingetretenen Entwertung der Mark für die Auszahlung nicht mehr in Betracht kam, dem heutigen Geldstande gemäß neu festzusetzen und zur Vermeidung einer nochmaligen Berichtigung nunmehr sofort zur Zahlung anzuweisen und die Zustimmung der Vereinsversammlung hierzu nachträglich zu erbitten. Bei der Frage, ob die weitere Bearbeitung des Stoffes und die Ausgabe des Werkes zu irgendeinem für die Geschichte der Dampflokomotive und der Eisenbahn bedeutsamen Zeitpunkt in Aussicht genommen werden könne, kam der Ausschuß zu der Überzeugung, daß es unter den gegenwärtigen Verhältnissen leider ausgeschlossen sei, hierüber einen Beschluß zu fassen, so daß der Plan einer vereinsseitigen Ausgabe des Werkes bis auf weiteres vertagt werden muß. Dagegen soll der gesammelte wertvolle Stoff in der Weise für die Wissenschaft nutzbar gemacht werden, daß den Hochschulen seine Benutzung zu wissenschaftlichen Arbeiten, Doktorarbeiten u. a. nach besonderer Vereinbarung gestattet werden soll. Der Stoff wird zu diesem Zweck der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins zur Aufbewahrung übergeben.

Die in dem letzten Preisausschreiben des Vereins vom August 1922 — veröffentlicht in Nr. 33 des Jahrgangs 1922 dieser Zeitung — genannten Preise für Erfindungen, Verbesserungen und für hervorragende schriftstellerische Arbeiten aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens im Gesamtbetrage von 100 000 ℳ müssen der Entwertung der Mark gemäß neu festgesetzt werden, da sonst eine Beteiligung an dem ausgeschriebenen Wettbewerb nicht erwartet werden kann. Es erwies sich als notwendig, auch hier von festen Beträgen abzusehen und zu den seinerzeit in Aussicht genommenen und von den Vereinsverwaltungen genehmigten Beträgen eine Vervielfältigungszahl zu bestimmen, die der eingetretenen Geldentwertung entspricht. Nach Erörterung der verschiedenen Möglichkeiten über die Berechnung der Schlüsselzahl wurde in Aussicht genommen, in einer neuen Veröffentlichung zu dem seinerzeit erlassenen Preisausschreiben die Zusicherung zu geben, daß die dort genannten Beträge unter Berücksichtigung der seit der Veröffentlichung des Preisausschreibens eingetretenen Verschiebungen in den Währungsverhältnissen mit Wirkung vom Tage der Auszahlung des Preises in angemessener Höhe neu festgesetzt werden. Zur Erleichterung der Bewerbungen mit schriftstellerischen Arbeiten soll ferner bekanntgegeben werden, daß von den zur Bewerbung einzusendenden Druckstücken das eine Stück nach der Preisverteilung zurückgegeben wird. Über den Beschluß des Preisausschreibens hat noch die Vereinsversammlung zu befinden.

Der neue Hauptbahnhof Stuttgart und seine Lehren.

Vom Regierungsrat **Gall**, Vorstand des Hauptbahnhofs Stuttgart.

(Fortsetzung.)

III. Der Rangier- und Bahnhofaufsichtsdienst.

Die Art einer zweckmäßigen Einteilung der zur Ausführung der Verstellbewegungen erforderlichen Rangiergruppen war in der Hauptsache schon durch die beschriebene Einteilung und Zweckbestimmung der Gleisanlagen gegeben. Für den Innenbahnhof haben sich auf die Dauer nur 2 Rangiergruppen mit örtlicher Längsabgrenzung [W (est)] und [O (st)] als nötig erwiesen, da im Innenbahnhof Verstellbewegungen zum Zerlegen und Zusammensetzen von Zügen nur an den durchgehenden oder Zügen mit kurzer Wendezeit vorzunehmen sind und die Züge von und nach dem Abstellbahnhof durch besondere Zugbegleiter in der Dienststellung eines als Rangierleiter geprüften Rangierers mit je 1 Rangierarbeiter begleitet werden.

Zur Ausführung der im Wintersemester 1922/23 auf den 3 Verbindungsgleisen verkehrenden 297 regelmäßigen Zug- und Rangierfahrten sind gleichzeitig bis zu 8 Zugbegleiter mit je einem Rangierarbeiter nötig. Die Einteilung besonderer Zugbegleiter hat sich bewährt, wenn auch der Personalaufwand ein hoher ist. Bei den mannigfachen Störungen im Zuglauf und der Zugaufnahme, die unmittelbar auf den Zeitpunkt der Beseitigung und Bereitstellung der Züge und die Regelung der Reihenfolge auf den eingleisigen Verbindungsgleisen einwirken, war es nicht ratsam, etwa den Gruppenrangierleitern selbst die Abholung der von ihnen zu verarbeitenden und die Bereitstellung der von ihnen fertiggestellten Züge aufzugeben. Die mit der Beaufsichtigung des Überfuhrdienstes und zugleich auf dem Abstellbahnhof mit der Regelung der Reihenfolge der Zugbildung beauftragten Rangiermeister können Unregelmäßigkeiten im Zuglauf beim Überfuhrdienst selbst durch andere Verteilung der Züge oder Zuweisung notleidender Züge an die ihnen zu diesem Zweck zugeteilten Rangierer unabhängig voneinander und ohne Wirkung auf die Gegenzüge ausgleichen oder wenigstens wesentlich einschränken. Den Verstelldienst auf dem Abstellbahnhof besorgt für jede Abstellgruppe ein besonderer Rangierleiter.

Die verschiedenartigen und wechselnden Verkehrsbedürfnisse von 7 Bahnen, ihr mehrfacher Wechsel auf jeder dieser Bahnen von Streckenabschnitt zu Streckenabschnitt, die durchweg starken und wechselnden Steigungen aller Strecken machen in Stuttgart eine besonders sorgfältige Prüfung der Zusammensetzung und Stärke der Züge und der Notwendigkeit des Durchlaufs von regelmäßigen Verstärkungswagen sowie eine fortgesetzte Anpassung der Zugausrüstung und der Bespannung an die Verkehrsschwankungen nötig. Die Aufstellung und Regelung des Verstärkungswagenumlaufs, der Zusammensetzung und der Bespannung der Züge erfordert eine besonders sorgfältige Arbeit der Vorbereitung durch die Station im Benehmen mit den beteiligten Stationen der Verkehrs- und Neigungsbrechpunkte und dem mit der Regelung der Lokomotivpläne beauftragten betriebstechnischen Bureau der Reichsbahndirektion. Das Personal muß eingehend unterwiesen und es muß eine gewissenhafte Ausführung durch das Rangierpersonal verlangt werden. Jedem Rangierleiter und Aufsichtsbeamten wird deshalb z. B. mit jedem Fahrplan als Anhalt eine von der Station gefertigte Übersicht über die Bespannung und Belastung der Personenzüge behändigt, in der für jeden regelmäßig verkehrenden Zug seine durchschnittliche Belastung sowie die Gattung und die Zugkraft der Lokomotiven zwischen den einzelnen Neigungsbrechpunkten der Strecke berechnet ist. Jeder umzubildende Personenzug erfordert hier mehr Arbeit und Kenntnis der Dienstbehelfe als anderswo. Es sind daher bei der Zugbildung verhältnismäßig intensivere Arbeitsleistungen der Rangierleiter und mehr Aufsichtsorgane zur Anleitung und Unterstützung der Rangierleiter sowie zur Sicherstellung ihres Zusammenarbeitens notwendig.

Die schriftliche Befehlsgebung war besonders eingehend zu organisieren.

Die Oberleitung des Rangierdienstes und die Personenwagenverteilung auf dem Innen- und Abstellbahnhof liegt in den Händen von Rangieraufsichtsbeamten (früher „Bahnhofoberaufseher"). Die Beaufsichtigung des gesamten äußeren Betriebsdienstes auf dem Innen- und Abstellbahnhof wird von einem Außenvorsteher ausgeübt. Die Aufsicht über die Stellwerke, Wärterposten und Mannschaftsräume, deren Ausstattung und Materialverbrauch, der hauswirtschaftliche Arbeits- und der Reinigungsdienst sowie der Bahnhofs-, Wach- und Feuersicherungsdienst auf dem ganzen Bahnhof ist einem Oberbahnhofvorsteher übertragen.

IV. Die Fahrleitungs- und Stellwerkseinrichtungen.

Die Stellwerks- und Sicherungsanlagen eines Bahnhofs wurden früher in der Regel mehr oder weniger nach stellwerktechnischen Rücksichten entworfen. Die Einrichtungen für die Beamten, die nach § 23 (2)—(5) FV. bei der Prüfung der Fahrstraßen mitzuwirken und nach §§ 75 (5) und 77 FV. das gegenseitige Benehmen der Rangierleiter unter sich und mit dem Fahrdienstleiter zu vermitteln oder, wie wir es im nachfolgenden bezeichnen wollen, die „Fahrleitung" auszuüben und die „Bestellung" der Fahrten zu vermitteln haben, hatten sich dem festgelegten Stellwerkplan anzupassen, oder es wurde dem Betrieb überlassen, sich anfänglich mit Notbehelfen zu begnügen und feststehende Einrichtungen hierfür erst auf Grund der Erfahrungen in der Praxis zu beantragen. Das erzeugte gerade in der entscheidenden ersten Zeit nach der Betriebseröffnung ein bedenkliches Gefühl der Unsicherheit und hemmte obendrein Zweck und Wirksamkeit der Sicherungsanlagen. Zur Vermeidung dieses Mangels bei der Einrichtung des ersten großen reinen Personenbahnhofs in Württemberg wurden unter tatkräftiger Förderung durch die Vorstände der Betriebs- und der Bauabteilung der Generaldirektion zunächst auf der Grundlage einer ins einzelne ausgearbeiteten Bahnhoffahrordnung, eines ihr angepaßten Zugbildungsplanes und Lokomotivübergangs, der Beförderungsvorschriften und eines programmatischen Betriebsplans die Beanspruchung der einzelnen Bahnhofteile und ihre Zweckmäßigkeit für die Durchführung des Betriebs durch einen Beamten des Stellwerkbureaus und der Bahnstation in gemeinsamer Arbeit eingehend untersucht, nach dem hiernach ermittelten betrieblichen Bedürfnis der ganze Plan des Innen- und des Abstellbahnhofs des Personenbahnhofs nochmals umgearbeitet und dabei schon die Lage der Stellwerke und der sonstigen Betriebsstellen im Grundsatz bestimmt. Die „Fahrleitung" wurde an betriebswichtigen Stellen des Bahnhofs auf Stellwerken oder besonderen Betriebsstellen mit der Eigenschaft von „Weisungsstellen" zusammengefaßt. Sie regeln die Reihenfolge der Rangierbewegungen zwischen den Rangierleitern, sind für das rechtzeitige Freisein der Zugein- und Ausfahrgleise in ihrem Bezirk verantwortlich, haben dementsprechend die Stellwerke ihres Bezirks und die Rangierleiter anzuweisen und arbeiten ihrerseits nach den Weisungen des Fahrdienstleiters in der Befehlstelle. Diese Weisungsstellen sind mit tüchtigen Beamten aus der Reihe der Rangierleiter, die die Weichenwärter-, außerdem die württ. „Bahnhofaufseher" (preußisch Rangiermeister-) Prüfung bestanden hatten und auch im Stellwerkdienst praktisch ausgebildet und geprüft sein müssen, als „Bezirksaufseher" besetzt. Ihre Einrichtung hatte sich im alten Bahnhof voll bewährt. Der eine Mangel war, daß dort die Beamten getrennt vom Stellwerk aufgestellt waren, sich mit den Stellwerken nur durch den Fernsprecher verständigen konnten und in den Zusammenhang der Betriebsvorgänge im Stellwerk keinen unmittelbaren Einblick hatten. Deshalb wurden im neuen Bahnhof ihre Posten als Aufsichtsbeamtenposten auf die beiden betriebswichtigsten Stellwerke 2 und 6 selbst verlegt und diesen wurde eine örtliche Lage gegeben, von der aus auch die Aufgabe der Fahrleitung unmittelbar sich erfüllen ließ. Soweit dies nicht möglich wurde, waren Zwischenweisungsstellen auf besonderen Türmen und Stegen einzufügen, die zugleich die bisherigen (Spitzen-, Verbindungs-, Sicherungs-) Wärter auf dem Boden ersetzen. Sie sind an Gefahrpunkten der Gleisanlage zur besseren Sicherung der Zug- und Rangierfahrten sowie an Punkten angeordnet, an denen die Rangierleiter sich beim Verstellgeschäft häufig mit dem Stellwerk verständigen müssen, die Entfernung für eine unmittelbare mündliche Verständigung aber zu groß gewesen wäre. Durch eingehende Versuche wurde festgestellt, daß ein unmittelbarer mündlicher Verkehr in verständlicher Rede und Gegenrede auf eine Entfernung von höchstens 80 m möglich ist, wobei noch die wesentlich höhere Lage des Betriebsstockwerks der Stellwerke zu berücksichtigen war. Durch die Einrichtung dieser Fahrleitungen und ihrer Zwischenstellen auf erhöhtem Standort konnten

1. große Stellwerkbezirke gebildet und die Zahl der Stellwerke eingeschränkt oder ihnen eine stellwerktechnisch bessere Lage gegeben werden;
2. wurde die Zahl der Betriebsposten erheblich vermindert und dadurch
3. nach dem alten Erfahrungssatz des Betriebs, daß jede weitere Teilung der Befehlübermittlung und Spaltung der Verantwortlichkeit die Zuverlässigkeit und Raschheit der Befehlübermittlung und -ausführung beeinträchtigt, auch die Unfallwahrscheinlichkeit eingeschränkt;
4. die Übersichtlichkeit, Sicherheit und Pünktlichkeit der Betriebsführung gesteigert,
5. die Zentralisierung der Fernsprechstellen durchgeführt, ihre ständige Besetzung und die sofortige Bedienung gesichert und
6. der Personalaufwand wesentlich eingeschränkt.

Auf Grund dieser Erwägungen erhielt der erste Bauteil des Innenbahnhofs 2 Stellwerke, und zwar

a) das Befehlstellwerk 2, ein Querbau im Mittelpunkt der Weichenverzweigungen der Ein- und Ausfahrgleise in die Hallengleise und die Wartegruppen, besetzt mit dem Fahrdienstleiter für den örtlichen und Streckenfahrdienst, je einem Bezirksaufseher (W und O) und den diesen zugeteilten Stellwerk- (Hebel-) Wärtern,

b) das Endstellwerk 3 als von Stellwerk 2 für die Einfahrten von den Verbindungsgleisen zwischen Innen- und Abstellbahnhof abhängiges Wärterstellwerk mit selbsttätigem Streckenblock für die Verbindungsgleise am Zusammenlauf der Wartegruppengleise in die drei Verbindungsgleise.

Als Zwischenweisungsstellen gehören zu Stellwerk 2:

a) der Steg I an der Hallenschürze als (elektrische) Gleisfreimeldestelle für die Zugeinfahrten auf die Hallengleise und von den Bezirksaufsehern W und O beauftragte Fahrweisungsstelle für die Rangierfahrten aus den Hallengleisen. Dem Beamten auf Steg I ist wiederum als Vermittlungsposten ein „Gleisendwärter" an den Gleisabschlüssen in den Hallen zugeteilt.

b) Der Steg II in der mittleren Wartegruppe als Zwischenweisungsstelle und Sicherungsposten für die Rangierweichen und die Gruppensperrsignale vor den Zugein- und -ausfahrgleisen.

Zu Stellwerk 3 gehört ein Turm mit äußerem Umgang zur Sicherung der Gruppenendweichen gegen die Verbindungsgleise sowie als Vermittlungs- und als Sicherungsposten für die Gruppenausfahrsignale der Verbindungsgleise.

Für Zahl, Lage und Bezirk der Stellwerke und der Zwischenweisungsstellen auf dem Abstellbahnhof war besonders zu berücksichtigen, daß die Abstellgleise ständig mit Wagen belegt sind und die Sicht zu den Weichen hierdurch meistens verdeckt ist.

Das Befehlstellwerk 6, ein Querbau am Eingang des Abstellbahnhofs, ist besetzt mit einem Bezirksaufseher zugleich Fahrdienstleiter für die Fahrten auf den Verbindungsgleisen, und einem zweiten Aufseher als Unterstützung sowie zwei Stellwerk- (Hebel-) Wärtern.

Die Stellwerke 7 und 8 an der Drehscheibe und der Kohlenbrücke haben die Doppelaufgabe der Leitung der Lokomotivfahrten über die Drehscheibe nach und vom Lokomotivschuppen und der Kohlenbrücke auf der einen Seite und der Rangier- und Lokomotivfahrten nach und von den Ue- und P-Gleisen auf der anderen Seite. Sie haben außer den Verstellbewegungen in ihrem Bezirk innerhalb 24 Stunden die Fahrten von durchschnittlich 300 ein- und ausrückenden Lokomotiven zu regeln.

Die Aufstellung der Lokomotiven in und vor dem Lokomotivschuppen ist durch einen vom Betriebswerk im Benehmen mit der Bahnstation aufgestellten Belegungsplan allgemein bestimmt. Die tägliche Einzelaufstellung der Lokomotiven regelt Stellwerk 8 im Benehmen mit dem besonderen Lokomotivaufsichtsbeamten des Bw nach den wechselnden Bedürfnissen des Lokomotiv- und des Betriebsdienstes. Die tatsächliche Gleisbelegung ist vom Stellwerkwärter unter Angabe der Zugnummer für jedes Gleis in einem besonderen Vordruck sofort nach Anfall der Lokomotiven einzutragen. Die ausrückenden Lokomotiven werden dem Wärter durch einen besonderen Lokomotivmeldeposten des Bw vor dem Lokomotivschuppen abfahrbereit gemeldet.

Das Rangierstellwerk 10 umfaßt alle Endweichen der Abstellgruppe P und ist vermöge des an das Stellwerk anschließenden über den größeren Teil der P-Gruppe führenden Weisungsstegs zugleich Zwischenweisungsstelle für den Bezirk der Stellwerke 6—8 insbesondere zur Vermittlung des Abfahrauftrags an die in der Gruppe abfahrbereit aufgestellten Züge und zur Sicherung der Lokomotiv- und Rangierfahrten über die Gruppenendweichen nach und von den anderen Stellwerkbezirken.

Die Gruppenendweichen und die Zwischenverteilungsweichen der Gruppe S sind in dem Rangierstellwerk 9 zusammengefaßt. Dieses Stellwerk ist zugleich Rangierstellwerk für den Postbahnhof.

Der Turm S ist als Zwischenweisungsstelle und Vermittlungsposten für alle Stellwerke am Brennpunkt des Zwischengruppenverkehrs zwischen dem vorderen Drittel der P- und dem hinteren Drittel der S-Gruppe und am Ende der zwischen diesen beiden eingefügten drei Verkehrsgleise angeordnet, die zeitweise zugleich auch als Umfahr-, Auszieh- und Wartegleise dienen müssen.

Durch die beschriebene Anordnung der Weisungsstellen ist es auch auf dem Abstellbahnhof möglich geworden, die Befehlgebung straff zusammenzufassen und besondere Wärterposten auf dem Boden — bis auf drei einfach besetzte Posten zur Überwachung der Signale, als Vermittlungsposten und zur Bedienung von Handweichen — zu ersparen.

Hinsichtlich der Ausbildung der Verschlußtafeln für die einzelnen Stellwerke ist als wesentlich zu bemerken, daß es die durch die eingangs erörterten Verhältnisse gegebene Gestaltung des Gleis- und Weichennetzes im Innenbahnhof unmöglich machte, für jede Fahrstraße Schutzgleise und Schutzweichen in vollständiger Durchbildung vorzusehen. Aus demselben Grunde sind auf dem Abstellbahnhof nur die ersten Eingangsweichen jeder Gruppenfahrstraße in den Fahrstraßenverschluß einbezogen. Um ein irrtümliches Umlegen von Weichen zu vermeiden, war bei den teilweise großen Entfernungen und sonst unsichtigen Gleisverhältnissen der Einbau einer größeren Zahl von Weichenhebelsperren mit Sperrschienen erforderlich. Es hat sich weiter als zweckmäßig erwiesen, diese Weichen durch ein rotes Band um die Mitte der Weichenlaterne für das Rangierpersonal besonders zu kennzeichnen, damit nicht durch Belegen der Sperrschiene aus Unkenntnis ein Umstellen der Weiche verhindert wird.

V. Die Signaleinrichtungen.

Fahrleitung und Signaleinrichtungen sind bei der Art der Gleisanlage wesentlich voneinander bedingt und auf gegenseitige Ergänzung besonders angewiesen. Im Innenbahnhof waren die Zugein- und -ausfahrgleise gegen die Hallengleise und die Wartegruppengleise, die Verbindungsgleise zum Abstellbahnhof gegen die Wartegleise zu decken. Dies geschieht von und nach den Hallengleisen durch Gleissperrsignale 14 und 14a S.B., nach den Verbindungsgleisen durch Hauptsignale als Gruppenausfahrsignale. Die Signale 14/14a zur Sperrung der Ausfahrt von Rangierfahrten aus den Hallengleisen werden von den Stellwerkwärtern im Auftrage der Bezirksaufseher W und O bedient. Sie befinden sich je vor der Endweiche und sind bis auf zwei an den Hauptsignalmasten für die Ausfahrt der Züge am Ende der Bahnsteige angebracht. Da die Wartegruppen vor den Hallen schon im ersten Bauteil 15 Gleise umfassen, so hat man zur Vermeidung einer übergroßen Häufung von Signalen und der Kosten wegen davon Abstand nehmen müssen, jedes Wartegleis mit einem Signal 14/14a oder 7/8 zu versehen, sich vielmehr auf Gruppensignale beschränkt, die am Stiel eines jeden Gleisbündels aufgestellt sind. Um trotzdem dem Rangier- und Lokomotivpersonal erkennbar zu machen, für welches einzelne Gleis der Gruppe die Fahrstellung eines Gruppensignals gilt, waren besondere Gleisnummersignale vorgesehen, die in der „Mitte" auf dem Gruppensteg (Steg II), in den Wartegruppen „West" und „Ost" auf besonderen hohen Masten hätten aufgestellt werden sollen. Aus Sparsamkeitsgründen hat man noch kurz vor der Fertigstellung der Anlage von der Ausführung Abstand nehmen müssen und sich begnügt, den Fahrauftrag an die Rangierfahrt, für die das Gruppensignal jeweils in Fahrstellung Gültigkeit haben soll, von Fall zu Fall mündlich durch Zuruf der Zwischenweisungsstellen des Steges II und des Turmes geben zu lassen.

Im Abstellbahnhof wurden ebenfalls in jeder Abstellgruppe mehrere Gleise für ein Ausfahrsignal zusammengefaßt und die der Rangierabteilung zunächst liegende Weisungsstelle zur Erteilung des Abfahrauftrags angewiesen. Auch dort waren ursprünglich Gleisnummersignale für die Einfahrten und die Ausfahrten in den Gruppen S und P je auf den Weisungsstegen der Gruppe vorgesehen.

An besonderen Signalen erscheinen erwähnenswert e Lichtsignale an der Hallenschürze zum Anzeigen der nstellung einer Einfahrt oder Ausfahrt für die einzelnen ullengleise an die in der Gleisanlage, auf den Bahnsteigen d an den Sperren diensttuenden Beamten. Die Lichtsignale r die Einfahrt bestehen aus Gleisnummerkasten, deren Matt-asgleisnummern bei Freigabe der Einfahrt aufleuchten, bis e Einfahrt zurückgenommen ist; die für die Ausfahrt aus ier grün aufleuchtenden Laterne je über dem betreffenden allengleis.

Um die Möglichkeit der unaufgehaltenen Durchfahrt eines m Abstellbahnhof unmittelbar auf das Ausfahrgleis in der alle bereitzustellenden Zuges durch die Wartegruppe an dem eissperrsignal vorbei anzukündigen und den besonderen mündlichen Fahrauftrag zur Vorüberfahrt an diesem Signal zu er-tzen, ist auf den Verbindungsgleisen neben den Einfahrsignalen r die Wartegruppen ein bei Nacht beleuchtetes rechteckiges cheibensignal aufgestellt, das den Rangierleitern und komotivführern durch entsprechende Aufschrift die Stellung s Gleissperrsignals auf „Halt“ oder „Fahrt“ ankündigt. Das gnal wird vom Stellwerk 2 aus betätigt.

Anzufügen ist noch, daß alle Signale und Weichen von den gehörigen Stellwerken aus elektrisch beleuchtet werden.

I. Die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes.

In dem Band „Sicherungsanlagen im Eisenbahnbetrieb“ der Handbibliothek für Bauingenieure“ von Lotzen[1]) sagt Prof. r. Cauer auf Seite 248 Ziff. 4 zutreffend, man erhalte die nkbar einfachste Betriebshandhabung, wenn man in einem opfbahnhof ein einziges Stellwerk inmitten des Weichen-zirks, der den Zusammenhang zwischen den einlaufenden reckengleisen und den Bahnsteiggleisen vermittelt, zum Be-ehlstellwerk mache, weil dann der Fahrdienstleiter unter egfall jeglicher Stationsblockung alle Handhabungen der eichen- und Signalbedienung sowie der Streckenblockung nach inen mündlichen Anordnungen unter seinen Augen ausführen ssen könne; das Ergebnis seiner Ausführungen über die zweck-äßigste Lage des Befehlstellwerks oder einer besonderen Be-hlstelle auf Seite 244 ff. gipfelt aber darin, daß er sagt, der ahrdienstleiter müsse sich an einer Stelle befinden, von der wenigstens einen erheblichen Teil der Betriebsvorgänge und e Betriebslage selbst so überblicken kann, daß er imstande t, nach eigener Beobachtung alle Entscheidungen zu treffen. äre das nicht der Fall, so seien Zustimmungen der auf den ahnsteigen tätigen Aufsichtsbeamten einzurichten, komme es ber dazu, daß zu allen oder nahezu allen Zugfahrten eine lche Zustimmung nötig erscheine, so werde die Anordnung ner Befehlstelle die Verteilung der fahrdienstlichen Befug-isse klarer erkennen lassen, und es empfehle sich, in der ahnsteighalle eine Befehlstelle einzurichten, die on einem zur Beobachtung des Zugverkehrs möglichst geeig-eten Punkt aus die eigentlichen Anordnungen über die Zug-lge trifft.

Das Befehlstellwerk des Hauptbahnhofs Stuttgart ist 195 m on der Hallenschürze entfernt und trotz der Querstellung des tellwerks hat man nur an den außerhalb der Hallenschürze tehenden Zugteil unmittelbare und nur seitliche Sicht ohne inblick in die Vorgänge auf den Personen- und Gepäckbahn-teigen.

Da derselbe gemischte Zugbetrieb, wie im alten Bahn-of, den Bahnsteigaufsichtsbeamten Züge der verschieden-ten Linien mit den verschiedensten Betriebsbedürfnissen uweist, ergab sich zur Ermöglichung einer einheitlichen egelung der Zugabfertigung auch für den neuen ahnhof die Notwendigkeit, zum mindesten alle die eigent-che Zugabfertigung betreffenden fahrdienstlichen Geschäfte in er Hand eines Beamten zusammenzufassen und ihm seinen Platz am Hallenende in zentraler Lage anzuweisen. Diesem „Betriebsaufsicht“ bezeichneten Beamten, der außerdem in Abwesenheit des Bahnhofvorstandes und seiner Stellvertreter die dem Bahnhofvorstand nach § 7 (1) und (2) FV. hinsichtlich der Leitung und Überwachung des gesamten Bahnhofdienstes zukommenden Aufgaben einschließlich des Unfalldienstes auszuüben hat, wurde sein Platz im Erdgeschoß eines auf dem künftig mittleren Bahnsteig des Fernbahnhofs am Hallenende errichteten Turms angewiesen. In einem Obergeschoß dieses Turms, das mit einem über die ganze Hallenschürze sich hinziehenden Laufsteg verbunden ist, befindet sich die Gleisfreimeldestelle für die Zugeinfahrten (s. o. IV). Für die Ausfahrten besteht keine Freimeldung. Es hat sich jedoch bei den mehrfachen außerordentlichen Verkehrszeiten und Störungen im Zuglauf bereits bestätigt, daß bei dieser Art der Trennung der fahrdienstlichen Tätigkeiten und Einrichtungen weder der Fahrdienstleiter noch der Betriebsaufsichtsbeamte den Betrieb so in der Hand haben und überblicken kann, daß der eine oder der andere imstande wäre, die für die richtige Regelung der Zugfolge nötigen Entscheidungen allein zu treffen, daß also die Voraussetzungen einer besonderen Befehlstelle nach Cauer gegeben sind.

Der Fahrdienstleiter wird jetzt verleitet, seine Maßnahmen zur Regelung der Zugfolge auf der Station und auf der Strecke vom reinen Standpunkt des Fahrplans und des Rangierdienstes aus zu treffen, und die Betriebsaufsicht kann Anordnungen für die Verkehrsregelung, die Abfertigung und Aufnahme der Züge nicht richtig oder rechtzeitig vorsehen, weil sie die augenblicklichen Zusammenhänge des Zuglaufs nicht kennt. Der Fahrdienstleiter, der gleichzeitig die den Zuglauf von acht verschiedenen Linien betreffenden Meldungen und Anordnungen für die Strecke und den Bahnhof entgegenzunehmen und abzugeben und die Einträge hierüber im Zugmeldebuch zu fertigen hat, ist dadurch so sehr am Fernsprecher in Anspruch genommen und zeitweise von den Vorgängen im Stellwerk und auf den Gleisen abgelenkt, daß ihm bereits ständig über den größten Teil des Tages ein zweiter Beamter beigegeben werden mußte, um nach seinen Weisungen die Fahrstraßen einzustellen und den Streckenblock zu bedienen. Mit der Versetzung des Fahrdienstleiters auf das Hauptstellwerk ist nicht allein der beabsichtigte Hauptzweck: Betriebsvereinfachung und Personalersparnis und die Ermöglichung einer ungehinderten und ununterbrochenen persönlichen Einwirkung des Fahrdienstleiters auf ein zweckmäßiges Zusammenspiel zwischen Rangier-, Zugaufnahme- und -abfertigungsdienst nur unvollkommen erreicht; es ist auch obendrein der Stationsleitung der Überblick sowie die unmittelbare und rasche Einwirkung auf die Betriebslage benommen worden. Abhilfe wäre nur in der Richtung möglich, daß der Fahrdienstleiter auf die Bahnhoffahrleitung beschränkt, der eigentliche Streckenfahrdienst nach § 7 (3) FV. aber mit der Oberleitung nach § 7 (1) und (2) FV. in einer Befehlstelle vereinigt wird. Ihr Sitz muß im Herzen der Zugabfertigung, auf dem Turm der Betriebsaufsicht, im Raume der Gleisfreimeldestelle und auf dem mit ihr verbundenen Laufsteg an der Hallenschürze sein, von dem aus Einblick auf alle Bahnsteige möglich und unmittelbarer Zugang zu jedem Personenbahnsteig zu schaffen ist. Dort wären die elektrischen Zustimmungen für die Zugein- und -ausfahrten jeder Richtung an die Bahnhoffahrleitung auf dem Hauptstellwerk und die fahrdienstlichen Fernsprechleitungen für die Strecken und den Bahnhof sowie die Zugunterweisung zu vereinigen, während der Bahnhoffahrleitung nur die für den Zugmeldedienst nach den benachbarten Zugmeldestellen erforderlichen Läutewerk-, Streckenblock-, Fernsprech- und Telegrapheneinrichtungen verbleiben. Die Zwischenfahrweisungs- und Gleisfreimeldestelle auf dem Laufsteg der Hallenschürze bliebe für sich bestehen mit der seitherigen Aufgabe der Gleisprüfung und der Regelung der Rangierfahrten in und vor den Gleishallen in unmittelbarer Fernsprechverbindung mit dem Fahrdienstleiter und den beiden Bezirksaufsehern W und O

[1]) Verlag Julius Springer, Berlin 1922.

auch für die Gleisprüfungsmeldungen. Dann gingen wie auf einem Schiff die Befehle von der „Kommandobrücke“ der Betriebsaufsicht in den „Maschinenraum“ des Hauptstellwerks und weiter an die einzelnen „Stationen“ des Bahnhofs. Die Bahnhoffahrleitung handelt nach den bereits auf Grund der Gesamtlage auf der Strecke und im Bahnhof gesiebten Befehlen der Betriebsaufsicht und wird, entlastet von allen diesen Vorerhebungen und Erwägungen, auf ihre eigentliche Zweckbestimmung zurückgeführt, während die Betriebsaufsicht und die Oberleitung zu wirklichen Leitern des gesamten Dienstes werden und darauf beschränkt sind, ohne ihrerseits mit der Ausführung selbst belastet zu sein. (Schluß folgt.)

Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.

Soweit sich jetzt schon die Betriebsergebnisse der schweizerischen Eisenbahnen übersehen lassen, ist gegenüber dem Vorjahr eine erfreuliche Besserung wahrzunehmen. Die meisten Unternehmungen haben bessere Einnahmen erzielt und in ihren Betriebsausgaben Ersparnisse machen können. Das gilt namentlich von den Bundesbahnen, die bekanntlich in den ersten Monaten des Jahres 1922 mit großen Verlusten abgeschlossen und sich erst in der Folgezeit etwas erholt hatten. Eine amtliche Zusammenstellung der Betriebsergebnisse der wichtigsten schweizerischen Eisenbahnen im ersten Quartal 1922 und 1923 gibt hierüber ein anschauliches Bild.

In dieser Zeit betrugen (in runden Zahlen) die Überschüsse der Gesamtheit dieser Bahnen 1922: — 6,994 Millionen Franken, 1923: + 15,178 Millionen Franken. Die Besserung stellt sich somit auf über 22 Millionen Franken. Die S. B. B. sind bei dieser Besserung mit über 21 Millionen vertreten (1922: — 7,192; 1923: + 14,009); die Überschüsse betrugen ferner bei der Lötschberg-Bahn 1922: 0,090, 1923: 0,118; bei den Rhätischen Bahnen 1922: 0,217, 1923: 0,476; bei der Montreux-Oberland-Bahn 1922: — 0,017, 1923: + 0,066; bei den Berner Oberland-Bahnen 1922: — 0,070, 1923: + 0,074 Millionen Franken. — Bei den Bundesbahnen ist der Aufstieg besonders erkennbar, so daß diejenigen, die mit einer baldigen Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichts rechneten, recht gehabt zu haben scheinen. Für die Bundesbahnen, die allmonatlich ihre Betriebsergebnisse (Einnahmen und Ausgaben) veröffentlichen, liegen jetzt die Finanzergebnisse bis einschließlich August vor, und diese zeigen eine starke Besserung gegenüber dem Vorjahr. In den ersten 8 Monaten des Jahres betrugen — in runden Zahlen — die Einnahmen aus dem Personenverkehr 86,4 Millionen Franken (1922: 82,6), die Einnahmen aus dem Güter-, Gepäck-, Tier- und Postverkehr 139,4 (130,1), die Gesamteinnahmen 238,5 (224.1) Millionen Franken, auf 1 km bezogen: 81 081 (76 189) Fr., die Betriebsausgaben 170,2 (207) Millionen Franken, auf 1 km bezogen 57 850 (70 356) Fr. Der Einnahmeüberschuß ist von 17,164 Millionen auf 68,346 Millionen Franken gestiegen. Wie schon aus den genannten Teilzahlen hervorgeht, ist diese Besserung der Ergebnisse nicht bloß auf eine Erhöhung der Einnahmen, sondern vor allem auf eine Herabsetzung der Betriebsausgaben zurückzuführen. Die durch den Vorsteher des Eisenbahndepartements, Bundesrat Raab, mit der ihm eigenen Tatkraft geführte Reorganisation hat, namentlich auch im Personalwesen, große Ersparnisse zur Folge gehabt. Eine Mindereinnahme hat sich gegenüber dem Vorjahre im Güterverkehr der Monate Juli und August gezeigt. Sie ist im wesentlichen auf die Einführung von Ausnahmetarifen zurückzuführen. — Finanziell sehr viel schlechter sieht es mit der Lötschberg-Bahn aus, die für die Elektrisierung der Strecke Spiez-Interlaken-Böningen, für den Neubau des Bahnhofs Interlaken, für die Beteiligung an dem Neubau des Thuner Bahnhofs und für größere Arbeiten am Tunnel Münster-Grenchen große Ausgaben gehabt und unter der Konkurrenz der P.-L.-M.-Bahn schon gelitten hat. Ihr Passivsaldo betrug Ende 1922: 28½ Millionen Franken.

Die Alpenbahnen, die ja zum großen Teil durch schwere Opfer der Aktionäre und Obligationäre „saniert“ werden mußten, sind noch vielfach notleidend. Das gute Wetter der Ferienzeit hat aber sehr viele Reisende herangelockt; in manchen Gegenden der Schweiz sind die Gasthäuser überfüllt gewesen, eine Erscheinung, an die man seit langer Zeit nicht mehr gewöhnt war. Die Überspannung der Preise in den Gasthäusern Deutschlands und Deutsch-Österreichs, die ohne genügende innere Berechtigung zum Teil über den Weltmarktpreis hinaufgesetzt worden sind, hat die Reisenden der valutastarken Länder wieder mehr der Schweiz zugeführt, wo man für sein Geld bessere Unterkunft und Verpflegung erhält und besser behandelt wird. So zeigten sich auch auf den Touristenbahnen wieder zahlreiche Gäste, der Besuch soll an manchen Tagen die Höhe der Vorkriegsjahre überschritten haben. Diese Entwicklung spiegelt sich in den Betriebsergebnissen der Sommermonate wieder und wird auch auf den endgültigen Abschluß erfreulich einwirken. So haben z. B. die Berner Oberland-Bahnen, die von Interlaken aus nach Lauterbrunnen und Grindelwald führen, bis August 1923 rd. 803 000 Fr. gegen 690 000 Fr. im Vorjahre eingenommen; die kilometrischen Einnahmen sind von 21 591 auf 25 099 Fr. gestiegen, während die Ausgaben trotz größerer Leistungen etwas zurückgegangen sind. Eine ähnliche Entwicklung wie diejenige dieser bekannten Alpenbahnen werden viele der übrigen Touristenbahnen aufweisen. — Die weitere Gestaltung der Betriebsergebnisse wird natürlich die jetzt viel besprochene und grundsätzlich beschlossene Frage der Herabsetzung der Personentarife (ermäßigte Rückfahrkarten) wesentlich beeinflussen. In engem Zusammenhang damit steht auch die Bestrebung, durch eine verständigere Auslegung des Arbeitszeitgesetzes eine Personalersparnis zu ermöglichen. Die hierfür von der Generaldirektion zuerst gemachten Vorschläge sind von den Personalorganisationen schroff abgelehnt worden. Dann sind die Bundesbahnbehörden mit neuen Vorschlägen hervorgetreten, die mehr als die bisherigen den Charakter der vorübergehenden Ausnahmevorschrift betonen. Danach soll die Verlängerung der Arbeitszeit zunächst nur bestimmte Gruppen treffen, deren Dienst leicht ist und zum großen Teil aus Arbeitsbereitschaft besteht. Als solche sind bezeichnet die Angestellten des Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienstes für die Zeit vom 1. April bis 31. Oktober, des Zugbegleitungsdienstes, des Dienstes für die Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials. Andere Gruppen können hinzutreten, wenn sich für sie die gleichen Voraussetzungen einstellen. Die Dienstverlängerungen sollen nur so lange angewendet werden, wie die besonderen Verhältnisse es notwendig machen und nur für diejenigen Gruppen, bei denen ohne Personalvermehrung sonst nicht mehr auszukommen wäre. Einstweilen sind als Geltungszeit die jetzige und die nächstjährige Fahrplanperiode in Aussicht genommen. Ob eine Verlängerung über den 1. Juni 1925 hinaus stattfinden wird, wird davon abhängen, ob die Voraussetzungen für diese Maßnahme dann noch vorliegen. Die im Art. 3 des Arbeitszeitgesetzes vorgesehenen Arbeitszeiten sollen nur um eine halbe Stunde erhöht werden können. Die Überstunden werden bezahlt. Nach schwierigen Verhandlungen in einer „paritätischen Kommission“ haben die Personalvertreter dieser Lösung zugestimmt, und der Bundesrat hat am 18. August in diesem Sinne Beschluß gefaßt und dem Eisenbahndepartement die Vollziehung des Beschlusses übertragen. Es war nun von großem Interesse zu sehen, wie sich der Schweizer. Eisenbahnerverband zu diesem Beschluß stellen und ob er die Zustimmung der Personalvertreter im Ausschuß decken würde. Der radikale Flügel der Eisenbahner hatte nicht übel Lust, mit einem Streikbeschluß oder mit der passiven Resistenz zu antworten, und die kommunistischen Organe taten ihr Bestes, um das Feuer zu schüren. Die jenseits des Rheins beobachteten und noch weiter erwarteten Streiks und Putsche sollten die Bewegung unterstützen. Andererseits wurde auf die Niederlagen hingewiesen, die die Eisenbahner in der Schweiz im Jahre 1918 erlitten haben, und auf die gleichen Schicksale, die die politischen Eisenbahnerstreiks später in Deutschland, Frankreich, Belgien gehabt haben. Die „psychologischen Momente zum Losschlagen“ wurden demnach nicht für gegeben erachtet, und der Eisenbahnerverband nahm einen Beschluß an, in dem zwar — mit einer Verbeugung vor dem radikalen Flügel — diese Regelung als unzulässig gebrandmarkt, jedoch zunächst eine abwartende Haltung einzunehmen beschlossen wurde; es solle die Art der Durchführung des Bundesratsbeschlusses scharf überwacht werden. Die Radikalen haben sich mit dieser Erledigung nicht zufrieden gegeben. Mitte September wurde von der Arbeiterunion schweizerischer Transportangestellten (A. U. T. S.) ein Stimmzettel verteilt, in dem sich das Personal zum Streik oder zur passiven Resistenz und zur Zahlung einer Konventionalstrafe von 200 Fr. bei Nichtbefolgung der Parole der Verbandsleitung verpflichten sollte. Dieser Schritt wurde von der marxistischen Presse unterstützt. Die Generaldirektion der Bundesbahnen stellte fest, daß die Stimmzettel von dem Präsidenten des der A. U. T. S. (einem fern vom Schuß lebenden Richter!) ohne vorhergehenden statutenmäßigen Beschluß eigenmächtig aufgestellt und verteilt worden sind. Die Generaldirektion antwortete mit einem Aufruf an das Personal unter Androhung der Entlassung für diejenigen, die zum Treubruch gegen die Verwaltung aufforderten. Inzwischen ist eine Beruhigung des Per-

sonals eingetreten, und die Gefahr weiterer Verwickelungen scheint beseitigt zu sein.

Die schweizerischen Alpenposten haben in diesem Sommer sehr gut gearbeitet. Vom 1. Juli bis 15. September wurden von ihnen 130 875 Personen (1922: 95 236) befördert, was einer Verkehrszunahme von 37 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der gesamte Verkehr hat sich ohne einen einzigen Unfall abgewickelt. Das ist ein Beweis für die Güte des Materials, die gute Schulung des Personals und die vernünftige Art des Betriebes. Die Postautomobile fahren bergab mit 16 km, in den Kehren mit 8 km Höchstgeschwindigkeit. Die Unfälle, von denen die Tagesblätter berichtet haben, sind in diesem Jahre ausschließlich Privatautomobilen zugestoßen.

Die mit starker Beteiligung des französischen Kapitals gegründete Furka-Bahn-Gesellschaft scheint wenig Aussicht zu haben, den Bau dieser Alpenbahn, die das Rhonetal mit dem oberen Rheintal verbinden sollte, zu vollenden. Bekanntlich ist bisher das westliche Stück von Brig bis Gletsch allein im Betrieb, während das östliche Stück von Gletsch über Andermatt nach Disentis nur zum Teil vollendet ist. Die fehlenden Mittel sind nicht zu beschaffen. Die Eidgenossenschaft hat sich bereit erklärt, 3 Millionen Franken herzugeben, wenn die beteiligten drei Kantone Wallis, Uri und Graubünden den fehlenden Rest von 3 Millionen übernehmen. Die Kantone tragen aber Bedenken, diese neue Belastung angesichts ihrer gespannten Finanzlage auf sich zu nehmen, und damit würde auch die Zusage des Bundes hinfällig werden. Diese Bahn, die durch herrliche Gegenden eine west-östliche Verbindung der Alpenländer herstellen würde, hat daher wenig Aussicht auf Vollendung. — In diesem Sommer hat die Gornergrat-Bahn ihr 25jähriges Betriebsjubiläum gefeiert. Bevor die Jungfrau-Bahn nach dem Grat zwischen Mönch und Jungfrau geführt wurde, war sie die höchstgelegene Bahn Europas, die in anderthalbstündiger Fahrt von Zermatt aus den Reisenden zu einem der schönsten Punkte der Welt (3136 m) führt.

Nachdem die bisherigen mit dem elektrischen Betrieb in der Schweiz gemachten Versuche über Erwarten gut ausgefallen sind, hat die Bundesbahnverwaltung, wie schon früher berichtet, das im Jahre 1918 aufgestellte und beschlossene Programm im Sinne größerer Beschleunigung wesentlich geändert. Naturgemäß fühlen sich nun die Gebiete benachteiligt, deren Eisenbahnen in dieses beschleunigte Bauprogramm nicht einbezogen worden sind. So haben die Kantone, für die die Brünig-Bahn (Verbindung zwischen dem Berner Oberland und Luzern) von Bedeutung ist, Anstrengungen gemacht, um die Beschleunigung der Elektrisierung der Brünig-Bahn durchzusetzen. In der Nordschweiz wird die Aufnahme der Strecke Zürich-Eglisan-Schaffhausen erstrebt. Es wird darauf hingewiesen, daß diese Strecke nach Lahmlegung der badischen Rheinlinie die wichtigste Zufuhrstraße für den Gotthard und die Hauptträgerin des deutschen Verkehrs sei. Im Kanton Bern tritt man namentlich für die Linien Bern-Biel und Münster-Delsberg-Delle ein. Diese (Jura-) Linien bilden die Hauptverbindung mit Frankreich über den Lötschberg, und es ist begreiflich, daß der Kanton, der schon für diese Bahn große finanzielle Opfer gebracht hat, jeden Versuch, die Lötschberg-Bahn zu heben, begrüßen würde. Man klagt schon darüber, daß die Gotthard-Linie durch ihre Elektrisierung bereits einen Vorsprung gegenüber dem Lötschberg habe. Die Organe der Bundesbahnverwaltung haben sich vor kurzem mit den verschiedenen Anträgen beschäftigt und dem zuletzt erwähnten, betreffend die Jura-Linien, stattgegeben, dagegen die übrigen Anträge unberücksichtigt gelassen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Tariferhöhung.** Vom Mittwoch, den 10. Oktober ab betragen die Schlüsselzahlen für die Eisenbahntarife im Personenverkehr 60, im Güterverkehr 72 Millionen. Bei dieser Erhöhung ist die außerordentliche Geldentwertung der letzten Tage noch nicht berücksichtigt.

Im Berliner und Hamburger Stadt-, Ring- und Vorortverkehr ist der Mindestpreis der Einzelkarten vom gleichen Tage ab auf 9 Millionen in der 3. Klasse und 13½ Millionen in der 2. Klasse festgesetzt worden. Der Zonenabstand beträgt in der 3. und 2. Klasse 3 Millionen und 4½ Millionen Mark.

— **Keine Gültigkeitsbeschränkung bei Tariferhöhungen.** Der starke Andrang, der stets in den letzten Tagen vor einer Tariferhöhung an den Fahrkartenausgaben und in den Reisebüros einsetzt und die Ausgabestellen stoßweise ungeheuer belastet, führte zu der Anregung, die Gültigkeitsdauer der gewöhnlichen Fahrkarten zu beschränken; in der Übergangszeit zu neuen Tariferhöhungen sollte die Reise am Lösungstage der Fahrkarten oder wenigstens am letzten Tage vor der Tariferhöhung angetreten werden. Der Reichsverkehrsminister hat die Anregung erwogen, aber von einer Einschränkung der tarifmäßigen Gültigkeit der Fahrkarten abgesehen, weil eine solche Änderung eine wesentliche und erfolgreiche Entlastung der Ausgabestellen nicht verspricht und es auch den Reisenden gegenüber eine Härte bedeuten würde, den ganzen Andrang auf einen einzigen Tag zusammenzudrängen; die von der Not der Geldentwertung diktierten Tariferhöhungen belasten ohnehin das reisende Publikum schwer, und der Reichsverkehrsminister ist bestrebt, sie wenigstens so schonend wie möglich durchzuführen. Außerdem würde — so heißt es in dem Erlaß des Reichsverkehrsministers —, wenn die Fahrt am Lösungstage der Fahrkarten oder am letzten Tage vor der Fahrpreiserhöhung angetreten werden müßte, der Andrang bei den Ausgabestellen, besonders in den Morgenstunden des letzten Geltungstages, kaum nachlassen, und mit einer vollkommenen Abstellung der Unzuträglichkeiten wäre auch bei dieser Regelung nicht zu rechnen; es liege im Interesse der Reisenden wie auch der Reichsbahnverwaltung, den plötzlich einsetzenden starken Verkehr auf mehrere Tage zu verteilen; aus diesem Grunde werden bereits drei Tage vor dem Inkrafttreten einer Fahrpreiserhöhung Fahrkarten mit dem Stempel des letzten Tages ausgegeben, die dann noch drei Tage nach der Fahrpreiserhöhung ohne Nachzahlung gelten.

— **Paß- und Gepäckrevisionen im Zuge.** Als eine besondere Unannehmlichkeit ist es empfunden worden, daß die Reisenden an der Grenze den Zug verlassen mußten — obgleich er sogenannte „Durchlaufende Wagen“ bis an das ausländische Reiseziel führte —, um sich einer umständlichen Paß- und Gepäckrevision zu unterziehen. Jetzt ist es dem Reichsverkehrsminister gelungen, eine Milderung der Bestimmungen durchzusetzen: in einem besonderen Erlaß des Reichsfinanzministers werden die Grenzzollämter angewiesen, die zollamtliche Abfertigung der Reisenden der D-Züge im stehenden Zuge vorzunehmen, wo es die Zahl der verfügbaren Beamten irgendwie zuläßt. Sollte die Abfertigung im einzelnen Falle wegen Überfüllung des Zuges undurchführbar erscheinen, so bleibt es der Zollstelle unbenommen, die Paß- und Gepäckrevision außerhalb des Zuges in den Abfertigungsräumen des Bahnhofs vorzunehmen. Mit dieser Maßnahme des Reichsfinanzministers, die von der Reichsbahnverwaltung seit langem angestrebt wird, werden auch die peinlichen Zustände, besonders in Passau, Kufstein und Salzburg, endgültig beseitigt. Da sich jedoch der Reichsfinanzminister bei Überfüllung der Züge oder bei Mitnahme von übermäßig viel Handgepäck eine Wiederaufhebung seines Erlasses vorbehalten hat, kann Auslandsreisenden in ihrem eigenen Interesse nur dringend empfohlen werden, die Bestimmungen der Reichsbahn über die Mitnahme von Handgepäck in die Abteile genau zu beachten und größere Stücke aufzugeben; die Beamten der D-Züge sind neuerdings angewiesen worden, diese Bestimmungen streng durchzuführen und übermäßiges Handgepäck — im Notfalle zwangsweise — aus den Abteilen zu entfernen und zur Beförderung im Gepäckwagen aufzugeben.

— **Keine Aufhebung der Reichsbahn-Monatskarten.** In den letzten Tagen beunruhigte die Öffentlichkeit eine Nachricht, nach der die Reichsbahnverwaltung beabsichtige, die Monatskarten aufzuheben und nur noch Wochenkarten auszugeben. Für die Beseitigung der Monatskarten sprach, daß der Verwaltung die mit den Fahrpreiserhöhungen angestrebten Mehreinnahmen rechtzeitig zugeführt werden würden, aber der Reichsverkehrsminister hat sich, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung“ erfährt, für die Beibehaltung der Monatskarten entschieden; diese Entscheidung, die sozialen Erwägungen entsprach, wurde auch beeinflußt durch die Annahme, daß in absehbarer Zeit die Änderung der Währungsverhältnisse die häufigen und kurzfristigen Tariferhöhungen unnötig machen würde.

— **Psychotechnischer Ausschuß der Deutschen Reichsbahn.** Die Reichsbahndirektion Dresden als geschäftsführende Verwaltung hatte den psychotechnischen Ausschuß, der aus einer Zahl von Beamten und Arbeitern aller Fachgruppen, einem Eisenbahnarzte und zwei wissenschaftlichen Beiräten (einem Fachpsychologen und einem Nervenarzte) besteht, am 12. und 13. September zu seiner ersten Sitzung nach Dresden einberufen. An der Sitzung nahmen vom Reichsverkehrsministerium Ministerialdirektor Hitzler, der Sachreferent Geh. Baurat Dr.-Ing. Schwarze und der ärztliche Referent Geh. Medizinal-

rat Dr. med. Wagner teil, ebenso der Präsident der Reichsbahndirektion Dresden, Dr. Mettig. Der Ausschuß nahm zunächst Vorträge über Ziele und Grenzen der Psychotechnik im Eisenbahndienste und über die bisher von den Versuchs- und Prüfanstalten der Reichsbahn geleisteten psychotechnischen Arbeiten entgegen. Sodann begutachtete er die Eignungsprüfungen für Werkstättenlehrlinge, die seit 2 Jahren eingeführt sind, sowie eine von der psychotechnischen Versuchsstelle in Berlin-Grunewald ausgearbeitete Eignungsprüfung für Abfertigungsbeamte im Personenverkehrsdienst, die demnächst dem Reichsverkehrsministerium vorgelegt werden soll. Für beide Prüfungsarten wurden Richtlinien des weiteren Ausbaues festgelegt. Ausgehend von einem Vortrage über psychotechnische Anlernverfahren der Industrie wurden noch die psychotechnischen Erfolgskontrollverfahren sowie Grundsätze für die Auswertung der Eignungsprüfungen allgemein behandelt. Die über das persönliche Anwendungsgebiet hinausgreifende „Psychotechnik des Hilfsmittels“, die eine Anpassung des Hilfsmittels an den fühlenden und wollenden Menschen auf psychotechnischer Grundlage erstrebt, wurde als Arbeitsgebiet des Ausschusses anerkannt, aber der zunächstliegenden, dringenderen Aufgaben wegen für später zurückgestellt.

— **Die Einreise ins besetzte Gebiet.** Während die Einreise in das englisch-besetzte Gebiet (Brückenkopf Köln) lediglich von einem gebührenfreien Geleitschein abhängig gemacht wird (Verkehrsamt Köln, Domhof 28), beträgt die Gebühr für die Ausfertigung der Einreisegenehmigung in das französisch besetzte Gebiet seit dem 1. Oktober 5 Goldmark.

— **Eisenbahnerleiden im Rheinland.** Im Bezirk Köln sind seit Beginn der Ruhraktion bis zum 20. September von den Bediensteten insgesamt aus der Wohnung vertrieben: 2294 Bedienstete mit rund 6800 Angehörigen; ausgewiesen: 3375 Bedienstete mit rund 8900 Angehörigen; verhaftet: 337 Bedienstete; kriegsgerichtlich verurteilt: 112 Bedienstete zu insgesamt 72 Jahren, 11 Monaten, 15 Tagen Gefängnis und 141 275 000 Mark sowie 500 Goldmark Geldstrafe; getötet: 2 Bedienstete.

— **Der Winterfahrplan Cuxhaven-Helgoland.** Im Oktober, November und Dezember verkehrt der Dampfer „Adler“ der Hapag-Seebäderdienst G. m. b. H. jeden Dienstag 12.00 m. von Cuxhaven, an Helgoland 3.00 bzw. 3.40 nm., von Helgoland jeden Donnerstag, je nach den Flutverhältnissen zwischen 9 und 12 Uhr.

— **Dampferverbindung Stettin-Petersburg.** Außer den Dampfern der Reederei Gribel, die einen regelmäßigen Verkehr von Stettin nach Riga und Reval vermittelt, läßt die Stettiner Dampfer Compagnie A.-G. alle 14 Tage einen direkten Dampfer nach Petersburg verkehren, der die Fahrt in 70 Stunden zurücklegt, also die schnellste unmittelbare Schiffsverbindung von Stettin nach Petersburg darstellt; Personendampfer laufen außerdem jeden Freitag nachmittag nach Reval.

— **Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Einem Bericht des Spediteur-Vereins Herrmann & Theilnehmer über die Verkehrsentwicklung in Hamburg entnehmen wir folgendes: Die Entwicklung, die die Dinge in Hamburg nehmen, muß alle am hamburgischen Transit- und Handelsverkehr beteiligten Kreise mit schwerster Sorge erfüllen. Hielten sich in den vergangenen Jahren und Monaten, während der Markverfall in immer schnellerem Tempo vor sich gegangen ist, die Erhöhungen der Platzspesen im allgemeinen noch insofern im Rahmen des Erträglichen, als die Goldparität nicht überschritten, oft nicht einmal erreicht wurde, so stellt sich die Sachlage heute so dar, daß die Verteuerung der Hamburger Gebühren das richtige Verhältnis zur Markentwertung beträchtlich überholt und damit die Goldparität weit hinter sich gelassen hat. Ultimo September betrug die Kaiumschlagsgebühr für Güter der Klasse 1 33 Millionen Mark für 100 kg, was bei einem Kurs von 1 Milliarde für das Pfund einem Satz von etwa 6½ sh für die Tonne oder 8 d für 100 kg, also 6,50 Goldmark für 1000 kg oder 0,65 für 100 kg entspricht. Bei solcher Gebührenhöhe — und die übrigen Kosten bewegen sich ungefähr auf der gleichen Höhe — wird der Hamburger Hafen vollständig wettbewerbsunfähig, und es ist dringend erforderlich, daß sich alle Kreise, denen die Erhaltung des hamburgischen Transitverkehrs am Herzen liegt — das dürfte übrigens, im Grunde genommen, der größte Teil der ganzen hamburgischen Bevölkerung sein —, den Ernst der Lage vor Augen halten und sich mit dem Gedanken vertraut machen, allseitig Opfer bringen zu müssen, wenn die für Hamburg, seinen Staat und sein Volk wichtigste Erwerbsquelle nicht zum Versiegen kommen soll.

Das Verladegeschäft in Hamburg zeigt bereits die Folgen dieses Zustandes; es geht ständig zurück, und gerade die am Verkehr unmittelbar beteiligten Gewerbe machen in täglich wachsendem Maße die Erfahrung, daß andere Hafenplätze Hamburg den Rang ablaufen. Der seit einigen Tagen bestehende Streik der Fuhrleute trägt natürlich auch dazu bei, die Abwicklung des Umschlagsverkehrs zu erschweren. Ob die Streikbewegung nicht weitere Kreise ziehen wird, ist im Augenblick noch nicht zu übersehen.

Die Reichsbahn hat in schneller Folge ihren Multiplikator von 1 200 000 auf 36 000 000 am 25. v. Mts. erhöht, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß die Grundzahlen, die mit dem jeweilig gültigen Multiplikator vervielfacht werden, am 18. September eine Verdoppelung erfahren haben*).

Die Saale- und Elbefrachten werden jetzt wie bei der Reichsbahn in Tarifmark berechnet, die mit einer wechselnden Schlüsselzahl vervielfältigt werden muß; sie stellen sich heute wie folgt:

Magdeburg	2,10	Kleinwittenberg	2,67
Schönebeck	2,18	Torgau	3,08
Barby	2,26	Riesa	3,32
Aken	2,34	Dresden	3,58
Wallwitzhafen	2,42	Laube/Tetschen	4,20
Coswig	2,54	Halle	1,35

Tarifmark für 100 kg

ausschließlich Bugsierlöhne. Die Frachtsätze verstehen sich für Güter der Eisenbahntarifklassen B und C und sind heute mit einem Multiplikator von 36 Millionen zu vervielfachen*). Nach böhmischen Plätzen kommt etwaiger Tauchtiefenzuschlag hinzu.

— **Gedenktage bei der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn.** Anläßlich des 50. Geburtstages des Geheimen Kommerzienrats Henschel und der Fertigstellung der zwanzigtausendsten Lokomotive in der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Cassel hat der Reichsverkehrsminister folgendes Schreiben an den Geheimen Kommerzienrat Henschel gerichtet:

Sehr geehrter Herr Geheimrat!

Am 3. Oktober vollenden Sie, sehr geehrter Herr Geheimrat, das 50. Lebensjahr. An demselben Tage wird die zwanzigtausendste Lokomotive fertiggestellt werden und das Werk verlassen. In rastloser Arbeit ist es Ihnen gelungen, Ihre Werke zur größten Lokomotivfabrik des Kontinents auszugestalten und deren Weltruf durch sorgsamste Arbeitsausführung und gewissenhafte Lieferung dauernd zu begründen.

In den langjährigen Beziehungen zu den deutschen Ländereisenbahnen, insbesondere den vormaligen preußischen Staatsbahnen, und zur Deutschen Reichsbahn haben die Henschel-Werke die Entwicklung des deutschen Lokomotivbaues wesentlich gefördert und Bauformen geschaffen, die sich durch Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit bestens bewähren. Auch bei der Ausgestaltung der neuen Einheitsgattungen der Deutschen Reichsbahn haben Sie es sich nicht nehmen lassen, in hervorragender und opferwilligster Weise mitzuwirken. So ist es mir ein Bedürfnis, Ihnen, sehr verehrter Herr Geheimrat, zu diesem doppelt denkwürdigen Tage meinen herzlichsten Glückwunsch auszusprechen und damit den Wunsch zu verbinden, daß es Ihnen noch lange vergönnt sein möge, in rüstiger Gesundheit Ihre Werke zu weiterer Blüte auszugestalten zum Segen Ihrer engeren Heimat und unseres ganzen deutschen Vaterlandes.

Ihr sehr ergebener

gez. Oeser.

Gleichzeitig ließ der Reichsverkehrsminister der Direktion der Firma Henschel & Sohn G. m. b. H. nachstehendes Schreiben zugehen:

Am 3. Oktober wird die zwanzigtausendste Lokomotive das Werk verlassen, um dem Betrieb übergeben zu werden. Damit hat sich die Firma Henschel zu einer Leistungsfähigkeit entwickelt, die sie zur größten Lokomotivfabrik des europäischen Festlandes macht. Diese glänzenden Erfolge verdankt sie in erster Linie ihren hervorragend durchgebildeten Bauformen und ihrer anerkannt sorgfältigen Arbeitsausführung. Insbesondere haben auch die vormaligen preußischen Staatsbahnen und die Deutsche Reichsbahn stets die angenehmsten Beziehungen zur Firma Henschel unterhalten und ihre mustergültigen Leistungen schätzen gelernt. Es ist mir daher ein Bedürfnis, dem Direktorium der Firma Henschel und seinen Mitarbeitern für die so machtvolle Entwicklung der Werke meinen wärmsten Glückwunsch auszusprechen und damit den Wunsch zu verbinden, daß dem Werke auch weiterhin die gewohnten Erfolge beschieden sein mögen. gez. Oeser.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen

*) Inzwischen ist die Schlüsselzahl für den Güterverkehr auf 72 Millionen erhöht worden. Die Schriftl.

aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
am 14. 9. 1923 das	39 000 000 fache	8 000 000 fache	20 450 000 fache
„ 21. 9. 1923 „	63 000 000 „	25 000 000 „	40 000 000 „
„ 28. 9. 1923 „	105 000 000 „	35 000 000 „	63 000 000 „
„ 5. 10. 1923 „	397 250 000 „	60 000 000 „	194 000 000 „

— **Mitropa, Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktien-Gesellschaft.** Die am 29. September abgehaltene ordentliche Generalversammlung genehmigte den Abschluß für das bereits am 30. November 1922 abgelaufene Geschäftsjahr. Nach Abzug von 12 832 999,17 ℳ für Abschreibungen beträgt der Reingewinn 74 455 618,84 ℳ. Dem gesetzlichen Reservefonds werden 3 722 780,94 ℳ und einem Unterstützungsfonds 40 Mill. Mark zugeführt. Die auf 25 % festgesetzte Dividende im Betrage von 13 750 000 ℳ wurde von den Aktionären dem Unterstützungsfonds zugewiesen; zu dem gleichen Zwecke hat der Aufsichtsrat seine Tantieme in Höhe von 1 222 222,22 ℳ zur Verfügung gestellt. An Stelle des nach seiner Ernennung zum Reichskanzler ausgeschiedenen Herrn Dr. Wilhelm Cuno wurde Herr Arndt von Holtzendorff, Direktor der Hamburg-Amerika-Linie und an Stelle des Herrn Monro Cuthbertson Herr Dr. Felix Sonary in Zürich in den Aufsichtsrat gewählt. Die Generalversammlung beschloß gleichzeitig, die Erhöhung des Aktienkapitals von 8 000 000 ℳ Vorzugsaktien und 80 000 000 ℳ Stammaktien auf 48 000 000 Vorzugsaktien und 480 000 000 ℳ Stammaktien, sowie ferner die Schaffung von 528 000 000 ℳ Genußscheinen. Auf die alten Aktien werden je eine neue Aktie von 5000 ℳ und ein Genußschein von 5000 ℳ zu einem von der Verwaltung zu bestimmenden Preise zum Bezug angeboten. Die restlichen 88 000 000 Genußscheine sollen im Interesse der Gesellschaft verwertet werden. Die neuen Aktien werden wie die alten auf Namen gestellt und bleiben wie diese im Syndikat gebunden; dagegen lauten die mit den gleichen materiellen Rechten wie die Aktien auszustattenden Genußscheine auf Inhaber.

— **Personalnachrichten** aus der Reichsbahnverwaltung:

Ernannt sind: zum Präsidenten einer Reichsbahndirektion: der Ministerialrat, Geheimer Oberregierungsrat Dr. jur. Seydel beim Reichsverkehrsministerium in Berlin; zum Abteilungsdirektor einer Reichsbahndirektion: die Oberregierungsbauräte Pusch in Essen und Heinrich Koch in Altona; zum Oberregierungsbaurat: die Regierungsbauräte Kreß und Warnecke in Hannover, Herwig und Harprecht in Berlin, Ernst Kraft in Frankfurt (Main), Hesse in Köln und Hennch in München; zum Regierungsrat: der Ministerialamtmann, Rechnungsrat Schrader in Berlin; zum Regierungsbaurat: der Regierungsbaurat a. D. Krohn in Paderborn, die Eisenbahnamtmänner Panke in Lyck und Karig in Dresden, sowie der Eisenbahnoberingenieur Meerkatz in Olpe.

Versetzt sind: der Präsident einer Reichsbahndirektion Dr. jur. Seydel, bisher in Berlin (Reichsverkehrsministerium), als Präsident der Reichsbahndirektion nach Hannover, die Oberregierungsräte Dr. jur. Voßköhler, bisher in Breslau, als Mitglied der Reichsbahndirektion Osten nach Frankfurt (Oder), und Wilhelm Meyer, bisher in Frankfurt (Oder), als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Cassel, der Oberregierungsbaurat Gustav Koehler, bisher in Cassel, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Stettin, die Regierungsräte Dr. jur. Tschierschky, bisher in Oppeln, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Breslau, Dr. jur. Overmann, bisher in Königsberg (Pr.), als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Altona, Siegfried von Schaewen, bisher in Berlin, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Dr. jur. Nonweiler, bisher in Halle (Saale), als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Braunschweig, und Dr. jur. Pischel, bisher in Cassel, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Hannover, die Regierungsbauräte Lubeseder, bisher in Stettin, als Mitglied der Reichsbahndirektion Osten nach Frankfurt (Oder), Markert, bisher in Saalfeld (Saale), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Cassel, Wilhelm Fröhlich, bisher in Eberswalde, als Mitglied der Reichsbahndirektion Osten nach Frankfurt (Oder), Blanck, bisher in Salzwedel, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Belzig, Grevel, bisher in Essen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Münster (Westf.), Schanze, bisher in Halle (Saale), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Saalfeld (Saale), Bischof, bisher in Vonha, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Eberswalde, Rudolf Schubert, bisher in Münster (Westf.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Görlitz, Karl Koch, bisher in Berlin (Reichsverkehrsministerium), als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Stettin, Schenkelberg, bisher in Verden (Aller), zur Reichsbahndirektion nach Oldenburg, Braune, bisher in Wurzen, als Vorstand des Bauamts nach Freiberg, Kriebisch, bisher in Plauen (Vogtl.), als Vorstand des Neubauamts nach Wurzen, Trenkel, bisher in Elbing, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Stolp (Pom.), Plock, bisher in Berlin-Tempelhof, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk 1 nach Gleiwitz, Karl Marx, bisher in Leinhausen, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Neumünster, die Regierungsassessoren Dr. jur. Ernst Herrmann, bisher in Berlin, zur Reichsbahndirektion nach Altona, Dr. jur. Ebisch, bisher in Breslau, zur Reichsbahndirektion nach Oppeln, und Gamm, bisher in Altona, zur Reichsbahndirektion nach Schwerin.

Überwiesen sind: der Regierungsrat Schrader, bisher beim Reichsverkehrsministerium in Berlin, der Reichsbahndirektion Berlin als Mitglied, die Regierungsbauräte Göhring, bisher beim Neubauamt Plauen (Vogtl.), dem Bauamt daselbst, Schlenke, bisher beurlaubt, der Reichsbahndirektion in Berlin, und Maßmann, bisher in Berlin, dem Eisenbahn-Ausbesserungswerk in Berlin-Tempelhof.

In den Ruhestand sind getreten: der Präsident einer Reichsbahndirektion, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Dr. jur. Wesener in Hannover, die Abteilungsdirektoren einer Reichsbahndirektion Leonhard in Breslau und Hentzen in Berlin (Zentralamt), der Oberregierungsrat, Geheimer Regierungsrat Krancke, Mitglied der Reichsbahndirektion in Altona, die Oberregierungsbauräte, Geheimen Bauräte Schnock, Mitglied der Reichsbahndirektion in Mainz, und Riemann, Mitglied der Reichsbahndirektion in Hannover, der Oberregierungsrat August Schreiner, Mitglied der Reichsbahndirektion in Regensburg, die Oberregierungsbauräte Wilhelm Weiß, Mitglied der Reichsbahndirektion in Würzburg, und Christoph, Mitglied der Reichsbahndirektion in Dresden, der Regierungsbaurat, Geheimer Baurat Weule, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Meiningen, die Regierungsräte Namenhauer, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Hameln, Catholy, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Glogau und Wille, beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk in Leinhausen, die Regierungsbauräte Weimar bei der Reichsbahndirektion in München, August Meyer, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Allenstein, Gullmann, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Görlitz, Erdbrink beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk in Leinhausen, Kersten, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Minden (Westf.), und Rudolf Busse bei der Reichsbahndirektion in Königsberg (Pr.), die Eisenbahnamtmänner, Rechnungsräte Hornkahl in Hamburg, Niemann in Glogau, Hellmann in Elberfeld, Schwabe und Tönnies in Altona, Hassenmüller in Trier, Papendieck, Drucklieb, Bott, Settekorn, Fouquet, Max Schulz und Zwarg in Berlin, Bode in Bremen, Kempe, Barentin und Schubert in Dresden, Walkhoff in Leipzig sowie Knoke in Pankow, Heinrich Richter in Dresden, Pfeffer in Kempten, Bolz in Bamberg, Nieke in Breslau, Schäfer in Oldenburg, Rogler und Weishaupt in Würzburg, Tielkemeyer in Wittenberg, Marx in Berlin, Burger und Scheidemandel in Nürnberg.

Österreich.

— **Die Umgestaltung der Bundesbahnverwaltung.** Mit 1. Oktober d. J. ging die Verwaltung der Bundesbahnen vom Bund an die neugebildete Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" über. Die Übergabe der Betriebsführung wird durch eine Verordnung der Bundesministerien für Handel und Verkehr und für Finanzen geregelt, der folgende Bestimmungen zu entnehmen sind:

Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" übernimmt am 1. Oktober 1923 von dem bis dahin zur obersten Leitung des Bundesbahnbetriebes zuständigen Bundesministerium für Handel und Verkehr die Führung des Betriebes auf allen Linien der österreichischen Bundesbahnen und der vom Bunde für eigene oder fremde Rechnung betriebenen Eisenbahnen einschließlich der österreichischen Trajektanstalt und Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und sonstiger Nebenbetriebe.

Aus diesem Anlasse übergibt das Bundesministerium für Handel und Verkehr am gleichen Tage der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" das gesamte der Verwaltung und dem

Betriebe der genannten Bundes- und Privatbahnen samt ihren Nebenbetrieben gewidmete Vermögen des Bundes in treuhändige Verwaltung. Die Vermögensübergabe erfolgt auf Grund einer nach den derzeit im Bundesbahnbetrieb geltenden Bestimmungen für die Führung der doppelten Buchhaltung aufgestellten Vermögensrechnung (Schlußbilanz). Auf Grund der durch die Schlußbilanz gelieferten Unterlagen hat das Unternehmen sobald als möglich, spätestens aber innerhalb sechs Monaten nach der Betriebsübernahme, eine Eröffnungsbilanz aufzustellen.

Die treuhändige Verwaltung umfaßt: alle im Betriebe befindlichen Bahnanlagen der österreichischen Bundesbahnen, das gesamte zugehörige, im Eisenbahnbuche und im allgemeinen Grundbuche dem Ärar (Bundesbahnverwaltung) zugeschriebene unbewegliche Gut, alle darauf befindlichen Bauwerke mit ihrem gesamten beweglichen und unbeweglichen Zubehör, den Fahrpark, die gesamte Ausrüstung und Einrichtung, die Vorräte aller Art, die bisherigen Forderungen der Bundesbahnen und ihre sämtlichen Schulden einschließlich der Anlageschulden. Die Bahnanlagen der bisher von der Bundesbahnverwaltung auf eigene oder fremde Rechnung betriebenen Privatbahnen nebst den von ihnen zur Betriebführung eingebrachten Vermögensbeständen übernimmt die Unternehmung nach Maßgabe der bezüglichen Verträge. Auf das der Unternehmung übergebene unbewegliche Bundeseigentum finden die Vorschriften über die Veräußerung und Belastung unbeweglichen Bundeseigentums Anwendung.

Das gemäß § 3 des Bundesbahngesetzes der Unternehmung gewidmete Grundkapital wird ihr derartig überwiesen, daß sie von den am Tage der Betriebsübernahme in den Kassen der Bundesbahnen oder ihrer Nebenbetriebe befindlichen Barbeständen einen Betrag bis zu 200 Milliarden Kronen in ihr Eigentum übernehmen kann. Sollten diese Barbestände den Betrag von 200 Milliarden Kronen nicht erreichen, kann die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" von den ihr in treuhändige Verwaltung übergebenen beweglichen Sachen Bestände in einem Werte, durch den jener des Barbetrages bis zur Höhe von 200 Milliarden Kronen Wert ergänzt wird, in ihr Eigentum übernehmen.

Der in der Zeit vom Tage der Betriebsübernahme durch die Unternehmung bis 31. Dezember 1923 von ihr benötigte Bundeszuschuß wird aus den finanzgesetzlich für die Bedeckung des Betriebsabganges der Bundesbahnen sichergestellten Mitteln in monatlichen Teilbeträgen flüssig gemacht werden. Zur Fortführung der Elektrisierung und sonstigen Investitionen werden der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" außerdem nach Maßgabe der Baufortschritte bzw. des Investitionsbedarfes angemessene Teilbeträge der vorgesehenen Kredite für wertvermehrende Aufwendungen zur Verfügung gestellt.

Mit dem Tage der Betriebsübernahme gehen alle der Bundesbahnverwaltung als Dienstgeber nach den derzeit geltenden Dienst- und Personalvorschriften zustehenden Rechte und obliegenden Verpflichtungen gegenüber dem in die Dienste der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" übernommenen Personal an die Unternehmung über. Von diesem Zeitpunkte untersteht somit das Personal ausschließlich der Dienst- und Disziplinargewalt der Unternehmung.

Die Geschäfte der Unternehmung werden nach den bisher für die Ausübung des Dienstes maßgebenden Vorschriften besorgt, solange die Unternehmung diese Vorschriften keiner Änderung unterzieht.

Anläßlich der Umgestaltung der Bundesbahnverwaltung fand am 1. Oktober im Bundesministerium für Handel und Verkehr die Verabschiedung aller Bediensteten des ehemaligen Verkehrsministeriums vom Bundesminister für Handel und Verkehr statt. Bundesminister Dr. Schürff verabschiedete sich in einer großangelegten Rede, in der er einen Rückblick auf die Entwicklungsgeschichte des gesamten österreichischen Eisenbahnwesens gab. Anschließend daran erfolgte die Begrüßung der Bediensteten der neugebildeten Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr durch den Bundesminister und der Bediensteten der Generaldirektion durch den Generaldirektor Ing. Siegmund.

Die Generaldirektion übernimmt vom Bundesministerium für Handel und Verkehr (Verkehr) die Aufgaben der obersten Leitung der Verwaltung und des Betriebes der Bundesbahnen, ferner gemäß § 4 des Statuts für die „Österreichischen Bundesbahnen" den gesamten Wirkungskreis des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureaus, des Hauptwagenamtes und des Elektrisierungsamtes mit Ausnahme der von letzterem besorgten Angelegenheiten hoheitsrechtlicher Natur, endlich in einem noch zu bestimmenden Zeitpunkte und Umfange von den Bundesbahndirektionen die Geschäfte des Verkehrseinnahmedienstes und des der Flüssigmachung der Ruhe- und Versorgungsgenüsse für den ganzen Bundesbahnbereich. Die Angelegenheiten hoheitsrechtlicher Natur, die bisher vom Elektrisierungsamte und den Bundesbahndirektionen nach den geltenden Organisationsvorschriften im Namen des Bundesministeriums für Handel und Verkehr besorgt worden sind, fallen mit dem Tage der Betriebsübernahme durch die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" an das Ministerium zurück.

Solange die Generaldirektion die bezeichneten Geschäfte der Bundesbahndirektionen nicht tatsächlich übernommen hat, führen diese Stellen die einschlägigen Arbeiten unverändert fort. Eine allfällige stufenweise Einbeziehung der fraglichen Agenden in den Geschäftsbereich der Generaldirektion wird durch besondere Verfügungen geregelt werden.

Der Präsident der Verwaltungskommission der österreichischen Bundesbahnen Dr. Ing. Georg Günther hat am 1. Oktober 1923 folgenden Aufruf erlassen:

„Mit heutigem Tage geht die Verwaltung der Bundesbahnen aus den Händen des Staates in die Hände der auf kaufmännischer Grundlage gebildeten Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" über. Dieser Umgestaltung liegt das Bestreben zugrunde, durch die kaufmännische Betriebsform eine wirtschaftliche Führung der Geschäfte und die möglichste Beseitigung des Defizits zu erreichen, welches heute viele Milliarden im Jahre beträgt, und dessen Fortbestand eine Gesundung unserer Staatsfinanzen ausschließt. Ein günstiger Erfolg der Gebarung der österreichischen Bundesbahnen liegt somit im höchsten Interesse des ganzen Volkes. Jeder Bürger ist daran in gleichem Maße interessiert. Gelingt die Gesundung, so wird der Staat nach langen Jahren der Bedrängnis und der Not zu einer neuen Ära aufsteigender Entwicklung gelangen.

Die Männer, welche die Regierung in die Verwaltungskommission berufen hat, und jene, die im Vorstand und in der Generaldirektion ihres mühe- und verantwortungsvollen Amtes walten, sowie alle Angestellten werden ihr Bestes geben, um die ihnen gestellte patriotische Aufgabe nach Kräften zu erfüllen. Ihr Wirken kann aber nur dann von Erfolg gekrönt sein, wenn das ganze Volk unterschiedslos von der Erkenntnis der Bedeutung des Sanierungszweckes erfüllt ist und die breiteste Öffentlichkeit dieses Streben durch ihre Mitwirkung unterstützt. Vielleicht werden manche Maßnahmen, welche im Interesse der Gesundung unserer Bundesbahnbetriebe getroffen werden müssen, bei der Bevölkerung vorübergehend Unbehagen und Unbequemlichkeiten verursachen. Möge jedermann überzeugt sein, daß solche Verfügungen nur im Falle zwingender Notwendigkeit getroffen werden und daß es gilt, ein kleines Übel auf sich zu nehmen, um ein größeres zu vermeiden. Mögen alle Bürger unseres Staates dessen eingedenk sein, daß es um eine große Sache, daß es um nicht mehr und nicht weniger geht als um die endgültige Sanierung unserer Finanzen, um das hohe Ziel, unseren Staat wieder unabhängig und frei zu machen und die Wohlfahrt seiner Bürger sicherzustellen.

Und so richten wir an alle den herzlichen Appell, uns in unserem Werke hilfreich zur Seite zu stehen und unsere Bestrebungen durch verständnisvolle Mitwirkung zu unterstützen."

— **Todesfall.** Vor kurzem ist der Pressechef des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, Hofrat Eduard Gerstgrasser verschieden. Mit ihm verliert die staatliche Publizistik einen sehr verdienstvollen Mitarbeiter, der sich durch seine Fachkenntnisse und seinen Takt besonderer Wertschätzung erfreute.

Ungarn.

— **Die Tarifreform in Ungarn.** Der erste Entwurf der tarifarischen Bestimmungen des neuen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I B, ist, wie wir dem Allgemeinen Tarifanzeiger (Wien) entnehmen, den ungarischen Privatverkehrsunternehmungen zugegangen, um die letzteren in die Lage zu versetzen, anläßlich der bevorstehenden mündlichen Beratungen dieses Entwurfes ihre Abänderungs- und Ergänzungsanträge zu stellen. Nach Durchberatung des Entwurfes mit den Vertretern der Privatbahnen wird die Direktion der königl. ungarischen Staatsbahnen in Budapest den Reform-Entwurf dem Handelsministerium als Aufsichtsbehörde vorlegen. Das Ministerium wird den Entwurf der neugeschaffenen Landesverkehrskommission und den wirtschaftlichen Körperschaften (Handelskammern usw.) zur Begutachtung zuweisen, ehe die Genehmigung des Handelsministers erteilt wird.

Die neuen Tarife werden keinesfalls vor dem 1. Dezember d. J., möglicherweise erst am 1. Januar 1924 zur Einführung gelangen, da die Güterklassifikation zurzeit noch nicht fertiggestellt ist und die Tarife, Teil II, auf Grundlage des Reformtarifes, Teil I B, aufgebaut sein werden.

Übrige europäische Länder.

— **Die internationale Handelskammer über Erleichterungen im internationalen Eisenbahnverkehr.** Die internationale Handelskammer, die vom 18. bis 25. März d. J. in Rom tagte, hat, wie

wir der „Chronique des Transports" entnehmen, verschiedene Beschlüsse gefaßt, welche die Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs zum Gegenstand haben. Der Tagung waren eingehende Erhebungen des Verkehrsausschusses der internationalen Handelskammer vorausgegangen, deren Ergebnis in einem Bericht niedergelegt ist. Auf Grund seiner Erhebungen hat der Verkehrsausschuß folgende Beschlüsse vorgeschlagen, die von der Hauptversammlung in Rom angenommen wurden:

1. Die Leitung der Eisenbahnen soll grundsätzlich der privaten Initiative und nicht dem Staate überlassen werden, unbeschadet der notwendigen Bürgschaften für die nationale Verteidigung und die Sicherheit der Reisenden und Güter.

2. Die Annahme einheitlicher Spurweite und einheitlichen Profils sowie der Bau austauschbarer Betriebsmittel nach den gleichen Grundsätzen würde sehr vorteilhaft sein. Man sollte damit so bald als möglich und in weitestem Umfange vorgehen.

3. Die Aufenthalte an den Grenzen sollten auf das unbedingt nötige Maß eingeschränkt werden. Um dies zu erreichen, muß die Paßkontrolle vereinfacht, der freie Austausch der Betriebsmittel gesichert, die direkte Abfertigung ohne Umkartierung an der Grenze verallgemeinert und die Benutzung durchgehender internationaler Frachtbriefe erleichtert werden. Ferner muß die Zollabfertigung in weitestem Umfange vereinfacht und nach gleichen Grundsätzen geregelt werden. Besonders erwünscht ist die zollamtliche Behandlung auf dem Abgangs- oder Bestimmungsbahnhof statt auf dem Grenzbahnhof.

4. Zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen ist die Schaffung einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung zwischen dem Kontinent und den benachbarten Ländern, insbesondere Groß-Britannien, durch einen Tunnel oder eine Fährverbindung anzustreben. Der internationale Verkehr würde davon die größten Vorteile ziehen.

Die Versammlung beschloß sodann, einen dauernden Eisenbahnverkehrsausschuß einzusetzen. In diesem Ausschuß sollen alle Länder vertreten sein. Der Ausschuß soll im Benehmen mit der internationalen Eisenbahn-Union (Union internationale des chemins de fer) und im Benehmen mit den anderen Verbänden, die sich mit diesen Fragen beschäftigen, prüfen, wie die gefaßten Beschlüsse praktisch auszuwerten sind.

In Anbetracht des Umstandes, daß die gänzliche Abschaffung der Pässe gegenwärtig weder wünschenswert noch möglich ist, sprach sich die Versammlung dahin aus:

1. daß wenigstens die Abschaffung der Paßvisa — unbeschadet von Ausnahmefällen — zum Gegenstand eines Abkommens unter den Regierungen gemacht werden sollte;
2. daß in den Fällen, in denen man glaube, auf ein Paßvisum nicht verzichten zu können, die Gebühr dafür auf das geringste Maß herabgesetzt und daß die Gültigkeit des Paßvisums wenigstens auf 1 Jahr festgesetzt werde.

— Eisenbahn und Aufruhr in Bulgarien. Bei dem Aufruhr der Kommunisten in Bulgarien haben auch die Eisenbahnen zu leiden gehabt. Der Simplon-Orient-Expreß ist in der Nähe der türkischen Grenze von den Aufständischen angehalten worden, hat aber schließlich doch sein Ziel Konstantinopel erreicht. An der Eisenbahn Sofia-Burgas scheint namentlich in der Gegend von Stara Zagora und Nova Zagora schwerer Schaden angerichtet worden zu sein, doch gilt der Aufstand jetzt für unterdrückt, und die Zerstörungen sind durch fliegende Trupps beseitigt worden.

— Tarifänderungen in Italien. Die Verwaltung der italienischen Staatsbahnen hat, wie wir dem Allgemeinen Tarif-Anzeiger (Wien) entnehmen, eine Reihe von Tarifänderungen, betreffend den italienischen Güterverkehr, beschlossen, welche in kürzester Zeit zur Durchführung gelangen werden; von besonderer Wichtigkeit erscheinen hierbei die den Durchgangsverkehr betreffenden Neuerungen.

Die Verwaltung der Staatsbahnen wird einen neuen Tarif für Wagenladungssendungen im Durchgang durch Italien auf Basis des früheren, am 1. Januar 1922 außer Kraft getretenen Durchgangstarifes erstellen und die Ermächtigung der Regierung erhalten, die Sätze dieses Tarifes bis zum Höchstausmaße von 20 % zu erhöhen oder zu ermäßigen, falls die allgemeine Verkehrslage eine solche Maßnahme erfordert. Hierbei wird in erster Linie der Zweck des Durchgangstarifes selbst entscheidend sein, Sendungen von den nördlichen und nordwestlichen Beförderungswegen auf italienische Strecken abzulenken; der Durchgangsverkehr der italienischen Bahnen wird zurzeit insbesondere durch zwei Momente in erheblichem Maße beeinträchtigt: Wettbewerb der französischen Eisenbahnen und Seehäfen einerseits, Wettbewerb der deutschen Nordseehäfen anderseits. Der Ausschaltung des französischen Wettbewerbes, der im besonderen den Getreideverkehr nach der Schweiz durch Ermäßigung der dortigen Seehafen- und Frachtgebühren an sich gezogen hat, dient die Einführung ermäßigter Frachtsätze für Getreide zwischen Genua und den italienisch-schweizerischen Grenzstationen, eine Begünstigung, die zu einem späteren Zeitpunkte auch für die Adriahäfen, insbesondere Triest und Venedig, vorteilhaft sein dürfte, sobald ein geregelter Getreideverkehr von den russischen und ukrainischen Schwarzen Meerhäfen und den zentraleuropäischen Staaten einsetzt. Die Möglichkeit prozentualer Nachlässe von den tarifmäßigen Transitfrachten wird schon jetzt auch für die östlichen Häfen von Bedeutung sein, wenn die Valutaverhältnisse in Deutschland den Nordsüdverkehr durch Italien zu beeinträchtigen drohen.

— 27 000 Kraftwagen auf der Dolomitenstraße. Nicht weniger als rund 27 000 Kraftwagen passierten im Dolomitenbereiche der Fremdenstadt Bozen im Laufe des Sommers die Eggentaler Straße in der Richtung Karersee-Bozen und umgekehrt. Dabei sind zwar die vielen Kurswagen und die regelmäßigen Fahrten Bozen-Karersee mitgezählt, doch werden von Luxuswagen Fremder nicht viele doppelt zu zählen sein, da der allgemeine Fremdenzug dem Fern- und Rundverkehr über Karersee galt. Diese Zahl stellt einen Verkehr von 230 bis 250 Kraftwagen im Tag auf der nur etwa 30 Kilometer langen Dolomitenstraße dar.

— Der Achtstundentag bei den französischen Eisenbahnen. Durch ein Gesetz vom 23. April 1919 ist in Frankreich der achtstündige Arbeitstag zur Grundlage für die Regelung der Arbeitszeit gemacht worden. Es wird von französischer Seite behauptet, daß er in keinem Lande so streng eingehalten werde wie in Frankreich; daneben finden sich auch Äußerungen, die ihnen die Schuld an der zurzeit in Frankreich herrschenden Teuerung zuschreiben. Veröffentlichungen in Buchform und in Zeitschriften befassen sich mit der Frage der täglichen Arbeitszeit, die Kammer beschäftigt sich mit ihr, und hier und da sind auch Ausschüsse eingesetzt, die namentlich den Einfluß des Achtstundentages auf die Kosten der Lebenshaltung untersuchen sollen. Auf Grund dieser Erörterungen berichtet Génie civil eingehend über die Einwirkung des Achtstundentags auf das Berg- und Hüttenwesen, auf Eisenbahn und Schiffahrt, auf das Bau- und das Webstoffgewerbe. Hier soll nur kurz auf den Achtstundentag bei den französischen Eisenbahnen eingegangen werden.

Nach einem Bericht, der an den Eisenbahnrat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten erstattet worden ist, hat die Einführung der achtstündigen Arbeitszeit den Erfolg gehabt, daß die französischen Eisenbahnen im Jahre 1920 ein Heer von 493 263 Köpfen beschäftigen mußten, während sie 1913 mit 352 045 Mann ausgekommen waren. Gehälter und Löhne sind infolgedessen von 806 Mill. Franken auf 3408 Mill. gestiegen; sie machten 1920 59 % der Einnahmen aus gegen 40,7 % im Jahre 1913. Zu der Verminderung der Arbeitsleistung durch die Verkürzung der Arbeitszeit kommt noch hinzu, daß bei der Vermehrung der Kopfzahl Leute eingestellt werden mußten, die im Eisenbahndienst nicht ausgebildet waren, die also auch bei gleicher Arbeitszeit weniger leisten als alte, eingearbeitete Angestellte. Außerdem haben die Gesetze und Verordnungen über den Achtstundentag unverkennbar die Folge gehabt, daß ganz allgemein der Arbeitseifer zurückgegangen ist. Die französischen Hauptbahnen hat die Einführung des Achtstundentags im ersten Jahre 1100 Mill. Franken gekostet, und zwar 800 Mill. für die Mehrbesoldung von 1100 Mann und 300 Mill. zu Lasten des Anlagekapitals für Anlagen, Beschaffung von Geräten usw., die wegen der Vermehrung der Angestellten nötig waren.

Bei den städtischen Verkehrsunternehmungen hat der Bestand an Betriebspersonal um 15 bis 20 %, an Werkstättenpersonal um 10 % erhöht werden müssen, um die frühere Leistungsfähigkeit der Betriebe zu erhalten. Bei den Nebenbahnen sind die Lasten, die der Achstundentag verursacht hat, so hoch gewesen, daß auf manchen Strecken der Betrieb eingestellt worden ist; andere haben ihren Betrieb nur aufrechterhalten können, weil ihnen von den Generalräten hohe Unterstützungen zugebilligt worden sind.

Als ein Glück wird es bezeichnet, daß eine Verordnung vom 14. September 1922 zwar nicht die gesetzlichen Bestimmungen abänderte, — dazu hätte es eines Gesetzes bedurft —, aber sie so auslegte, wie es sowohl dem Besten der Eisenbahnen und ihrer Arbeiter, als auch dem der Allgemeinheit entsprach; es sei auch der Zweck dieser Verordnung, sagt der Minister der öffentlichen Arbeiten in einem im Journal officiel (15. Sept. 1922) veröffentlichten Bericht, die Leistungen der Eisenbahnen soweit zu erhöhen, wie es mit den Bestimmungen des Gesetzes vom 23. April 1919 irgend vereinbar ist. Es entspreche insbesondere dem Geist jenes Gesetzes, daß ein Unterschied gemacht werde zwischen der reinen Arbeitszeit und der Dauer der Anwesenheit an der Arbeitsstelle, ein Unterschied, der zwar im Jahre 1919 nicht gemacht worden ist, der aber in einer Anzahl seitdem erlassener Ausführungsverordnungen erscheint. Wenn so Unstimmigkeiten im Gesetz beseitigt würden, werde vermieden, daß das ganze Gesetz unter abfälligen Kritiken leidet, die sich nur auf Mängel in der Auslegung beziehen. Es wird also auch in

Frankreich der Unterschied zwischen Arbeitszeit und Dienstdauer bzw. Dienstbereitschaft gemacht, dem auch in Deutschland im Eisenbahnwesen maßgebender Einfluß eingeräumt worden ist.

Das Gesetz läßt zu, so fährt der Minister in seinem Bericht fort, daß die Durchschnittsdauer der Arbeitszeit von acht Stunden nicht für die Woche, sondern auch für andere Zeiträume berechnet wird; damit ist für die Eisenbahnen die Möglichkeit gegeben, die Arbeitszeit den Erfordernissen des Verkehrs anzupassen, die in den verschiedenen Jahreszeiten verschieden sind. Die Ausführungsverordnung ermöglicht es also, daß der Durchschnitt der Arbeitszeit für das ganze Jahr berechnet wird, wodurch Frankreich noch erheblich über die Bestimmungen in Deutschland mit dem Monatsdurchschnitt hinausgeht. Das Gesetz sieht ferner Ausnahmen, und zwar sowohl regelmäßig wiederkehrende wie auch zeitweilige vor; in dieser Beziehung und abgesehen von Fällen, wo es sich um Abwendung von Unfällen und Beseitigung von deren Folgen handelt, läßt die Verordnung Überstunden bis zu 450 im Jahre zu. Diese Bestimmung, nach der also erheblich mehr als eine tägliche Überstunde möglich ist, kann wohl nur als eine weitgehende Durchbrechung des Achtstundentags bezeichnet werden. Betreffs der Lokomotivführer, Heizer und Zugbegleiter lassen es die neueren Bestimmungen bei der bisherigen Regelung, wonach Anwesenheit und Arbeit als gleichbedeutend behandelt wird. Es wird die Hoffnung ausgesprochen, daß die Verordnung vom 14. September 1922 erhöhte Leistungen der französischen Eisenbahnen ermöglichen wird.

— **Die Internationale Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft.** Die „Chronique des Transports" beschäftigt sich in ihrer Nr. 18 vom 25. September in einem erregten Aufsatz mit den Vorgängen in der Internationalen Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft. Es wird daran erinnert, daß am 6. September in Brüssel, am Sitze der Gesellschaft, eine außerordentliche Versammlung stattgefunden habe, zu der die Aktionäre eingeladen waren, um sich über eine etwaige Kapitalserhöhung schlüssig zu werden. Es sollen 65 800 neue Stammaktien zu 250 Fr. ausgegeben werden, von denen 31 425 zur Beschaffung neuer Wagen durch eine englische Gesellschaft, nämlich die Birmingham Carriage and Waggons Limited bestimmt sind. Da sich eine Minderheit des Verwaltungsrates dem Plan nicht geneigt zeigte, brachte ein einflußreicher Aktionär, M. Marquet, einen Antrag auf Ablehnung ein, blieb aber mit 98 955 gegen 53 277 Stimmen bei 4002 Stimmenthaltungen in der Minderheit.

Die „Chronique des Transports" meint, daß es sich bei der geplanten Kapitalserhöhung um die Absicht handle, das mächtige belgisch-französische Unternehmen durch Vermittlung englisch-italienischer Finanzleute unter deutsche Kontrolle zu bringen. Der „Temps" habe bei dieser Gelegenheit schon darauf hingewiesen, daß es in der Gesellschaft zwei Gruppen gebe, nämlich neben der französisch-belgischen eine fremde Gruppe, die englische, italienische und neutrale Finanzleute umfasse. Die letztere Gruppe versuche die französisch-belgische Gruppe zu verdrängen und habe zwei Vorstandsmitglieder der französisch-belgischen Mehrheit für sich zu gewinnen gewußt. Die geplante Kapitalserhöhung biete der fremden Gruppe die Möglichkeit, auf dem Umwege der Ausgabe von 31 400 Aktien an eine englische Gesellschaft den maßgebenden Einfluß in der Internationalen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft zu gewinnen, die zweifellos mit der Mitropa vereinigt werden solle. Man wisse, daß die Mitropa eine Gründung des deutschen Reiches sei, die dazu bestimmt war, nach dem von Deutschland erwarteten deutschen Siege ganz Europa zu bedienen. Die Mitropa habe bereits in der Schweiz eine Niederlassung für den Speise- und Schlafwagenbetrieb, die unter dem Namen „Société Transcontinent" bekannt sei, und an deren Gründung wiederum die englische Gruppe beteiligt sei, die man jetzt wieder auftauchen sehe.

Die französischen Belange seien hiernach ernstlich gefährdet. Aber noch sei die Partie nicht verloren. Denn der Erfolg, den die fremde Gruppe errungen habe, sei nur infolge der Abwesenheit einer großen Zahl französischer Aktionäre möglich gewesen. Eine Generalversammlung soll am 29. September stattfinden. Bis dahin würden die französischen Aktionäre Zeit haben, zu einem festen Zusammenschluß zu gelangen, um die englisch-deutschen Pläne zu durchkreuzen. Übrigens verfolge auch die Regierung die Frage mit großer Aufmerksamkeit. Denn es entspreche nicht dem nationalen Wohl, auf den französischen Linien Wagen und Angestellte einer Gesellschaft zuzulassen, der man nach mehr als einer Seite mißtrauen müsse.

Man habe von verschiedenen Seiten betont, daß die Regierung auch die Mittel haben würde, um die Machenschaften zu verhindern. Die Internationale Schlafwagengesellschaft beziehe die Hälfte ihrer Einnahmen von französischen Eisenbahnen. Die Regierung brauche also nur die Erneuerung der Verträge zu verbieten, die zwischen der Schlafwagengesellschaft und den französischen Eisenbahnen geschlossen seien, um die alten französisch-belgischen Rechte zu retten.

Übrigens habe am 10. September eine Besprechung zwischen den Herren Poincaré, Manoury, de Lasteyrie und Le Troquer stattgefunden, in der verschiedene Maßnahmen erörtert seien, die geeignet wären, von vornherein das geplante Vorgehen zu verhindern.

Druckfehlerberichtigung.

In dem Leitaufsatz der Nr. 40: „Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 9. und 10. Band" muß es auf S. 654, 2. Spalte, 2. Absatz in der 5. Zeile statt „angezogenen" Grenzen heißen: „e n g - gezogenen" Grenzen und auf S. 655, 1. Spalte, 2. Absatz, in der Zeile 7 statt „nach" heißen: „n o c h v o r".

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Stationen.

R e i c h s b a h n d i r e k t i o n S t e t t i n. Am 1. Oktober 1923 ist der zwischen den Stationen Speck und Schönhagen rechts der Bahnstrecke Gollnow-Kolberg in Km. 32,56 gelegene Haltepunkt Burow für den Personenverkehr eröffnet worden. Zur Bedienung des Haltepunktes halten alle Personenzüge.

Änderung von Stationsnamen.

R e i c h s b a h n d i r e k t i o n O s t e n. Die westlich des Korridors in der jetzigen Provinz „Grenzmark" gelegenen Stationen Buchholz (Westpr.), Flatow (Westpr.), Kujan (Westpr.), Linde (Westpr.), Seegenfelde (Westpr.), Wengerz (Westpr.), Wittenberg (Westpr.) haben vom 20. September 1923 an Stelle der Zusatzbezeichnung „Westpreußen" die Zusatzbezeichnung „Grenzmark" erhalten.

R e i c h s b a h n d i r e k t i o n D r e s d e n. Vom 1. Oktober 1923 ab hat der an der Linie Zittau-Löbau gelegene Bahnhof Neucunnersdorf (Sa.) die Bezeichnung „N i e d e r c u n n e r s - d o r f" erhalten.

B u n d e s b a h n d i r e k t i o n W i e n - N o r d o s t. Mit 1. Oktober 1923 ist die Bezeichnung der Haltestelle „B r e i t e n l e e - K a g r a n" auf „K a g r a n" und des Bahnstationsamtes „G r o ß I n z e r s d o r f" auf „G r o ß I n z e r s d o r f - G a i s e l b e r g" abgeändert worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 172 vom 5. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vorlage für die diesjährige Vereinsversammlung.

Nr. IV 228 vom 3. Oktober 1923 an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, die Anhaltische Landes-Eisenbahngemeinschaft in Dessau, die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn und die Reichsbahndirektionen Magdeburg und Cassel, betreffend Antrag auf schiedsgerichtliche Entscheidung in einem Streitfalle.

Nr. IV 241 vom 28. September 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend die Preise für die kostenpflichtigen Abdrucke und für die amtlichen Bekanntmachungen der Vereinszeitung, zu unserem Schreiben vom 6. Juni 1923, Nr. IV 178.

Nr. V 497 II. Angabe vom 5. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Haltepunktes Burow für den Personenverkehr.

Am 1. Oktober 1923 ist der zwischen den Stationen Speck und Schönhagen rechts der Bahnstrecke Gollnow-Kolberg in km 32,56 gelegene Haltepunkt Burow für den Personenverkehr eröffnet worden. Zur Bedienung des Haltepunktes halten alle Personenzüge.

Stettin, im Oktober 1923. (1413)

Reichsbahndirektion.

2. Lagergeldsätze.

Erhöhung der Stand- und Lagergeldsätze.

Wegen der großen Entladerückstände, der Überfüllung der Lagerräume und der dadurch für die Allgemeinheit entstehenden Schäden werden mit Genehmigung

der Landesaufsichtsbehörde auf den Bahnhöfen Elberfeld-Steinbeck, Mirke, Ottenbruch, Varresbeck, Barmen Hbf., Unterbarmen, Rittershausen, Heubruch, Loh, Wichlingshausen, Ronsdorf, Lüttringhausen, Lennep, Remscheid, Remscheid-Bliedinghausen, -Güldenwerth, -Hasten, -Vieringhausen, Solingen Hbf., -Nord, Gräfrath, Wald, Ohligs, Hilden, Opladen, Benrath, Düsseldorf-Reisholz, -Gerresheim, Erkrath, Gruiten, Haan, Vohwinkel, Dornap-Hahnenfurth, Aprath, Neviges, Langenberg (Rhld.), Nierenhof, Wülfrath, Velbert, Hofermühle, Flandersbach, Langerfeld (Westf.), Silschede, Sprockhövel, Bredenscheid, Osberghausen, Dieringhausen die Standgeldsätze vom 5. Oktober d. J. ab auf das Fünffache, auf den Bahnhöfen Benrath, Düsseldorf-Reisholz und -Gerresheim außerdem die Lagergeldsätze vom gleichen Zeitpunkt ab auf das Dreifache der jeweilig gültigen Sätze erhöht. (1425)

Elberfeld, den 29. September 1923.
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft A. Tfv. 2.

In den Ausführungsbestimmungen zu § 75 (Lieferfrist) wird im Absatz b (Zuschlagsfristen für einzelne Bahnen) mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1923 nachgetragen:

„Im Verkehr mit schmalspurigen Bahnen ruht die Lieferfrist für den Fall, daß auf der Übergangsstation wegen Mangels an Güterwagen zum Umladen oder wegen Mangels an Rollschemeln eine Wagenladung stilliegen muß.“

Die zurzeit bei einzelnen Bahnen vorhandenen diesbezüglichen Anmerkungen fallen fort.

Berlin, den 4. Oktober 1923. (1416)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teil I (Tfv. I b und 501).

Am 10. Oktober 1923 treten in Kraft:

1. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Januar 1923 der Nachtrag XIII;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag XVII.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs, insbesondere die mit unserer Bekanntmachung vom 6. Oktober 1923 bekanntgegebenen Erhöhungen im Güter- und Tierverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 6. Oktober 1923. (1424)
Reichsbahndirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 10. Oktober 1923 tritt der Nachtrag VI in Kraft, der neben einer Änderung der besonderen Tarifvorschriften die seit 18. September 1923 gültigen festen (wertbeständigen) Grundzahlen enthält.

Dresden, am 8. Oktober 1923. (1429)
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Am 1. Oktober 1923 wird der auf der Strecke Groschowitz-Brockau an der Abzweigung nach dem Personenbahnhof Oppeln liegende, bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr dienende Bahnhof Oppeln Ost für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe notwendig ist, wird bis auf weiteres ausgeschlossen. Mit dem Eröffnungstage wird die Station Oppeln Ost in die obenbezeichneten Tarife einbezogen. Bis zur Durchführung in den Tarifen sind die Tarifentfernungen von Czarnowanz zuzüglich 6 km zu bilden.

II. Mit Wirkung ab 15. Oktober 1923 ist nach Gochsheim (Ufr.) die Station Goldbach auf Seite 29 wie folgt zu ergänzen:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Goldbach . . .	801	705	675	615	596	561	563	573	583	592	590	591

III. Oppeln Ost leitet wie Oppeln, Goldbach wie Aschaffenburg Hbf.

IV. Die Entfernung Poremba-Görlitz (Seite 21 des Nachtrags I) beträgt jetzt 330 km, die Entfernung Zaborze-Görlitz (Seite 30 des Nachtrags I) 329 km.

München, 3. Oktober 1923. (1415)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 6. Oktober 1923 veröffentlichte Tariferhöhung von rund 100 % zum 10. Oktober 1923 wird für die Hefte C Ia (Frachtsatzzeiger), C Ib (Stationsfrachtsätze sowie Zuschlags- und Anstoßfrachten), C Ic (örtliche Gebühren), C II (Ausnahmetarife) und den Ausnahmetarif 6 für Kohlen durch die Umrechnungstafel Nr. 6, die nach Maßgabe der Schlüsselzahl 72 000 000 aufgestellt ist, durchgeführt. Für das Heft 4 (Besondere Bestimmungen) gilt das Gleiche, nur werden die Gebühren im Abschnitt C (Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif) durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger in Reichsmark veröffentlicht. In der Umrechnungstafel sind bei den Reichsmarkbeträgen die letzten 3 Stellen weggelassen, die aber bei der Umwandlung mit zu berücksichtigen sind.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Oktober 1923. (1428)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1923 tritt der Nachtrag 18 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um rund 100 v. H. durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1431)

Berlin, den 6. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahntiertarif Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. J. werden im Abschnitt F die besonderen Frachtzuschläge um 100 v. H. erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1432)

Elmshorn, den 6. Oktober 1923.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Weiterabfertigung von Gütern.

Vom 9. Oktober 1923 ab ist die Weiterabfertigung von Wagenladungen in dem Bezirk der Rbd. Oldenburg vorübergehend verboten. (1426)

Oldenburg, den 6. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 8. Oktober 1923 wird der Nachtrag I ausgegeben. Er enthält eine Neufassung des Ausnahmetarifs 8 für frische usw. Seefische, durch die einerseits eine teilweise Ermäßigung der Frachtsätze eintritt, anderseits eine Ausdehnung auf Heringsmilch und Heringsrogen sowie eine Ermäßigung in der Gewichtsberechnung für Seemuscheln wirksam wird. Außerdem treten in den Geltungsbereichen verschiedene Änderungen ein. Das frühe Inkrafttreten der letztbezeichneten Änderungen, soweit sie mit Erhöhungen verbunden sind, gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (1418)

Abzüge sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, erhältlich.

Berlin, den 4. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 8. Oktober 1923 werden in den Ausnahmetarif 22 Palmennußkerne (Palmkerne) einbezogen und die Stationen Bietigheim und Mannheim Industriehafen aufgenommen. (1417)

Näheres siehe nächsten Tarif-Anzeiger.

Berlin, den 4. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 8. Oktober 1923 bis 31. Dezember 1923 tritt der frühere Ausnahmetarif 15 a für frische Kartoffeln zur Volksernährung in der Tschechoslowakei wieder in Kraft. Das Nähere enthält der nächste Tarif-Anzeiger.

Berlin, den 4. Oktober 1923. (1419)
Reichsbahndirektion.

Freien Grunder Eisenbahn.

Ab 1. Oktober 1923 tritt eine Verdoppelung der besonderen Frachtzuschläge ein. Dieselben betragen mithin vom genannten Zeitpunkt in Tarifpfennig: 24 Pfennig für Eilstückgut, 12 Pfennig für Frachtstückgut, 8 Pfennig für Wagenladungen für je 100 kg. (1409)

Frankfurt a. M., den 29. Sept. 1923.
Die Direktion.

Weimar-Rastenberger Eisenbahn.

Ab 12. Oktober 1923 werden die Tarifentfernungen für den Güterverkehr erhöht. Näheres durch die Dienststellen.

Berlin, den 2. Oktober 1923. (1410)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife Teil I und II.

Mit Wirkung vom 10. Oktober 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachten, sowie die Neben- und örtlichen Gebühren um rund 100 v. H. erhöht. Infolgedessen wird vom gleichen Zeitpunkt ab die für den Güterverkehr gültige Schlüsselzahl zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark von 36 000 000 auf 72 000 000 festgesetzt. Aus diesem Anlaß wird die Tafel Nr. 6 zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark neu ausgegeben; ferner erscheinen Tarifnachträge zu einzelnen Tarifen sowie eine Umrechnungstafel für den Tierverkehr. Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 6. Oktober 1923. (1423)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Im Güterverkehr der bad. schweiz. Übergänge, sowie der auf schweizerischem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen mit der Schweiz treten am 1. Oktober 1923 für die Zeit bis 15. November bzw. 31. Dezember l. J. Frachtermäßigungen für Weinobst, Obstmost und Obstwein, sowie für Heu, Stroh und Häcksel in Kraft.

Weiter werden vom gleichen Zeitpunkt an im erstgenannten Verkehr die Ausfuhrfrachtsätze für Granit und Kalzium-Karbid ermäßigt und für Schokolade nach Basel bad. Bf. transit ermäßigte Ausnahmesätze eingeführt.

Näheres ist aus unserm Tarifanzeiger zu ersehen. (1421)

Karlsruhe, den 5. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. II. 23.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsätze für Feld-Gartenfrüchte (insbesondere frische Äpfel) auf den außeritalienischen Strecken ermäßigt. Die Stationen Frankfurt (M) Süd, Frankfurt (M) West und Stuttgart Nord werden mit direkten Frachtsätzen in die Tarife Nr. 11, 12 u. 13 aufgenommen. Näheres durch Tarif- u. Verkehrsanzeiger. Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros. (1414)

Frankfurt (Main), den 1. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verkehr von Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Kattowitz nach Cosel Hafen und Oppeln Hafen die Umschlagsgebühren in Überweisung verrechnet und erhoben. Im Verkehre von diesen Umschlagsstellen nach Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz können die Umschlagsgebühren frankiert oder überwiesen werden. (1408)

Oppeln, den 1. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln,
(Oberschles. Eisenbahnen) zugleich
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1923 werden a) der Nachtrag XX zum Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2, b) der Nachtrag XX zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien und c) der Nachtrag XXIII zum Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal herausgegeben. Sie enthalten die seit dem 18. September 1923 gültigen wertbeständigen Grundzahlen und die seit dem 1. September 1923 eingeführten Erhöhungen der in Reichsmark festgesetzten Tierfrachtsätze und Nebengebühren. Vom 10. Oktober 1923 ab beträgt die Schlüsselzahl 72 000 000. Der Nachtrag zu b) enthält außerdem Entfernungen für die neue Station Altenberg (Erzgeb.) der Schmalspurlinie Heidenau-Altenberg (Erzgeb.). Die Durchführung der ab 10. Oktober 1923 eintretenden Tariferhöhungen mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Nachträge können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden.

Dresden, am 8. Oktober 1923. (1430)
Reichsbahndirektion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1923 werden die Personenfahrpreise und die Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze um 100 v. H. erhöht. Die in den Ausführungsbestimmungen der vorgenannten Tarife enthaltenen sonstigen Gebührensätze werden in gleichem Maße heraufgesetzt. Vom gleichen Zeitpunkt ab wird die Schlüsselzahl für den Personen- und Gepäckverkehr von 30 000 000 auf 60 000 000 und für den Expreßgutverkehr unter Verdoppelung der Grundbeträge von 36 000 000 auf 72 000 000 erhöht.

Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt. Zum Deutschen Eisenbahn Personen- und Gepäcktarif, Teil I, erscheint der Nachtrag XVII.

Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 6. Oktober 1923. (1422)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I. Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1923 werden die Bahnhöfe Oberspree und Spindlersfeld für den Gepäck- (einschl. Fahrrad-) und Expreßgutverkehr geschlossen.

Die Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1411)

Berlin, den 30. September 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 9. Oktober 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 14 000 000 ℳ für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (1412)

Berlin, den 2. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 10. Oktober 1923 werden die Fahrpreise des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs um ungefähr 100 v. H. erhöht. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B zu § 32 EVO.) beträgt künftig 30 000 000 ℳ, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO.) 24 000 000 ℳ. Die in der bes. Ausf.-Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf Friedhof betragen künftig:

unter 1 a 1: 78 000 000 ℳ, 142 000 000 ℳ, 252 000 000 ℳ,
unter 1 a 2: 2 160 000 000 ℳ,
unter 1 b 1: 96 000 000 ℳ, 192 000 000 ℳ, 310 000 000 ℳ,
unter 1 b 2: 2 784 000 000 ℳ.

Die in der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 47 EVO. angegebene Desinfektionsgebühr beträgt künftig 136 000 000 ℳ.

Im Anhang „Abfertigung von Reisegepäck von und nach Berliner Vorortstationen im Fernverkehr“ werden die im ersten Satz auf S. 15 des Tarifs angegebenen Überführungs- und Zuführungsgebühren wie folgt geändert:

Zu A Zuführungsgebühr	Zu B Zuführungs- u. Überführungsgebühr
für je angefangene 10 kg	
6 000 000 ℳ	6 000 000 ℳ + 14 000 000 ℳ

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderungen des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 8. Oktober 1923. (1427)
Reichsbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Der Anstrich der Eisenkonstruktion der Rahmenwände für die Fenster der Längsseite und Schürzen der Hallen des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin (rd. 2300 qm Fensterfläche) soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen liegen in der Bauabteilung aus und können zum Preise von 17 000 000 Mark gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung des Betrages sowie bei Zusendung Porto für Doppelbrief bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet am 16. 10. 23, mittags 12 Uhr, im Geschäftszimmer der Bauabteilung statt, wohin die Angebote bis zu diesem Termin versiegelt und mit entsprechender Aufschrift einzusenden sind. Zuschlagsfrist bis zum 30. 10. 23. Frist für die Vertragserfüllung 4 Wochen.

Eisenbahnbauabteilung 2.
Berlin NW. 7, (1420)
Prinz-Louis-Ferdinand-Straße 12.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 42. Berlin, den 18. Oktober 1923. LXIII. Jahrgang.

Am 24. Oktober 1923 findet **in Dresden** die **58. Vereinsversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen** statt. Die Tagung beginnt pünktlich 9 Uhr vormittags und zwar nicht, wie zuerst vorgesehen, in der Technischen Hochschule, sondern **im Hotel Bristol,** Bismarckplatz 5—7.

Die Geschäftsführende Verwaltung.

Inhalt:

Beratungen des Technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Im Anschluß an die Mitteilungen über die Arbeiten der ständigen Ausschüsse des Vereins in Nr. 41 dieser Zeitung sei im nachstehenden kurz auf die Beratungen des Technischen Ausschusses hingewiesen, die unter dem Vorsitz des Ministerialrates, Direktor von Samarjay von der Direktion der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Lübeck am 5./7. September 1923 stattgefunden haben.

1. Frage der Einführung einer selbsttätigen durchgehenden Bremse für Güterwagen.

Über diese Angelegenheit hat der Technische Ausschuß einen Gesamtbericht aufgestellt, der neben einem allgemeinen Bericht die Entwicklung der vom Verein erprobten Bremsbauarten, und zwar der Vakuumbremse, der Karpenterbremse, der Westinghousebremse, der Knorreinkammerbremse und der Kunze-Knorrbremse enthält. Mit diesem Bericht hat der Ausschuß die ihm gestellte Aufgabe abgeschlossen, da die Einführung einer Güterzugbremse selbst nicht eine Angelegenheit des Vereins, sondern der beteiligten Regierungen ist. Die hierbei geleistete Arbeit, die nur unter Ausführung jahrelanger, mühsamer und kostspieliger Versuche erledigt werden konnte, darf wohl als eine der wichtigsten Angelegenheiten angesehen werden, die den Verein seit seinem Bestehen beschäftigt hat.

2. Prüfung der Frage der Schaffung guter Wohnungen für die Eisenbahnbediensteten bei Anlage großer Bahnhöfe, Errichtung von Eisenbahnerkolonien unter besonderer Berücksichtigung der Eigenheimfrage.

Die Frage ist zunächst nur vom technischen Standpunkt geprüft worden. Es sind Grundsätze für die Schaffung von Wohnungen für Eisenbahnbedienstete aufgestellt worden, die für die Gesamtwohnfläche, die Grundrißanordnung, die Ausgestaltung der einzelnen Räume, Nebenräume, Stallungen usw. Richtlinien geben. Von einem Abdruck dieser Grundsätze muß hier abgesehen werden, doch sollen sie demnächst im technischen Vereinsorgan veröffentlicht werden. Die weitere Prüfung der Frage, insbesondere vom verwaltungsseitigen Standpunkt aus, wird vom Satzungsausschuß des Vereins vorgenommen werden.

3. Überprüfung des § 125 der Technischen Vereinbarungen (TV.) betreffend Wagenlängen und Überhänge.

Die Erledigung dieser Aufgabe hat für den Wagenbau wichtige neue Bestimmungen geschaffen, die zu Änderungen der §§ 77 (Puffer), 125 (Wagenlängen und Überhänge), 136 (Übergangsbrücken und Faltenbälge) geführt haben. Den Berechnungen ist die bereits in den Jahren 1897 und 1911 gemachte Annahme zugrunde gelegt, daß die beiden zu untersuchenden Wagen ein Gleis mit Bogen und Gegenbogen von 180 m Halbmesser und einer Zwischengeraden von 10 m Länge durchlaufen. Über die vorgenommenen einzelnen Untersuchungen, insbesondere hinsichtlich Überdeckung der Pufferscheiben, hinsichtlich des freien Spiels zwischen Pufferscheibe, Faltenbalgrahmen und Übergangsbrücken u. a. gibt die Lübecker Niederschrift eingehende Auskunft. Der Vergleich der neuerrechneten Wagenlängen mit den gegenwärtig vorgeschriebenen ergibt, daß die neuen Längen bei den größeren Drehzapfenabständen um wenig größere, bei den kleineren Drehzapfenabständen merklich kleinere Werte ergeben, sie passen sich den bestehenden Wagenbauarten und Bedürfnissen besser an.

4. Einarbeitung der Berner Beschlüsse vom 14. Dezember 1912 in das Radstandsverzeichnis (RV.), die Technischen Vereinbarungen (TV.) und das Vereins-Wagen-Übereinkommen (VWÜ.).

Die Einarbeitung der Berner Beschlüsse in das RV. und das VWÜ. sowie in den § 140 der TV. war vom Technischen Ausschuß bereits in der Sitzung in Braunschweig im April 1914 erledigt worden (vgl. Nr. 38/1914 d. Ztg.). Damit war jedoch nur ein Teil der dem Technischen Ausschuß obliegenden Aufgaben gelöst. Im Laufe der Beratungen hatte sich ergeben, daß auch eine Umarbeitung der Bestimmungen der TV. und der Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokalbahnen (Grz.) über die Umgrenzung des lichten Raumes, über die Gleisabstände, ferner über die Wagenumgrenzung und die Einschränkungen der Breitenmaße der Wagen notwendig war. Diese Aufgaben sind in der Lübecker Sitzung des Technischen Ausschusses erledigt worden. Es ist ein Nachweis über den erforderlichen lichten Raum auf vollspurigen Eisenbahnen zufolge Einführung des Transitwagens und der internationalen Ladetabelle unter Berücksichtigung der am Oberbau und an den Fahrzeugen auftretenden Betriebsunregelmäßigkeiten aufgestellt worden, auf Grund dessen eine Reihe von neuen Bestimmungen für die TV. und Grz. beschlossen wurden, die sich auf die vorerwähnten Aufgaben beziehen, die im einzelnen auszuführen hier aber zu weit führen dürfte. Die Beschlüsse werden in kurzem als Nachtrag zu den TV. und Grz. herausgegeben werden. Außerdem werden die Bestimmungen über die Einschränkungen der Breitenmaße der Wagen graphisch dargestellt und die Schaulinien als besondere Drucksache herausgegeben werden. Sie sind durch C. W. Kreidels Verlag, Berlin, käuflich zu erwerben.

5. Prüfung der §§ 86³, 108 und 116³ der Technischen Vereinbarungen über das Herabreichen der Kupplungen an Lokomotiven, Tendern und Wagen unter 130 mm über Schienenoberkante.

Im Zusammenhange mit den vorstehenden Beschlüssen ist die Bestimmung des Artikels II § 18 der Technischen Einheit, Fassung 1913 in die TV. und Grz. eingearbeitet, sie lautet: „Kupplungsteile, die auf weniger als 140 mm über Schienenoberkante herabreichen könnten, müssen wenigstens auf diesen Abstand eingeschraubt oder aufgehängt werden können“. Die Bestimmung ist sowohl für den Bau der Lokomotiven als auch der Wagen maßgebend. Der für die beweglichen, dem Federspiele nicht folgenden Lokomotivteile bisher vorgeschriebene Abstand von 60 mm über Schienenoberkante ist weiterhin beibehalten worden.

6. Vereinfachung und Vereinheitlichung des Streckenbewachungsdienstes.

Nach einem früheren Gutachten des Technischen Ausschusses (Vereinsversammlung 1910) genügt, soweit es sich um die regelmäßigen täglichen Streckenbegehungen handelt, bei einwandfreiem Bahnzustande auch für die verkehrsreichsten Hauptbahnen mit ununterbrochenem Dienst und Zuggeschwindigkeiten bis 100 km und mehr in der Stunde eine dreimalige Untersuchung, wovon eine in die Zeit der Dunkelheit zu fallen hat.

Auf Hauptbahnen mit mäßigerem Verkehr und Zuggeschwindigkeiten bis 75 km in der Stunde wurde eine zweimalige tägliche Begehung auch bei ununterbrochenem Verkehr als ausreichend erachtet, eine täglich einmalige Untersuchung bei längerer nächtlicher Betriebsruhe sowie bei Bahnen mit Geschwindigkeiten bis zu 50 km.

Eine Begehung in größeren Zeitabständen genügte bei Geschwindigkeiten bis 25 km.

Auf Grund der bisher gewonnenen Erfahrungen ist nunmehr ein neues Gutachten aufgestellt, nach dem bei einwandfreiem Bahnzustande auch für die verkehrsreichsten Hauptbahnen mit Zuggeschwindigkeiten über 75 km in der Stunde eine täglich einmalige Untersuchung genügen soll. Auf Hauptbahnen mit mäßigerem Verkehr und Zuggeschwindigkeiten über 50 bis 75 km in der Stunde wird eine wöchentlich dreimalige Begehung als ausreichend erachtet, eine wöchentlich einmalige Untersuchung bei Bahnen mit Geschwindigkeiten über 25 bis 50 km. Bei Lokal- und Kleinbahnen mit Geschwindigkeiten von 25 km oder weniger können die Zeitabstände für die durchzuführenden Begehungen angemessen vergrößert werden, in allen übrigen Fällen hat die vorumschriebene Anzahl der Untersuchungen als Mindestanzahl zu gelten. Alle diese Untersuchungen sollen in die Zeit der Tageshelle fallen und in annähernd gleichen Zeitabständen aufeinander folgen. Nächtliche Begehungen können entfallen, soweit nicht bestimmte Gründe vorliegen, welche die regelmäßige oder fallweise Vornahme solcher Begehungen notwendig oder angezeigt erscheinen lassen. Bei nicht einwandfreiem Bahnzustand, ferner unabhängig hiervon bei besonderen Vorkommnissen, wie: Sturmwind, Wolkenbrüchen oder lang anhaltenden Niederschlägen, Überschwemmungen, Schneeverwehungen, ferner bei Frost und Tauwetter, wenn diese betriebsgefährliche Erscheinungen zeitigen können, weiter zu Zeiten großer Hitze dort, wo Wald- oder sonstige Brände oder Gleisverwerfungen zu befürchten sind usw., hat eine entsprechend verstärkte Streckenuntersuchung, unter Umständen eine ständige Überwachung der bedrohten Stellen, einzutreten.

Die Bestimmungen der TV. über die Untersuchung der Bahn sind entsprechend geändert und es wird empfohlen, bei den Staatsregierungen auf eine entsprechende Abänderung entgegenstehender gesetzlicher Bestimmungen hinzuwirken.

Ferner ist über die Auflassung von Wegschranken auf Hauptbahnen ein Gutachten erstellt, daß die Frage vom sicherheitlichen und vom wirtschaftlichen Standpunkt untersucht. Die Auflassung von Abschrankungen und die Errichtung neuer, unabgeschrankter und zugleich unbewachter Wegübergänge auf Hauptbahnen machte die Abänderung einiger Bestimmungen der TV. notwendig. Den Vereinsverwaltungen ist auch in diesem Falle empfohlen, bei den Staatsregierungen auf eine entsprechende Abänderung entgegenstehender gesetzlicher Bestimmungen hinzuwirken.

7. Aufstellung eines Verzeichnisses der Benennung von Wagen und Wagenteilen in deutscher, französischer und italienischer Sprache.

Das Verzeichnis enthält die einheitlich festgelegten Benennungen von Eisenbahnwagen, ihrer wesentlichen Teile und Ausrüstungstücke.

Es wird empfohlen, diese Benennungen im inneren Dienst, im Vereinsverkehr und im Verkehr mit den vereinsfremden Verwaltungen, besonders in allen Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung anzuwenden.

Das Verzeichnis wird als besondere Drucksache herausgegeben werden und kann durch den Verlag C. W. Kreidel, Berlin, bezogen werden.

8. Änderung der auf Blatt VIII der Technischen Vereinbarungen angegebenen Festigkeitsziffern für die Schraubenkupplungen.

Für die Festigkeit des Rohmaterials der Schraubenkupplung waren bisher auf Blatt VIII der TV. die Stufen von mehr als 35 bis einschließlich 40 kg/qmm und von mehr als 45 bis einschl. 50 kg/qmm vorgesehen. Da nach den vorliegenden Erfahrungen der Unterschied zwischen der unteren und oberen Grenze der Festigkeitszahlen mit 5 kg/qmm zu gering bemessen war, beschloß der Ausschuß, nur noch die Festigkeit von 45—52 kg/qmm vorzuschreiben und für die Abmessungen der Laschen und Schraubenspindeln die bisherigen Maße der Festigkeitsstufe von 35—40 kg/qmm beizubehalten.

9. Einheitliche Ausführung des Anschlußstückes an der Füllvorrichtung der Wasserbehälter der Personenwagen.

Im Hinblick darauf, daß im internationalen Verkehr (RIC.) sowohl ein Bügelverschluß als auch Bajonettverschluß zugelassen ist, wurde von einer bindenden Bestimmung für eine be-

stimmte Bauart des Abschlußstückes für die Fülleinrichtung der Wasserbehälter abgesehen und nur empfohlen, hierfür den bekannten Bügelverschluß zu verwenden, der bei den einteiligen Dampfheizschläuchen üblich ist. (Blatt XI der TV.)

10. Ergänzung des § 134 der Technischen Vereinbarungen durch eine Bestimmung über die Anbringung fester Ketten an den Drehschemeln der Langholzwagen.

Gemäß Anlage II, § 13, Punkt 2 des VWÜ. sind Langholzladungen durch Umschlingung mit starken, an den Schemeln befindlichen Ketten gegen Verschiebungen zu sichern. Diese Vorschrift bedingt die Ausrüstung der neuen und der bestehenden Langholzwagen mit fest an den Drehschemeln angebrachten Ketten.

Es ist deshalb folgende Vorschrift in die TV. aufgenommen worden:

Schemelwagen, deren Drehschemel oben mit scharfen Zinken versehen sind, müssen spätestens bis zum 30. Juni 1924 mit mindestens 2 Ketten ausgerüstet sein, die mit den Drehschemeln fest verbunden sind und deren freie Enden Haken zum Einschlagen in die Hölzer haben. Empfohlen wird, an jedem Drehschemel 4 Ketten in der Weise anzubringen, daß an jedem Drehschemelende auf jeder Seite je eine Kette vorhanden ist. Werden nur 2 Ketten angebracht, so ist im mittleren Teil des Drehschemels nach jeder Seite 1 Kette anzuordnen. Bei 4 Ketten soll jede Kette mindestens 2700 mm, bei 2 Ketten mindestens 4000 m lang sein. Die Kettenglieder sollen mindestens 13 mm stark sein.

11. Einführung einheitlicher Abkürzungen für Lokomotiven und Tender.

Als Ergänzung des im November 1908 ausgegebenen Merkblattes über die Bezeichnung der Lokomotiven ist ein neues vervollständigtes Merkblatt aufgestellt worden, das Vorschläge für die einheitliche Bezeichnung der Dampflokomotiven, Tender, elektrischen Lokomotiven und Triebwagen enthält und demnächst vom Verein als besondere Drucksache herausgegeben werden wird.

12. Änderung des § 159 der Technischen Vereinbarungen über die Länge und Belastung der Züge.

Da die jetzige Bestimmung des Abs. 2 des § 159 der TV. im Widerspruch stand mit den im praktischen Betriebe tatsächlich vorkommenden Verhältnissen, ist sie wie folgt neu gefaßt worden: „Die Länge und Belastung der Züge ist nach den Neigungsverhältnissen der Bahn, den Gleisanlagen und sonstigen Einrichtungen der Stationen sowie der Bauart der Fahrzeuge zu bemessen; es wird empfohlen, die Länge und Belastung der Züge unter Berücksichtigung der Bahnneigungen und Zuggeschwindigkeiten so zu bemessen, daß bei der Fahrt im Beharrungszustande die Zugkraft an der Spitze des Zuges 15 t in der Regel nicht überschreitet.“

13. Eine Reihe von Anträgen auf Ergänzung und Abänderung der Bestimmungen des VWÜ. sind vom Technischen Ausschuß behandelt und an den Wagenausschuß weitergegeben worden. Dieser hat sie bei der Neubearbeitung des VWÜ. (vgl. Nr. 41/1923 S. 670 d. Ztg.) berücksichtigt.

14. Schließlich ist noch eine Reihe neuer Anträge beraten worden, die teils noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnten, teils aber auch erst den zuständigen Fachausschüssen zur Vorberatung zugewiesen werden mußten.

15. In Angelegenheit des technischen Vereinsorgans nahm der Ausschuß Kenntnis von den neuen Verträgen mit der Schriftleitung und dem Verlage, die vom Fachblattausschuß entworfen und von einem gemischten Ausschuß, bestehend aus Verwaltungen des Satzungsausschusses und des Technischen Ausschusses bzw. dessen Fachblattausschusses, in einer Sitzung in München am 8. März 1923 endgültig festgestellt worden waren. Als maschinentechnischer Hauptschriftleiter ist Dr.-Ing. Uebelacker, Oberregierungsbaurat bei der Reichsbahndirektion Nürnberg, und als stellvertretender Schriftleiter und zur Unterstützung auf bautechnischem Gebiet Dr.-Ing. Bloss, Regierungs- und Baurat bei der Reichsbahndirektion Dresden, gewonnen worden. Der Verlag des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens erfolgt nach wie vor durch C. W. Kreidels Verlag in Berlin.

Der neue Hauptbahnhof Stuttgart und seine Lehren.

Vom Regierungsrat **Gall**, Vorstand des Hauptbahnhofs Stuttgart.

(Schluß.)

VII. Das Nachrichtenwesen.

Die Wirksamkeit der Leitung und Überwachung des Fahrdienstes wie des gesamten Dienstes eines großen Bahnhofs wird ausschlaggebend beeinflußt von einer zweckentsprechenden Gliederung des Nachrichten- und Befehlausgabewesens sowie einer richtigen Verteilung und Zusammenfassung der Vermittlungsstellen.

Bei einer Längenausdehnung der neuen Bahnhofanlage von der Eingangshalle bis zum Ende des Abstellbahnhofs von 2,3 km und der Diensträume der Bahnstation und ihrer Dienststellen im Empfangsgebäude allein von 355 m war.

1. für den Boten- (Akten-, Befehl- und Telegrammzustell-) Dienst aus Gründen der Geschäftsbeschleunigung und Personalersparnis eine ausgedehnte Rohrpostanlage mit je einer Zentrale in der Briefstelle bei der Gepäckabfertigung und beim Telegraphenamt vorgesehen. Die Not der Zeit ließ sie auf eine einfache Verbindung zwischen Telegraphenamt und Betriebsaufsicht zusammenschrumpfen. Dagegen konnte

2. das System der Fernsprechanlagen nach dem Plan zweier voneinander unabhängiger Leitungssysteme für den direkten Verkehr nach innen und außen und für den örtlichen Verkehr der Betriebsstellen durchgeführt werden. An das erstere, das Selbstanschlußsystem, sind alle wichtigen Betriebs-, Verwaltungs- und Abfertigungsstellen und -beamte angeschlossen. Diese haben teilweise auch Anschluß an das öffentliche Fernsprechamt. Dem örtlichen Verkehr der Betriebsstellen in den Gleisanlagen unter sich dienen Linienwähler. Betriebsstellen mit sehr starkem Wechselverkehr haben unter sich Einzelfernsprecher gewöhnlicher Bauart oder, besonders nach derartigen Sprechstellen in den Gleisanlagen, sogenannte Lautsprecher in der Form von Feldfernsprechern.

Diese Einrichtungsweise der Fernsprechanlage gestattet es, von jeder Sprechstelle des Bahnhofs mit jeder anderen Sprechstelle entweder unmittelbar durch den Selbstanschluß oder durch Umschaltung und zwar auf einem Linienwähler oder (nach auswärts) im Hauptumschalter zu verkehren, ohne den dienstlichen Verkehr der Betriebsstellen unter sich zu unterbrechen oder sonstwie zu stören. Nur die Streckenfernsprecher endigen grundsätzlich beim Fahrdienstleiter. Dadurch daß jetzt auch der Hauptumschalter der Reichsbahndirektion mit dem Selbstanschlußamt der Bahnstation vereinigt und alle Ämter und Eisenbahndienststellen von Groß-Stuttgart ebenfalls angeschlossen werden, ist eine ganz wesentliche weitere Verbesserung, Vereinfachung und Verbilligung des Dienstfernsprechverkehrs angebahnt.

Das System der Linienwähler hat sich auf den Betriebsstellen des Bahnhofs da bewährt, wo bei einer Stelle vermöge ihrer Geschäftsaufgaben in der Hauptsache nur ein Mann den Fernsprecher braucht und der bedienende Beamte

auch die Gespräche für die anderen Dienstposten in seinem Raum vermitteln kann, ohne daß dadurch die beiderseitigen Aufgaben beeinträchtigt würden. Wo dies nicht der Fall war und wo die notwendige ständige Beobachtung der Anrufe am Schrank den Bedienenden von seinen betriebsdienstlichen Verrichtungen störend abzog oder jene wegen dieser notlitt, mußten, namentlich auf den Stellwerken mit mehrfacher Besetzung, den Dienstposten entsprechend die Schränke geteilt oder wichtige Verbindungen als Einzelfernsprecher zwischen zwei Sprechstellen oder als Ringleitungen zwischen mehreren Sprechstellen mit besonderen Klingelanrufzeichen für jede Sprechstelle herausgenommen werden. Es ist aber auch hiebei Vorsicht geboten und sehr schwer, die richtige Grenze und Auswahl in der Einbeziehung von Sprechstellen zu finden. Namentlich die Ringleitungen versagen bei einer zu großen Zahl von Anschlüssen und starker Inanspruchnahme sowohl technisch wie betrieblich.

Um auf den auswärtigen Linienleitungen den Anruf nach dem Hauptumschalter ohne Belästigung der Zwischenstationen durch die Klingelzeichen zu ermöglichen, ist man dazu übergegangen, auf den einzelnen Stationen am Linienfernsprecher eine „Erdtaste" anzubringen, bei deren Betätigung nur die Endstelle (Hauptumschalter) auf den Anruf aufmerksam wird.

3. Die vorerst 19 Eisenbahntelegraphenleitungen sind mit Ausnahme natürlich der Zugmeldeapparate (s. Abschnitt VI) bei einem besonderen Eisenbahntelegraphenamt im Verwaltungsgebäude vereinigt. Das Telegraphenamt nimmt Diensttelegramme nicht unmittelbar an, dagegen stellt es die ankommenden durch den Botendienst der Bahnstation zu, soweit sie nicht den Fahrdienst oder die Betriebsaufsicht betreffen und der letzteren zuzurohren oder von dieser wieder dem Fahrdienstleiter zuzusprechen sind.

4. Zur Verständigung des Publikums von Zugverspätungen, Änderung in der Bahnsteigbenützung und sonstigen den Zugverkehr betreffenden Nachrichten dient zunächst ein über dem Bahndienstschalter in der Kopfbahnsteighalle gegenüber dem Treppenaufgang der Eingangshalle, also an der auffälligsten Stelle, eingerichteter Lichtbildapparat, der von den Bahndienstbeamten nach den jeweiligen Fernsprechmitteilungen des Fahrdienstleiters zu bedienen ist. Der Apparat wird auch zur Bekanntgabe anderer wichtiger und dringender betriebs- oder verkehrsdienstlicher Mitteilungen benützt.

Die Bekanntgabe der Zugverspätungen usw. geschieht nach einem allen Beteiligten bekanntgegebenen Plan in schematischer Darstellung, der, ausgehend vom Fahrdienstleiter, nach dem Grundsatz aufgestellt ist, zur Entlastung des Fahrdienstleiters von diesem unmittelbar nur die ihn zunächst angehenden Betriebsstellen des Innen- und Abstellbahnhofs verständigen und von diesen wieder die Mitteilungen an den ihnen zugewiesenen Kreis von Personen weitergeben zu lassen. Diese Art der Bekanntgabe durch eine Mehrzahl von Mittelpersonen auf dem Fernsprecher, teilweise in Ringleitungen, die sich unter den gegebenen Verhältnissen nicht umgehen ließ, ist bis jetzt die einzige Einrichtung des neuen Bahnhofs, die selbst in gewöhnlichen Verkehrszeiten zu Anständen geführt hat. Die Ursache liegt hauptsächlich in dem bereits erörterten Mangel an gehöriger inniger Fühlungsmöglichkeit zwischen Fahrdienstleiter, Betriebsaufsicht und Bahnsteigaufsichtsbeamten und in der allgemeinen, auch hier geltenden Tatsache, daß jeder Zwischenträger an sich die Zuverlässigkeit und Raschheit der Übermittlung schwächt und nach dem Grad der Inanspruchnahme durch seine eigentliche Hauptaufgabe (Schalterdienst, Sperredienst usw.) noch weiter beeinträchtigt. Die Schaffung von Einrichtungen zur unmittelbaren Bekanntgabe der Zugverspätungen und Änderungen in der Bahnsteigbenützung durch den Fahrdienstleiter auf fernelektrischem Wege mußte wegen der inzwischen eingetretenen Verhältnisse zurückgestellt werden, trotzdem ähnliche, wenn auch noch nicht so weit ausgebaute Einrichtungen der Firma Siemens & Halske und der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft sich anderwärts bereits bewährt hatten und eine solche Einrichtung um so mehr nötig gewesen wäre, als inzwischen das Abrufen in den Wartsälen und Wirtschaften allgemein abgeschafft worden war. Im Zusammenhang mit der Schaffung der Befehlstelle wird man den Plan, sobald es die Umstände wieder irgendwie gestatten, wieder aufnehmen müssen.

Für eine gute Leitung und Ausführung des Dienstes ebenso wichtig sind

VIII. Die Diensträume.

Der Umstand, daß die Zuständigkeiten und die Verantwortlichkeit einer württ. Bahnstation I. Klasse im Betriebs- und Verwaltungsdienst zurzeit noch erheblich weitergehende sind, als diejenigen der anderen Verwaltungen, bringt in Verbindung mit der Sonderstellung des hiesigen Bahnhofs im württ. Bahnnetz und der Eigenartigkeit seiner Anlage eine unverhältnismäßige Zusammendrängung von Personal und Geschäften mit sich, verbietet aber doch wieder eine weitergehende örtliche und sachliche Teilung in für sich abgeschlossene Arbeitsgebiete. Dem Vorstand der Bahnstation waren zur Zeit der Abfassung des Aufsatzes für die Durchführung des Stationsdienstes durchschnittlich unterstellt: 145 mittlere Beamte und 760 untere Beamte und Arbeiter, hiervon entfielen 75 mittlere Beamte und 200 untere Beamte und Arbeiter auf die der Bahnstation unterstellten Abfertigungsstellen (Fahrkartenstelle, Gepäckstelle und Stationskasse). Im Zugbegleitdienst werden durchschnittlich 1020 untere Beamte verwendet, so daß der Bahnstation eine Gesamtzahl von rund 1900 Personen untersteht. Für die Leitung war es von allergrößtem Wert, die Beamten und das Personal so unterzubringen, daß die zu unmittelbarem Zusammenarbeiten berufenen Beamten möglichst beieinander, gut übersehbar in der Nähe des Vorstandes und der Abteilungsleiter untergebracht sind und mit den sie zunächst berührenden Beamten und Einrichtungen leicht verkehren können. Die teilweise behelfsmäßigen Verhältnisse im 1. Bauteil und die Kriegsfolgen haben die in dieser Hinsicht gestellten Forderungen allerdings nicht ganz zur Erfüllung gebracht.

Die Mannschaftsräume mit den Befehlausgabestellen waren aus denselben Gründen und zur Kostenersparnis für Bau und Unterhaltung in möglichst wenigen Bauten zusammenzufassen und außer ihnen nur die dringendsten Unterstandsbuden aufzustellen. Eine Einzelbeschreibung verbietet leider der Raum.

Eine solche Konzentrierung der Personalunterbringung mit richtiger Raumbemessung war nur möglich auf Grund eines gemeinschaftlich mit den beteiligten technischen Betriebsdienststellen des Bahnhofs vorher genau durchgearbeiteten Betriebsplans. Der Hauptzweck dieser Sammelgebäude ist vollkommen erreicht, ebenso der längst angestrebte Vorteil einer Einschränkung der Zahl der Befehlausgabestellen und der damit von selbst gegebenen Möglichkeit einer unmittelbaren gegenseitigen Fühlungnahme, insbesondere der Rangierleiter untereinander und mit den Rangieraufsichtsbeamten. Die Mannschaftsgebäude des Bahnhofs dürfen in der Kunst der Raumausnützung und gefälliger Einfachheit als musterhaft gelten.

IX. Die Verkehrseinrichtungen.

Die hochbaulichen und inneren Einrichtungen für den Verkehrs- und den Abfertigungsdienst müssen einer auf die Befriedigung richtig erfaßter Verkehrsbedürfnisse eingerichteten Gleisanlage ebenmäßig eingefügt sein und die Abwicklung des Betriebs wirksam fördern. Dieses Zusammenstimmen von Verkehrs- und Betriebseinrichtungen kommt natürlich im 1. Bauteil noch nicht zum richtigen Ausdruck, ja verkehrt sich mitunter fast zum Gegenteil, weil der Hauptzweck des Neubaues, die Trennung des Vorort- und Fernverkehrs, ihrer Lösung in einem 2. Bauteil erst noch harrt. So muß die Eingangshalle zunächst als einziger Ein- und Ausgang dienen, bis wenigstens in einem

Bauteil Ia, der jetzt auf dem Bahnkörper der alten Hauptbahn Richtung Cannstatt in Angriff genommen wird, eine besondere Ausgangstreppe geschaffen ist.

1. Die Eingangshalle enthält auf beiden Langseiten die Fahrkartenschalter, und zwar auf der (rechten) östlichen die Fahrkartenschalter für 4. Klasse- und Militärfahrkarten, auf der (linken) westlichen Seite für Fahrkarten 1.—3. Klasse, erstere 13 Schalter ohne Trennung nach Richtungen und Verkehren, letztere, der Zugabfertigung an den Bahnsteigen entsprechend, nach der Richtung Cannstatt und Feuerbach-Böblingen getrennt, je 3 Schalter und einem nach Bedarf für die eine oder andere Richtung benützbaren Reserveschalter. Die frühere Vereinigung aller Klassen und Trennung nur nach zwei Richtungen wurde verlassen, weil die Zahl der im einzelnen Schalter aufzulegenden Fahrkarten zu groß geworden war, die Abrechnung und Übersicht erschwerte, man im neuen Bahnhof endlich die lästige feste Verbundenheit der großen Fahrkartenschränke mit der Schalteröffnung beseitigen wollte und zu beweglichen Fahrkartenschränken System Müller-Singen überging, für das eine zu große Zahl von Fahrkartenfächern nicht zweckmäßig war. Das System hat den großen Vorteil, die Schalteröffnungen dienstfreier Beamter beliebig durch die Beamten anderer Schränke ausnützen und damit die Zahl der bedienten Schalteröffnungen wesentlich steigern zu können.

Für 6 Schalter 4. Klasse sind Fahrkartendruckmaschinen nach dem von der Firma Siemens & Halske, Berlin, völlig umgebauten System „Elektra" vorgesehen. Bis jetzt ist das Verhältnis in der Raschheit der Abfertigung zwischen einem Schalter mit fertiggedruckten Fahrkarten und der Fahrkartendruckmaschine wie 4 : 3 in der Minute. Dem steht aber der schwererwiegende Vorteil der unbedingten Zuverlässigkeit und Raschheit der selbsttätigen Feststellung des Einnahmesolls, des Wegfalls besonderer Fahrkartenvorräte und ihrer Buchungen sowie der damit zusammenhängenden umständlichen Rechnungsablegung gegenüber. Der Mehraufwand an Zeit für die eigentliche Ausgabe der Fahrkarten wird bei den gegenwärtigen hohen Fahrkartenpreisen durch den an allen Schaltern gleichmäßig erforderlichen Mehraufwand an Zeit für das Zahlgeschäft mehr als ausgeglichen. Für die Schalter mit fertiggedruckten Fahrkarten ist man zu dem System des Fahrkartenhauptvorrats übergegangen. Während früher jeder Beamte seinen eigenen Fahrkartenvorrat bestellen und vorhalten mußte, wird von der Fahrkartendruckerei jetzt für alle Schalter nur ein gemeinsamer Vorrat geliefert, aus dem die Schalterbeamten nach Bedarf ihre Schaltervorräte beziehen; sie brauchen sich nur noch einen kleinen Handvorrat zu halten.

2. In einer östlichen Seitenhalle der Eingangshalle ist die amtliche Auskunftstelle verbunden mit einem Fahrkartenverkauf 1.—4. Klasse nach außerwürttembergischen Stationen, das Fremdenverkehrsbüro, ein Bankgeschäft mit Wechselstube und die Postannahmestelle mit Telegrammannahme und der Vermittlung von auswärtigen Ferngesprächen untergebracht.

3. In der westlichen Seitenhalle befindet sich die Gepäckannahme und -ausgabe. Die Annahme ist getrennt nach denselben Richtungen wie die Fahrkartenschalter 1.—3. Klasse. Die Annahmeschalter sind in die Flucht der Annahmebank eingefügt. Die beiden Hauptannahmeschalter beider Richtungen sind zusammengebaut, so daß zu schwächeren Verkehrszeiten ein Beamter gleichzeitig beide Richtungen bedienen kann. Zur Verstärkung für stärkere Verkehrszeiten ist je auf der entgegengesetzten Seite der Gepäckannahmebank ein Reserveschalter eingebaut. In der Fortsetzung der Gepäckannahmebank, getrennt durch den Reserveschalter und den daran angebauten Gepäckausgabeschalter, zugleich Schalter für die Eisenbahngepäckträgerbestellung, ist die Gepäckausgabe.

4. Hinsichtlich der Einrichtungen für den Gepäckladedienst war es für den Betrieb von großem Wert, daß die gegebenen Hindernisse der Gepäckaufzüge und der längeren Karrenwege nicht auch noch durch die Enge der Gepäckaufzüge und die dadurch bedingten geringen Ausmaße der Transportkarren vermehrt würden. Nach eingehenden Versuchen wurden von der Firma Wagner in Reutlingen 4rädrige Magazinskarren gebaut, deren Boden sich mit dem der Zuggepäckwagen beinahe in gleicher Höhe befindet und die so lang sind, daß dadurch der durch das Höhenmaß der Aufzüge gegebene Verlust an Anladehöhe größtenteils ausgeglichen ist. Der Gepäckladedienst hat sich mit diesem Fuhrpark bis jetzt glatt und ebenso rasch, wie im alten Bahnhof, abwickeln lassen, wobei allerdings nicht verschwiegen werden darf, daß ein Teil des Mehrbedarfs an Ladearbeitern auf den Mehrbedarf an Ladekarren entfällt.

5. Die Handgepäckstelle ist zunächst ein behelfsmäßiger Holzbau am vorläufigen Abschluß der Kopfbahnsteighalle. Bemerkenswert ist die Einrichtung eines besonderen Zahlschalters mit selbsttätiger Rechenkasse und das mehrfarbige System der Handgepäckscheine mit besonderem Ausgabeschalter für jede Farbe.

6. Die durch eine 8 m breite Treppe mit der Eingangshalle verbundene Kopfbahnsteighalle ist insofern eine Neuerung, als sie eine auch gegen die Gleishallen abgeschlossene selbständige Halle darstellt, die gegen die Bahnsteigseite nur die für die Sperren nötigen Öffnungen läßt und in den durch die Durchbrüche gebildeten Pfeilerwänden die je zweigeschossigen Diensträume der Polizeiwache, des Bahndienstes, der Bahnsteigschenke der Bahnhofwirtschaft, der Zollabfertigung, der Handgepäckbeamten, Bahnhofmission, Eisenbahngepäckträger und der Gepäckladearbeiter enthält. Der „Bahndienst" hat je einen Schalter für Fahrkartennachlösungen und Taxnachzahlungen sowie zur Erledigung von Bahnpolizeisachen und Geschäften in betriebs- und verkehrsdienstlichen Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit des Stationsvorstehers fallen; außerdem für Durchreisende 2 öffentliche Fernsprechzellen. Die Räume auf der Stadtseite der Halle sind vorläufig, mit Ausnahme von 2 kleinen Warteräumen 1./2. und 3./4. Klasse für Nichtraucher, ausschließlich zu Zwecken der Bahnhofwirtschaft 1./2. und 3./4. Klasse in Anspruch genommen. Der ursprünglich, wenn auch nur behelfsmäßig, vorgesehene gemischte Wartsaal- und Wirtschaftsbetrieb, wie er in Norddeutschland üblich ist, ließ sich wegen des großen Raumbedarfs für Wirtschaftszwecke sowie der für den Wirtschaftsbetrieb geltenden Polizeistunde nicht durchführen und hatte wegen des außerordentlich großen lokalen Arbeiter- und Berufsverkehrs sowie des bedeutenden Stillagers von Durchreisenden über Nacht Unzuträglichkeiten zur Folge, die die Freigabe des auf der östlichen Seite den Kopfbahnsteig abschließenden — für besondere Veranstaltungen vorbehalten gewesenen — Turmwartsaals als allgemeinen Wartsaal 1./4. Klasse nötig machte.

7. Die Bahnsteigsperren haben je 4 Durchlaßposten und einen Seiteneingang ohne Sperreposten zur Durchfahrt von Krankenfahrstühlen usw., der aber auch als Hilfssperre eingerichtet werden kann. Die Bahnsteige sind nicht als solche numeriert, es wird vielmehr jede Bahnsteigkante mit der Gleisnummer bezeichnet und damit ein besonderes Unterscheidungsmerkmal für die Bahnsteigkante (a und b) sowie im Dienstverkehr eine Verwechslung zwischen Bahnsteig und Gleisnummer vermieden. An den Sperren wird nur die Abfahrt der Züge angezeigt, und zwar an einem Gestell, in dessen Schlitten die Zugrichtungs- und Zeittafel jeweils von Hand eingesetzt wird. An denselben Gestellen werden, außer der bereits geschilderten Bekanntgabe durch Lichtbild am Bahndienst, die Verspätungen ankommender Züge und Änderungen in der Bahnsteigbenützung angeschrieben. In den Warte- und Wirtschaftsräumen müssen diese Änderungen durch Ausrufen bekanntgegeben werden. (Vgl. hierzu Abschn. VII Ziff. 4.) Im Gegensatz zum alten Bahnhof wird die Ankunft

der Züge nicht angezeigt, weil die Unterbringung der Einrichtung schwierig gewesen wäre und die Reichsbahndirektion deshalb das Bedürfnis für den neuen Bahnhof abwarten wollte. Die Dringlichkeit hat sich jedoch sofort sowohl auf seiten des Publikums wie auch für die dienstliche Orientierung alsbald erwiesen, und zwar aus dem einfachen Grund, weil hier kein Richtungsbetrieb mit für die Züge jeder Richtung fest bestimmten Bahnsteigen besteht.

8. Für die Post und das Expreßgut sind unter den Bahnsteigen je besondere auf die Abfertigungsstellen zuführende Tunnel durchgeführt, von denen auf jeden Gepäckbahnsteig Aufzüge gehen. Gegenüber jedem Aufzug führt eine schmale Treppe unmittelbar auf den Gepäckbahnsteig.

9. Die unter der Annahme eines normalen Friedensverkehrs erstellte getrennte Annahme- und Ausgabestelle für Expreßgut und beschleunigtes Eilgut mit anschließendem Kraftwagenraum ist wegen Rückgangs dieses Verkehrs mit der Gepäckannahme und -ausgabe vereinigt.

10. Die zweikantigen Personenhochbahnsteige sind 8,45 m und die Gepäckbahnsteige 5,15 m breit. Auf den Personenbahnsteigen sind außer Fernsprechbuden für die Aufsichtsbeamten, Sitzbänken, Trinkbrunnen und kleinen Unterstandsbuden für Rangier- und Zugbegleitpersonal keine weiteren Aufbauten. Der Ausschnitt für die Treppe zum Verkehrstunnel in der Mitte der Personenbahnsteige bildet ein bedeutendes Verkehrshindernis. An den Kanten der Gepäckbahnsteige befinden sich die Zapfstellen für Gas und die an ein Fernheizwerk angeschlossene Zugvorheizung, die ebenso in den Aufstellgleisen der Wartegruppen des Innenbahnhofs und in den Abstellgleisen des Abstellbahnhofs verteilt sind.

X. Die Vorbereitung für Bau und Betrieb und die bisherigen Ergebnisse des Betriebs.

Durch alle die Entwicklungsstufen des Bahnhofumbaus hat es sich immer wieder gezeigt, wie notwendig es war, bei einem Projekt, wo man auf allen Gebieten jede Frage in ihren größten Ausmaßen und in ihren stärksten Verwicklungen zu lösen hatte, im größten und im geringsten die Auswirkungen auf den Betrieb bis ins einzelne zu prüfen. Alle Fragen hatten bei der Betriebsabteilung und schließlich beim Bahnhofvorstand zusammenzulaufen, der bei ihrer Bearbeitung der Direktion unmittelbar unterstellt war. Das hatte für Bau, Betrieb und Verwaltung immer wieder den Vorteil, daß in dem Vielerlei wenigstens eine über alle Fragen in ihren Zusammenhängen unterrichtete Stelle da war, mit der alle beteiligten Stellen der Direktion und des Außendienstes zielmäßig zusammenarbeiten konnten. Die Aufgabe des Bahnhofvorstandes war es insbesondere, die Vorarbeiten aller Dienststellen am Ort, der eigenen vom Betriebs- und Abfertigungsdienst, wie der technischen, anzuregen und auf das Betriebsziel hinzulenken, dem sich als erstem alles einzuordnen hatte. Daß das Nachschlagverzeichnis meiner Bahnhofumbauaktensammlung zuletzt zusammen nicht weniger als rund 500 Betreffe aller Gebiete umfaßte, dürfte die beste Erläuterung für den Umfang und die Art der Aufgabe sein. Die von dem damaligen Regierungsrat Quaatz in Nr. 36/37 der Vereinszeitung von 1919 für die Betriebsverwaltung der künftigen Reichsbahn geforderte Vereinigung der Leitung eines großen Bahnhofs in einer Spitze hat sich beim Bahnhofumbau Stuttgart durch den Erfolg bereits voll bewährt und auch die gleichgerichteten Ausführungen meines Aufsatzes in Nr. 28 der Zeitung von 1921: „Zur Vereinfachung der Behördenorganisation“ bestätigt.

Nachdem die Gleisanlagen mit den Betriebs- und Verkehrseinrichtungen gegen den Herbst des Jahres 1921 im ganzen festgelegt waren, konnte der Betrieb an die Nachprüfung seiner Einzelbedürfnisse gehen. Zu Beginn des Jahres 1922 war nach eingehenden Besprechungen mit den beteiligten Beamten und Dienststellenvorstehern sowie den Personalvertretungen und geeigneten weiteren Beamten des Rangier- und Stellwerkdienstes der aus den genehmigten Bauplänen sich ergebende Betriebs- und Personaleinteilungsplan für den Betriebs-, Abfertigungs- und den technischen (Lokomotivbetriebs-, Wagen- und Bahnunterhaltungs-) dienst festgelegt und der Reichsbahndirektion zur Genehmigung vorgelegt. Gleichlaufend damit wurde die Bahnhofdienstanweisung bearbeitet und dabei den örtlichen Ausführungsbestimmungen zu den FV. besondere Sorgfalt zugewendet. Im März und April v. J. habe ich in einer Reihe von Dienstvorträgen dem Stations- und Zugbegleitpersonal den Betriebsplan an der Hand des Bahnhofplans und verschiedener Übersichtsskizzen im einzelnen erläutert, um das Personal in das Verständnis des Bahnhofs einzuführen und Anregungen aus der Mitte der Versammlungen entgegenzunehmen. Das wertvolle Ergebnis dieser Kleinarbeit war eine Reihe von Anträgen auf kleine Änderungen, Verbesserungen und Ergänzungen in allen Gebieten, die jetzt noch rechtzeitig berücksichtigt werden konnten.

Für die praktische Einarbeitung des Personals war es von großem Vorteil, daß schon im Herbst 1919 die Lokomotivstation auf dem neuen Abstellbahnhof in Betrieb genommen wurde, der Lokomotivverkehr zwischen dem alten Bahnhof und der Lokomotivstation sich auch über die Gleisanlage des neuen Bahnhofs abwickeln mußte und deswegen frühzeitig nach und nach die Stellwerke mit immer weiteren Weichen- und Signalanschlüssen in Betrieb kamen. In Verbindung mit der ausgedehnten Inanspruchnahme der neuen Anlagen für die Überfuhr der Baustoffe hatte so das Rangier-, Stellwerk- und Lokomotivpersonal Gelegenheit, sich schrittweise mit der Eigentümlichkeit der Gleisanlage des neuen Bahnhofs vertraut zu machen, wenngleich selbstverständlich der Vollbetrieb ganz anders aussah und das Personal im Signaldienst und der Bestellung der Fahrten zum Teil wieder völlig umlernen mußte. Zu Beginn meiner Dienstvorträge über den Betriebsplan war bereits jedem Mann nach seiner Eignung und unter tunlichster Berücksichtigung seiner persönlichen Wünsche sein zukünftiger Posten im neuen Bahnhof zugewiesen. Bald darauf wurde damit begonnen, jeden durch Zuteilung auf die für ihn als zukünftigen Stellwerkwärter oder Rangierleiter in Betracht kommenden Stellwerke, die Rangierleiter außerdem durch Zuweisung an die für den Umbau tätigen Rangiergruppen, mit dem neuen Bahnhof praktisch vertraut zu machen. Zu diesem Zweck mußte das Personal nach und nach von den Posten auf dem alten Bahnhof abgelöst und durch schon längere Zeit vorher zu Rangierleitern herangebildete jüngere Hilfswärter ersetzt werden, die im endgültigen Betrieb des neuen Bahnhofs hauptsächlich zur Deckung des erheblich größeren Bedarfs an selbständigen Rangierern für einfache Rangierleitergeschäfte bestimmt waren. Der Nachteil, daß in der Folge während der Überleitungszeit den ganzen Sommer hindurch bis zum Herbstverkehr im alten Bahnhof, namentlich auf den Güterbahnhöfen und teilweise auf den Stellwerken, jüngere weniger gut eingearbeitete Rangierleiter und Stellwerkwärter eingeteilt waren, mußte gegenüber dem größeren Zweck einer zuverlässigen Einarbeitung des älteren, gewandteren Personals auf den wichtigen Posten des neuen Bahnhofs in Kauf genommen werden. Im Monat Mai wurden in eingehenden Besprechungen die Richtlinien und Fristen festgelegt, nach denen die Beamten der Bahnstation und die Dienststellen je in ihrem Geschäftskreise die Behelfe für die Durchführung des Fahrplans in Betrieb und Verkehr auf dem neuen Bahnhof zu bearbeiten hatten. Die Grundlage bildete die Bahnhoffahrordnung und der nach den neuen Bahnhofverhältnissen von Grund aus umgearbeitete Zugbildungsplan. Daraus ergab sich der Gleisbelegungsplan und die Geschäftsausteilung für die Rangierleiter mit dem endgültigen Personalbedarf für den Rangier- und Stellwerkdienst sowie die Lokomotivfahrordnung in ihrem allgemeinen Teil mit den Sicherungsbestimmungen und dem besonderen Teil mit den Vorschriften für die einzelnen Lokomotivfahrten. Im ganzen waren einschließlich der An-

ordnungen für die Überleitung des Dienstes und des Umzugplanes gegen 50 von der Bahnstation bearbeitete oder veranlaßte größere Anordnungen für den Betriebs-, den Abfertigungs- und technischen Dienst des neuen Bahnhofs erforderlich und alle spätestens zu Anfang des Oktober fertiggestellt und dem Personal behändigt.

Es war aber jetzt noch nötig, das Stellwerk-, Rangier- und Lokomotivpersonal vor der Inbetriebnahme des Bahnhofs mit der Ausführung dieser Anordnungen im Gelände und auf ihren künftigen Posten selbst vertraut zu machen und dabei auch die technischen Einrichtungen auf ihre richtige Betätigung auszuprobieren. Deshalb bestimmte die Reichsbahndirektion, daß der Bahnhof dem Betrieb 3 Wochen vor der Betriebseröffnung in allen Teilen betriebsfertig übergeben sein müsse. Nachdem die Gleise in der Hauptsache von Bauwagen und -materialien geräumt waren, konnte der „Bahnhofinspektor" (1. Stellvertreter des Bahnhofvorstandes) mit dem ersten „Bahnhofoberaufseher" (Rangieraufsichtsbeamter), die beide in hervorragender Weise an den praktischen Vorbereitungsarbeiten beteiligt waren, an der Hand vorher festgelegter, den Leuten behändigter schriftlicher Aufgaben mit dementsprechend zusammengestellten Zügen Probe-Zug- und Rangierfahrten unter ihrer Leitung ausführen lassen, die, beginnend mit der Einfahrt eines Zuges, alle Verstellbewegungen und Lokomotivfahrten bis zur Ausfahrt des Zuges umfaßten. Dabei war jede Betriebsstelle mit dem Mann besetzt, der den Posten nach der Inbetriebnahme ständig zu versehen hatte. Es waren insbesondere auch die Vorschriften für die Bestellung der Fahrten und die Gleisbenützung einzuüben und die Fernsprecheinrichtungen zu erproben. Daneben fanden für die Stuttgarter und auswärtigen Zug- und Lokomotivführer Belehrungsfahrten auf dem ganzen Bahnhof statt. Als Anhalt war diesem Personal zuvor ein eingehender Wegweiser, die Lokomotivfahrordnung für den neuen Bahnhof und ein „Betriebs- und Übersichtsplan" zugestellt worden. Jeder Teilnehmer erhielt eine zu seinen Personalakten zu bringende Bescheinigung über die Erwerbung der Strecken- und Bahnhofkenntnis nach § 37 FV. Dem anderen Personal war die Beteiligung freigestellt. Wegen der tiefgreifenden Änderungen in der Lage der Zufahrtslinien und der Signale ließ die Reichsbahndirektion zudem in der ersten Zeit nach der Betriebseröffnung jeden Zug von den vorgelegenen Haltstationen an noch durch besondere Lokomotivbeamte als Lotsen auf den Lokomotiven begleiten.

Für die erste Betriebszeit waren die wichtigsten Posten besonders verstärkt und ohne Schichtwechsel so besetzt, daß jeder Beamte immer im gleichen Tagesabschnitt Dienst hatte. Außerdem mußten die Ablöser geraume Zeit vor der Ablösung antreten und die Dienstvorgänger durften erst abgehen, wenn sie den Ablöser eingeführt hatten.

Sorgfältiger und weit ausgreifender Vorbereitungen bedurfte noch die Einschwenkung der 3 Linien in die Gleise der neuen Bahnkörper.

So war von langer Hand das Möglichste vorbereitet, um in der Frühe des 23. Oktober, eines Montags, den Betrieb vom alten in den neuen Bahnhof glatt überzuleiten. Und in der Tat, der Erfolg hat die Mühe belohnt. Bis zum letzten Arbeiter hat jeder mit vollem Verständnis sein Bestes gegeben und auf die Minute pünktlich konnten vom ersten Zug an bis zur Mittagsstunde des ersten Tages alle Züge abgelassen und aufgenommen werden. Da kam die „Tücke des Objekts" in Gestalt einer mit der Handhabung nicht zusammenhängenden längeren Störung im Streckenblock sonst selten vorkommender Art (Kurzschluß im Induktionsmagnet) gerade über die Zeit der Ablösung und des stärksten Mittagsverkehrs. Das telegraphische Zugmeldeverfahren häufte immer größere Zugverspätungen zusammen, die die eben erst in Dienst getretenen, im neuen Betrieb noch nicht warm gewordenen Ablöser aus dem festgelegten Arbeitsplan brachten, so daß insbesondere auf dem Abstellbahnhof der Betrieb ganz erheblich verlangsamt und gestört wurde. Dort hatte inzwischen auch der volle Werktagsbetrieb mit den Eilgut- und Postwagen der Personenzüge eingesetzt und zur weiteren Erschwerung des Verstellgeschäfts beigetragen. Rasch entschlossen ordnete die Reichsbahndirektion die Überstellung eines großen Teils dieser Wagen auf die Eilgüterzüge an, so daß schon andern Tags abends der Zugverkehr, dessen Verspätungen auch an den ersten beiden Tagen eine Stunde nicht wesentlich überschritten, wieder in der Hauptsache annähernd normal und von der Frühe des 3. Tages an die volle Pünktlichkeit des Zugverkehrs dauernd hergestellt war. Die besonderen Entlastungsmaßnahmen konnten bald wieder aufgehoben werden.

Über die bisherigen stärkeren Verkehrszeiten, insbesondere auch über den Pfingstverkehr, hat sich die Bahnhofanlage und ihre Betriebsweise, in dem gegebenen Rahmen des ersten Bauabschnitts beurteilt, im ganzen genommen, gut bewährt und als großer Fortschritt gegenüber dem alten Bahnhof erwiesen. Namentlich der äußere Betrieb wickelt sich viel ruhiger und geräuschloser ab. Die mit dem Fehlen des Vorortbahnhofs, dem Brachliegen der besonderen Vorortlinien und dem gemischten Fahrplan für den Betrieb und den Verkehr im Bahnhof verbundenen schweren Mißstände machen sich selbstverständlich trotzdem tagtäglich geltend und erweisen die Dringlichkeit einer beschleunigten Erstellung des 2. Bauteils mit dem Vorortbahnhof stündlich.

Die erörterten, grundsätzlich durch das Gelände bedingten Mängel insbesondere des Abstellbahnhofs, wollte der Erbauer der Gleisanlagen, Regierungs-Oberbaurat Mühlberger, schon in seinem ersten Entwurf eines Bahnhofs an der Schillerstraße durch eine rückwärtige Verbindung des Abstellbahnhofs mit der Güterverbindungsbahn Kornwestheim-Untertürkheim und dem Nordbahnhof und später noch durch die Planung eines Hauptlokomotivbahnhofs an der Einmündung dieser Verbindung in die Güterbahn bei Münster am Neckar ausgleichen, der Plan scheiterte aber damals an der Unmöglichkeit, den Rosensteinpark zu durchschneiden. Diese Verbindungslinie wäre von der Mitte des Abstellbahnhofs nur etwa 2 km und ihrerseits in der Luftlinie wieder nur 500 m vom später kanalisierten Neckar bei Münster am Neckar entfernt. Sie ginge durch den wegen der unmittelbaren Nachbarschaft des Abstellbahnhofs jetzt schon als „Park" entwerteten Rosensteinpark und würde es ermöglichen, Leerzüge und Lokomotivfahrten, zu außergewöhnlichen Verkehrszeiten auch besetzte Personenzüge, ohne Berührung des Innenbahnhofs unmittelbar aus und nach dem Abstellbahnhof ab- und zuzuführen. Die beiden Hauptbahnlinien würden durch Umgehung der stärksten Einschnürung in Cannstatt und Feuerbach, wo künftig sogar die Güterzüge von Kornwestheim und Untertürkheim wegen der Geländeverhältnisse durch die Bahnhöfe und die Tunnel hindurch auf der Vorortlinie verkehren müssen, entlastet und diese Fahrten würden erst in Kornwestheim und Untertürkheim wieder in die Hauptbahn einmünden und dort abgelenkt. Damit ließe sich die besprochene Belastung des Innenbahnhofs und Abstellbahnhofs infolge der zwangsläufig auf die durchgehende Verwendung der Ausrüstungen in der entgegengesetzten Richtung eingestellte Anlage des Bahnhofs ausgleichen, mittelbar eine Entlastung der Hallengleise selbst herbeiführen und für den Abstellbahnhof eine Bekohlungsanlage ermöglichen, an die die Wagen unmittelbar über die Verbindungsbahn nach Münster vom Rangierbahnhof Kornwestheim und später dem Neckarkanal zum Kippen zugeführt würden. Mit dem Durchbruch durch den Park wäre auch der Platz zu langen Ausziehgleisen für die Abstellgruppen und für deren sonstige bessere Ausgestaltung freigeworden. Die Möglichkeit zu diesem Durchbruch nach Münster sollte jedenfalls jetzt schon — nötigenfalls im Wege der Zwangsenteignung auf Grund des Neckarkanalanliegergesetzes — sichergestellt werden, wie dies bereits in einem Artikel über die Zukunft des Rosensteinparks im Stuttgarter „Neuen Tagblatt" vom 20. Juli v. J. Nr. 330 von anderer Seite gefordert worden ist.

Eine allen Anforderungen restlos entsprechende Bahnhofanlage konnte und kann auch künftig in dem Talkessel von Stuttgart

aus örtlichen und finanziellen Gründen sowie wegen der mißlichen inneren und äußeren Lage von Reich und Staat in absehbarer Zeit leider nicht geschaffen werden, aber allen Gewalten zum Trotz dürfen wir nicht nachlassen, in weiter vorausschauender Vorsorge für die zukünftige Verbesserung der Anlagen in und um Stuttgart. Jetzt schon dürfen die Bauingenieure der vormals Königlich Württ. Staatseisenbahnverwaltung mit Stolz auf das große Abschlußwerk der Württ. Staatseisenbahnverwaltung hinweisen und die Feststellung sich zu eigen machen, mit der der Aufsatz „Eine ingenieurbautechnische Großtat" in Nummer 2 der „Gartenlaube" von 1923 schließt und mit der auch wir schließen: „Diese meisterhafte Überwindung größter streckenbautechnischer Schwierigkeiten in dem Rahmen eines Hauptbahnhofs und in einem schmalen Gebirgstal mit Großstadt ist in Europa einzig. Bei Leipzig, Frankfurt usw. standen zur Entwicklung der Strecken und zur Anlegung der Aufstellgleise und Betriebsbahnhöfe bereits ebene Pläne zur Verfügung. Bei Stuttgart mußte in einer Großstadtschlucht eine fast unmögliche ingenieurtechnische Großtat, die erst seit den jüngsten Fortschritten im Tiefbau geschehen konnte, gewagt werden. Wie der Betrieb seit der Eröffnung zeigt, ist das Werk nicht nur theoretisch, sondern auch im praktischen Betrieb geglückt."

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Wiederaufnahme des Dienstes durch die deutschen Eisenbahner im besetzten Gebiet.** Über die Dienstaufnahme durch die Eisenbahner im besetzten Gebiet ist folgendes Telegramm des Reichsverkehrsministers ergangen:

Die Bedrängnis des besetzten Gebietes veranlaßt mich, an das Personal die folgende Aufforderung zu richten. Das im besetzten Gebiet anwesende Personal der zur Zeit nicht im Betriebe der deutschen Verwaltung befindlichen Bahnstrecken wird angewiesen, sich von Mittwoch, den 17. Oktober, ab zur Aufnahme des Dienstes bei den Dienststellen der Regie zu melden. Gegen die Ableistung des geforderten Eides ist nichts mehr einzuwenden, nachdem der Leiter der Regie öffentlich erklärt hat: Bekanntmachung. Um jedes Mißverständnis zu beseitigen, gibt die Regie folgendes bekannt: Die eidlichen Verpflichtungen, die die Regie von den deutschen Eisenbahnern bei der Wiederaufnahme der Arbeit verlangt, haben einen rein beruflichen Charakter, der geforderte Eid somit keinerlei politische Bedeutung. Der Direktor der Regie. gez. Breaud.

Nach vorstehender Erklärung kann die Abgabe des Eides die gegen das Reich bestehenden und weiter bestehen bleibenden Treupflichten nicht aufheben. Namens der Reichsregierung stelle ich dabei fest, daß die Regierung die Regie als eine nur vorübergehende Verwaltung ansehen kann und daß der gegenwärtige Betrieb durch die Regie die Rechte des Deutschen Reiches an den besetzten Bahnen nicht berührt.

Im Anschluß an das Telegramm haben die Gewerkschaften der Eisenbahnbediensteten folgenden Aufruf herausgegeben:

Damit ist der Kampf an Rhein und Ruhr, in dem seit 9 Monaten die Eisenbahner an vorderster Stelle gestanden haben, abgebrochen. Unsere Kollegen haben getan, was ihnen ihre Pflicht als deutsche Eisenbahner gebot. Die Haltung der Eisenbahner, die in großer Zahl sogar Freiheit und Heimat geopfert haben, wird allzeit ein Ruhmesblatt in der Geschichte des deutschen Volkes bleiben. Es wird auch in Zukunft die Sorge der Gewerkschaften sein, mit ihrer ganzen Kraft sich der Interessen der Eisenbahner des besetzten Gebiets, insbesondere auch der Inhaftierten und Vertriebenen anzunehmen.

— **Die rheinische Eisenbahnfrage.** W. T. B. meldet: Zu dem Aufruf des Reichsverkehrsministers an das Eisenbahnpersonal zur Aufnahme des Dienstes bei der Regie hören wir von sachkundiger Seite:

Die Erwartung, daß nach Aufgabe des passiven Widerstandes alsbald eine Verständigung über die dringendsten praktischen Fragen zwischen Paris und Berlin sich anbahnen werde, erfährt keine Bestätigung. Das trifft leider auch für die Rhein- und Ruhrbahnen zu. Unter deutscher Verwaltung und mit deutschem Personal würde diese Arbeit bereits im besten Zuge sein, da auch die Wiederaufnahme von Reparationen nicht in letzter Linie eine Transportfrage ist. Der einzige Weg, Reparationen zu ermöglichen, wäre die sofortige Rückkehr des orts- und sachkundigen Verkehrspersonals.

Ein solches Verfahren lehnt jedoch Frankreich, obwohl es auf deutscher Seite weder bei Arbeitgeber noch bei Arbeitnehmer an gutem Willen fehlt, ab, und sucht nach der Einstellung des passiven Widerstandes auf deutscher Seite die französisch-belgische Eisenbahnregie erst richtig in den Sattel zu heben. Vor Aufgabe des passiven Widerstandes konnte die Regie einen Zweck haben als politisch-militärisches Kampfmittel; heute ist für sie in dieser Form kein Grund mehr vorhanden, sie dient nur noch dem Zweck der politischen Abschnürung und der Bildung eines selbständigen Rhein-Ruhr-eisenbahnnetzes unter ausschlaggebendem französischen Einfluß. Veranlaßt durch die Bedrängnis des besetzten Gebietes, hat der Reichsverkehrsminister das Personal zur Aufnahme des Dienstes bei den Dienststellen der Regie aufgefordert. Die Regie erklärt, lediglich einen gewissen Prozentsatz des deutschen Personals wieder einstellen zu wollen. Sie befindet sich entweder noch im Irrtum über die Ansprüche des rheinisch-westfälischen Wirtschaftslebens an den Verkehr oder es ist von vornherein nicht ihre Absicht, den Verkehr in altem Umfange wieder zuzulassen. Jedenfalls scheint ihr Interesse an der schnellen Wiederbelebung nicht das gleiche wie das Deutschlands zu sein.

Auch harren noch Tausende der Ausgewiesenen der Rückkehr, noch schmachten wackere Eisenbahner in den Gefängnissen, ohne daß die Regie deren Rückkehr erlaubt. Die deutsche Regierung wird kein Mittel unversucht lassen, um diese ihrer Arbeit, der Freiheit wiederzugeben. Auf Frankreich aber fällt die Verantwortung dafür, daß die Herstellung normaler Verkehrsverhältnisse im Rhein- und Ruhrgebiet zugunsten der deutschen Wirtschaft und zugunsten aller an den deutschen Reparationen interessierten Länder seither gescheitert ist.

— **Zweimalige Erhöhung der Eisenbahntarife.** Seit dem 13. Oktober betragen die Schlüsselzahlen für die Eisenbahntarife im Personenverkehr 120, im Güterverkehr 360 Millionen, vom 18. Oktober ab im Personenverkehr 600 Millionen, im Güterverkehr 1000 Millionen. Die Steigerung der Schlüsselzahlen ist die Folge der Markverschlechterung der letzten Woche. Die Herabsetzung der deutschen Kohlengoldpreise hat bei der Bestimmung der Schlüsselzahlen verbilligend eingewirkt. Sie konnte aber nur von geringem Einfluß sein, da die Reichsbahn infolge der nach wie vor unverändert bestehenden Abschließung des Ruhrgebietes ganz überwiegend auf ausländische Kohlen angewiesen ist.

Im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr ist der Mindestpreis der Einzelkarte in der 3. Klasse vom 13. Oktober ab auf 18 Millionen, vom 18. Oktober ab auf 50 Millionen, in der 2. Klasse vom 13. Oktober ab auf 27 Millionen, vom 18. Oktober ab auf 75 Millionen M. festgesetzt worden. Der Zonenabstand beträgt in der 3. und 2. Klasse vom 13. Oktober ab 6 Millionen und 9 Millionen M., vom 18. Oktober ab 15 Millionen und 25 Millionen M.

— **Einsichtnahme in die Personalakten.** Für die Einsichtnahme in die Personalakten auf Grund des Art. 129 der Reichsverfassung gelten nach ministerieller Weisung folgende Richtlinien:

1. Den Reichsbeamten steht auf ihr Verlangen die uneingeschränkte Einsichtnahme in alle über sie geführten Personalnachweise zu.

   Zu den Reichsbeamten gehören nicht die in den dauernden Ruhestand versetzten Beamten. Sofern sie jedoch ein begründetes Interesse an der Einsichtnahme ihrer Personalnachweise dartun und dienstliche Bedenken nicht entgegenstehen, ist auch ihnen die Einsichtnahme nicht zu verwehren.

   Das Recht auf Einsichtnahme ist ein persönliches Recht; ein Anspruch auf Ausübung durch einen Bevollmächtigten besteht nicht. Die Zulassung eines Bevollmächtigten, besonders eines bevollmächtigten Mitgliedes der Beamtenvertretung, sowie in Fällen der Einsichtnahme außerhalb des Wohnorts, ist jedoch nicht ausgeschlossen.

2. Zu den Personalnachweisen gehören nicht nur die als solche bezeichneten Personalakten, sondern auch besonders geführte Nebenakten über Dienststrafverfahren, Ermittlungsverfahren und dergl.

   Nebenakten, deren Einsicht den Beamten vorenthalten werden soll, dürfen nicht geführt werden.

   Prüfungsakten, die nicht von der Prüfungskommission an die Behörde, in deren Gewahrsam sich die Personalnachweise

des Beamten befinden, abgegeben, sondern im Gewahrsam der Prüfungskommission geblieben sind, gehören nicht zu den Personalnachweisen. Aus solchen Prüfungsakten sind Vermerke über das Prüfungsergebnis und Abschriften der Prüfungszeugnisse zu den Personalnachweisen zu bringen.

Die Personalnachweise dürfen nicht mit geheimen Kennzeichen versehen sein.

3. Den Reichsbeamten ist in der Regel die Möglichkeit zu geben, die Personalnachweise bei ihrer Beschäftigungsbehörde einzusehen. Soweit die Personalnachweise an anderer Stelle geführt werden, sind sie, falls keine Bedenken hiergegen bestehen, der Beschäftigungsbehörde zur Vorlage zu übersenden; bestehen hiergegen Bedenken und ist auch die Einsichtnahme bei einer anderen am Wohnort des Beamten oder in dessen Nähe befindlichen Stelle nicht möglich, so ist die Einsicht an der Stelle zu nehmen, wo die Personalnachweise sämtlich aufbewahrt werden.

Reichsbeamten, die in den einstweiligen Ruhestand versetzt sind, ist die Einsichtnahme in ihre Personalnachweise tunlichst an ihrem Wohnort zu ermöglichen; gleiches gilt für Reichsbeamte, die in den dauerden Ruhestand versetzt sind, sofern ihnen die Einsichtnahme in ihre Personalnachweise gestattet ist.

Die Einsicht ist in Gegenwart eines von der Behörde mit der Vorlage der Personalnachweise beauftragten Beamten zu nehmen. Besondere Kosten (Reisekosten, Tagegelder usw.) dürfen dem Reich durch die Einsichtnahme nicht erwachsen.

Das Recht auf Einsichtnahme in die Personalnachweise schließt das Recht auf Entnahme von Abschriften einzelner Schriftstücke in sich.

4. Die Einsicht in die Personalnachweise, die vor dem Inkrafttreten der Reichsverfassung geführt und durch Vernichtung oder Unkenntlichmachung von zur Vorlage an den Beamten ungeeigneten Schriftstücken zu bereinigen sind, darf wegen etwa noch nicht erfolgter Bereinigung um nicht länger als 2 Wochen aufgeschoben werden.

5. In die Personalnachweisungen sind Eintragungen von ungünstigen Tatsachen — im Gegensatz zu Werturteilen — erst vorzunehmen, wenn den Beamten Gelegenheit gegeben war, sich über sie zu äußern.

Eintragungen, die auf die Person des Beamten weder unmittelbar noch mittelbar Bezug haben, dürfen in die Personalnachweise nicht erfolgen.

6. Eintragungen über Strafverfahren in die Personalnachweise sind zu löschen, sobald die in den Strafregistern erfolgten Vermerke über die Verurteilung auf Grund des Gesetzes über beschränkte Auskunft aus dem Strafregister und die Tilgung von Strafvermerken vom 9. April 1920 (Reichsgesetzbl. S. 507) zu tilgen sind.

Eintragungen über Disziplinarstrafen in die Personalnachweise sind zu löschen, wenn die Löschung durch Gnadenakt angeordnet ist oder wenn eine gesetzlich noch zu bestimmende Bewährungsfrist verstrichen ist, innerhalb deren der Beamte die Pflichten seines Amtes zufriedenstellend erfüllt hat.

Bis zur gesetzlichen Regelung der Bewährungsfrist beträgt diese vom Tage der Verurteilung an gerechnet bei Verwarnungen, Verweisen und Geldstrafen bis zu 30 ℳ fünf Jahre, bei sonstigen Disziplinarstrafen zehn Jahre.

Die Löschung erfolgt durch Durchstreichen der betreffenden Eintragungen (Verhandlungen usw.) unter Anbringung eines Löschungsvermerks. Gelöschte Eintragungen sollen den Beamten nicht mehr zum Vorwurf gereichen und bei Auskunftserteilungen nicht erwähnt werden.

— Zehnprozentiger Frachtzuschlag für Überweisungsfrachten. Auf eine Eingabe des Deutschen Industrie- und Handelstages betreffend den 10prozentigen Frachtzuschlag für Überweisungssendungen hat der Reichsverkehrsminister folgenden Bescheid erteilt: „Bei der stetig fortschreitenden Markentwertung müssen die Eisenbahnen, wie es die private Wirtschaft jetzt in verschärftem Maße tut, darauf Bedacht nehmen, für ihre Leistungen sofort Zahlung zu erhalten. Dieses Ziel hätte am vollkommensten durch Einführung des allgemeinen Frankaturzwanges erreicht werden können. Von einer solchen einschneidenden Maßnahme ist indes im Interesse der Verfrachter abgesehen und lediglich bestimmt worden, daß sich die Fracht um 10 % erhöht, wenn sie nicht vom Absender, sondern erst vom Empfänger bezahlt wird. Diese Vorschrift, die, sobald es die Verhältnisse gestatten, wieder aufgehoben werden wird, soll also nur einen Anreiz dazu bieten, daß die Fracht sofort bei der Auflieferung des Gutes durch den Absender und nicht erst bei der Auslieferung durch den Empfänger bezahlt wird. Die Beibehaltung der bedingungslosen wahlweisen Frachtzahlung durch den Absender oder Empfänger würde eine weitere Erhöhung der Tarife notwendig machen.

Ich verkenne nicht, daß die neue Maßnahme in manchen Fällen gewisse Unbequemlichkeiten für die Abrechnung zwischen dem Empfänger und Absender mit sich bringt. Diese Unbequemlichkeiten müssen aber von den Verfrachtern in Kauf genommen werden, die, wie ich überzeugt bin, zur Ersparung des Frachtaufschlags schon Mittel und Wege für die rechtzeitige Frachtzahlung finden werden. Ich bedauere daher, die Wiederaufhebung der unter dem Zwange der Verhältnisse eingeführten Maßnahme vorerst nicht in Aussicht stellen zu können. Ebensowenig können wegen der zu erwartenden Berufungen Ausnahmen zugunsten bestimmter Sendungen zugelassen werden.

Hinsichtlich der internationalen (Einfuhr-) Sendungen, für die nach den Tarifen ein Frachtüberweisungszwang (von den Grenzen bis zur deutschen Bestimmungsstation) besteht, ist bereits angeordnet, daß bei diesen Sendungen der 10proz. Frachtaufschlag nicht zu berechnen ist."

Auf Grund der Stellungnahme seines Verkehrsausschusses hat der Deutsche Industrie- und Handelstag sich mit diesem Bescheide nicht zufriedengegeben, sondern eine neue Eingabe folgenden Inhalts an das Reichsverkehrsministerium gerichtet:

Für die Versender bestehe oft überhaupt keine Möglichkeit, das Gewicht der Sendungen vor der bahnamtlichen Verwägung festzustellen (z. B. bei allen Holz- und Lebensmittelsendungen); vielfach werde aber auch die Verwägung nicht einmal am Versandort, sondern erst bei der Empfangsstation vorgenommen, so daß für solche Sendungen, selbst wenn der Versender die Frachten im voraus bezahlen wollte, mangels einer Möglichkeit der Vorausbezahlung in jedem Fall der 10prozentige Zuschlag zu zahlen wäre.

Bei der heute allseits herrschenden Kreditnot bedeutet ferner das Überweisen und Bereitstellen von Milliardenbeträgen für voraus zu bezahlende Frachten eine Belastung für die Wirtschaft, die nicht zu unterschätzen ist, ganz abgesehen davon, daß es in vielen Fällen, z. B. bei den Spediteuren, denen der Rückgriff auf ihre Kunden erschwert ist, unmöglich sein wird, derartige Summen aus eigenen Mitteln zu verauslagen. Auch wird es nicht immer angängig sein, solche großen Beträge den zum Versand bestellten Angestellten, die oft von weitentfernten Plätzen die Versendungen bewirken müssen, zur freien Verfügung zu übertragen. Aus diesen Beispielen, die sich noch beliebig erweitern ließen, ist zu ersehen, daß eine Anpassung des Geschäftsverkehrs an die neue Bestimmung nicht, wie der Herr Minister annimmt, leicht erreicht werden kann, sondern teils überhaupt nicht, teils nur mit größten Opfern möglich ist. Tragbar wäre u. E. viel eher eine allgemeine 10prozentige Erhöhung der Frachten als eine besondere Frankierungsgebühr.

Aber auch für die Reichsbahn selbst bedeutet die angestrebte Freimachung der Sendungen u. E. mehr Belastung als Nutzen. Das ganze Abfertigungsgeschäft wird, da die meisten Sendungen erst am Spätnachmittag angebracht werden, durch die Berechnung und Bezahlung der Frachten ungemein erschwert und gehemmt. Es wird oft dazu kommen, daß sowohl die Abfertigungsstellen wie auch die Versender bis spät in die Nacht zu arbeiten bzw. zu warten haben werden, wofür unnütz Gelder für Überstunden an die Beamten oder für Übernachtung an die Versandbeauftragten bezahlt werden müssen. Wenn einzelne Wagen nicht mehr abgefertigt werden können, bleiben sie stehen bis zum nächsten Tag, so daß ein ganzer Tag für den Wagenumlauf verloren geht.

Selbst der durch die Frankierung bezweckte Erfolg, nämlich die Bahn möglichst rasch in den Besitz ihres Geldes zu bringen, scheint uns in manchen Fällen zweifelhaft. Oft würde die Bahn u. E. eher in den Besitz ihres Geldes gelangen, wenn sie das Geld sofort bei Ablieferung des Gutes erhielte. Oftmals wird es nämlich nicht möglich sein, die zur Frachtzahlung erforderlichen Beträge in bar aufzubringen, so daß Bezahlung durch Scheck erfolgen muß. Die Einlösung bzw. die Verrechnung des Schecks wird aber bei der heutigen Überlastung der Banken vielfach längere Zeit in Anspruch nehmen als die Barzahlung durch den Empfänger. Ganz abgesehen von allem dürfte außerdem bei dem augenblicklichen raschen Schwinden des Markwertes ein 10prozentiger Zuschlag keineswegs genügen, um einen Ausgleich für die Geldentwertung zu bieten; andererseits wird er aber bei einem normalen Fortgang der Entwertung oder gar bei einem Steigen des Markwertes als zu hoch bzw. als unbillig zu erachten sein.

Endlich scheint es auch nicht unbedenklich, wenn von einer Reichsstelle aus im jetzigen Augenblick eine derartige Verfügung erlassen wird, die ohne Zweifel auf eine weitere Verschlechterung der Mark eingestellt und dadurch geeignet ist, das letzte Vertrauen auf eine Besserung der heutigen Lage untergraben zu helfen.

Auf Grund dieser Stellungnahme unseres Verkehrsausschusses richten wir daher heute an den Herrn Minister nochmals die dringende Bitte, den 10prozentigen Frachtzuschlag für Überweisungsfrachten, der allseits als äußerst drückend und unbillig empfunden wird, für die Bahn aber im Verhältnis zu

den ihr durch ihn entstehenden Mehrbelastungen keinen wesentlichen Vorteil bringt, umgehend wieder aufzuheben.

— **Inhaltsangabe in den Frachtbriefen.** Die Güter-Tarifstelle für Metallindustrie und Metallhandel, Köln (Ursulakloster 1), hatte den Reichsverkehrsminister darauf hingewiesen, daß sich heute im Gegensatz zu dem in der Vorkriegszeit üblichen Verfahren die Reichsbahndirektionen bei Frachtreklamationen infolge von unrichtigen oder ungenauen Inhaltsangaben im Frachtbriefe auf den rein formalistischen Standpunkt stellten, daß für die Frachtberechnung allein die Inhaltsangabe maßgebend sei. Eine nachträgliche Frachtberichtigung werde auch bei einwandfreiem Nachweis des wirklichen Inhalts der ungenau deklarierten Sendung grundsätzlich abgelehnt. Die Güter-Tarifstelle hat darauf hingewiesen, wie die unbedingte und rein schematische Anwendung der Bestimmungen der EVO. eine ungerechtfertigte Härte für die Verkehrstreibenden darstellt. Der Reichsverkehrsminister hat darauf erwidert, daß ein Ausschuß von Reichsbahndirektionen beauftragt worden sei, einheitliche Grundsätze für die Erstattung von Frachtunterschieden aus Billigkeitsgründen auszuarbeiten, wobei auch die Frage der Inhaltsbezeichnung im Frachtbriefe geregelt werde. Die Arbeiten des Ausschusses seien dem Abschluß nahe, so daß mit einer baldigen Einführung der lediglich für den inneren Dienstgebrauch bestimmten Richtlinien gerechnet werden könne.

— **Schlafwagenabteile für Frauen.** In den Schlafwagen dritter Klasse wird von nun an das erste und letzte Abteil alleinreisenden Frauen vorbehalten. Diese Abteile dürfen mit männlichen Reisenden nur dann besetzt werden, wenn sie sonst unbesetzt bleiben oder wenn die Insassen gegen die Mitbenutzung durch männliche Reisende nichts einzuwenden haben.

— **Neuerungen im Winterfahrplan.** Im Anschluß an die Schnellzüge D 7/8, ab Berlin Friedrichstr. 5.49 nachm., an Eydtkuhnen 8.40 vorm.; ab Eydtkuhnen 9.00 nachm., an Berlin 11.31 vorm., verkehrt zwischen Wirballen und Riga ein Schnellzugpaar: ab Wirballen 10.20 vorm., an Riga 10.00 nachm.; ab Riga 8.00 vorm., an Wirballen 6.55 nachm. — In den Schnellzügen D 51/52 ab Berlin, Friedrichstr. 9.27 nachm., an Eydtkuhnen 12.12 nachm.; ab Eydtkuhnen 4.00 nachm., an Berlin 6.37 vorm. verkehrt ein Schlafwagen 3. Klasse Berlin-Allenstein. — Die Frühverbindung Magdeburg-Breslau (Eilzug-D-Zug) ist beschleunigt worden: ab Magdeburg 6.05 vorm., (bisher 7.30), Kohlfurt 11.38 vorm. (1.41 nachm.), an Breslau 1.49 nachm. (bisher 5.13). — Neu hergestellt ist eine günstige Verbindung Dresden-Holland: ab Dresden 7.13 nachm., Leipzig 9.51 nachm., Hannover 3.28 vorm., über Löhne, Rheine, Bentheim (an 7.09 vorm.) mit Anschluß nach Amsterdam an 12.10 nachm., Haag, Rotterdam und Hoek v. Holland; ab Amsterdam 7.16 nachm., ab Bentheim 12.15 vorm., an Hannover 3.46 vorm., Leipzig 9.05 vorm., Dresden 11.31 vorm.; durchlaufende Wagen 1.—3. Klasse Dresden-Bentheim, 1. und 2. Klasse Dresden-Rotterdam, Schlafwagen Leipzig-Rotterdam und -Vlissingen. — Die Holland-Züge Berlin-Vlissingen (-London) ab Schles. Bahnhof 10.42 nachm., an Vlissingen 2.24 nachm., an London 10.03 nachm.; ab London 9.30 vorm., Vlissingen 5.50 nachm., an Berlin Schles. Bahnhof 8.35 vorm. laufen nicht mehr über Wesel-Boxtel, sondern über Rheine-Oldenzahl-Arnheim-Tilburg und führen Schlafwagen Berlin-Wesel und Leipzig-Wesel und durchlaufende Wagen 1.—3. Klasse Berlin-Wesel.

— **Ein neuer Speisewagen Berlin-Bodenbach.** In die Schnellzüge Berlin-Budapest D 64/63, die von Berlin Anhalter Bahnhof um 1.15 nachm. abfahren bzw. um 5.18 nachm. dort ankommen, ist jetzt ein Mitropa-Speisewagen eingestellt worden, der zwischen Bodenbach und Berlin läuft.

— **Warenverkauf auf den Bahnsteigen.** Die schwindende Kaufkraft des reisenden Publikums, die den Reichsverkehrsminister schon wiederholt veranlaßt hat, die Bahnhofswirte zur Bereitstellung wohlfeiler Speisen und Getränke anzuhalten, hat auch den Bahnhofsbuchhandel in eine Notlage gedrängt, und der Verein Deutscher Bahnhofsbuchhändler ersuchte die Reichsbahnverwaltung, ihm eine Erweiterung seines Betriebes zu gestatten. Jetzt hat der Reichsverkehrsminister den Bahnhofsbuchhändlern neben dem Druckschriftenverkauf den Vertrieb anderer Gegenstände, wie von Kochgeschirren, Spirituskochern, Bechern, Rucksäcken, Spazierstöcken, Mützen u. dergl. gestattet; nur wo ein Wettbewerb mit den Bahnhofswirten nicht zu fürchten ist, dürfen die Buchhändler auch Tabak, Schokolade und Bonbons verkaufen. Auch gegen die Errichtung besonderer Verkaufspavillons hat der Reichsverkehrsminister nichts einzuwenden, wenn die Verkehrsverhältnisse des Bahnhofs es zulassen und die Pavillons in geschmackvoller, der Architektur des Bahnhofs angepaßter Form gehalten sind. — Die Errichtung von kleinen Warenhäusern für den Reise- und Touristenbedarf besteht bereits seit Jahren auf den größeren Bahnhöfen Österreichs, der Tschechoslowakei und Ungarns, und wenn die Verkaufshäuschen hübsch gebaut sind und gut verwaltet werden, dürfte die Neuerung auch vom reisenden Publikum begrüßt werden.

— **Eisenbahnunglück bei Diburg.** Am 12. d. M. abends fuhr der Personenzug 952 Frankfurt-Darmstadt, der über Hanau-Babenhausen umgeleitet wird, unmittelbar vor Einfahrt in den Bahnhof Diburg auf einen dort haltenden Güterzug auf. Etwa 10 Personen, darunter eine schwer, wurden verletzt.

— **Die eisernen Personenwagen der Deutschen Reichsbahn und ihre Bewährung.** In dem Jahresbericht des Reichsverkehrsministeriums (Die deutschen Eisenbahnen 1910—1920) finden wir die Mitteilung, daß die Versuche mit der Anfertigung eiserner Kastengerippe für Personenwagen sich bewährt haben und daß in Anbetracht der Schwierigkeiten, denen die Beschaffung geeigneter Hölzer begegnet, in Aussicht genommen ist, künftig Personenwagen mit eisernem Kastengerippe allgemein zu beschaffen. Auch in der Zeitschrift Deutscher Ingenieure, Jahrgang 1921, ist die Frage der Beschaffung eiserner Personenwagen behandelt worden. Jetzt bringen die Hefte 4 und 5 von Glasers Annalen, Jahrgang 1923, einen beachtenswerten Aufsatz aus der Feder des Regierungsbaurats Dipl.-Ing. Speer über die gleiche Frage. Der Verfasser teilt den Stoff in vier Abschnitte: 1. die bauliche Ausbildung der Personenwagen, 2. ihre Bewährung, 3. ihre Bewährung bei Unfällen und ihre Wiederherstellung, 4. ihre Herstellung.

Er faßt das Ergebnis seiner Ausführungen in folgende Schlußbetrachtung zusammen:

Die Entwürfe der eisernen Personenwagen der Deutschen Reichsbahn sind auf Grund langjähriger Erfahrungen mit Rücksicht auf größte Wirtschaftlichkeit in bezug auf Herstellung, Unterhaltung und Betrieb aufgestellt worden. Sie sind den hölzernen Wagen in jeder Beziehung überlegen, zeichnen sich diesen gegenüber trotz geringeren Gewichts durch größere Widerstandsfähigkeit und geringere Unterhaltungskosten aus. Sie haben sich im Betriebe in jeder Hinsicht vorzüglich bewährt.

Wir möchten nicht verfehlen, auf den lesenswerten Aufsatz, dessen Ausführungen durch zahlreiche Abbildungen veranschaulicht werden, hinzuweisen.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
am 21. 9. 1923 das	63 000 000 fache	25 000 000 fache	40 000 000 fache
„ 28. 9. 1923 „	105 000 000 „	35 000 000 „	63 000 000 „
„ 5. 10. 1923 „	397 250 000 „	60 000 000 „	194 000 000 „
„ 12. 10. 1923 „	2 618 000 000 „	200 000 000 „	1 167 000 000 „

— **Verein für Eisenbahnkunde.** Am 9. Oktober fand im Sitzungssaale des Potsdamer Bahnhofes in Berlin eine Versammlung des Vereins für Eisenbahnkunde statt. Der Vorsitzende, Geh. Oberbaurat Hoogen, gedachte in seiner Einführungsansprache des Ablebens verschiedener Mitglieder des Vereins, darunter des Geh. Baurats Dr.-Ing. Beukenberg und des Wirkl. Geh. Oberbaurats Dr.-Ing. Wittfeld. Den Vortrag des Abends hielt der Oberregierungsbaurat Koch von der Reichsbahndirektion Altona über Hamburgs Verkehr und Eisenbahnen. Er gab einen Überblick über die Entwicklung des Hamburger Hafens zum Welthafen, in der sich als Marksteine abzeichnen das Jahr 1866 und der Anschluß Hamburgs an das deutsche Zollgebiet mit der Bildung eines Freihafens in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Seit der Zeit ging die Entwicklung des Hamburger Hafens bis zum Ausbruch des großen Krieges unaufhaltsam vorwärts. Vom rechten Elbufer ging der Schwerpunkt des Hafenverkehrs auf das linke Ufer der Elbe über, auf dem großartige Neuanlagen entstanden. Einen weiteren Fortschritt bedeutete der Abschluß des Köhlbrand-Vertrages zwischen Preußen und Hamburg im Jahre 1908, in dessen Ausführung mit dem Bau weiterer Hafenanlagen auf dem linken Elbufer begonnen wurde. Einen schweren Rückschlag brachte der große Krieg, der infolge der Abschnürung Deutschlands auch den hamburgischen Überseeverkehr zum Erliegen brachte. Bekannt ist, daß hanseatische Tatkraft und hanseatischer Unternehmungsgeist es verstanden haben, alsbald

nach Beendigung des Krieges den Hamburger Seeverkehr in überraschender Weise wieder zur Entwicklung zu bringen. Aus dem Vortrage ist die Feststellung bemerkenswert, daß heute der Hamburger Hafenverkehr bereits 80 v. H. der Vorkriegszeit erreicht hat. Wenn auch die deutsche Flagge gegenüber der Vorkriegszeit naturgemäß sehr stark zurückgegangen ist, so bedeutet diese Entwicklung doch einen großen Erfolg Hamburgs.

Der Ausbau des Eisenbahnnetzes war in der ersten Zeit der Entwicklung des Hamburger Verkehrs nicht gefolgt. Der Vortragende führte dies auf das Bestehen einer großen Zahl verschiedener Eisenbahnverwaltungen, namentlich Privatbahnen, zurück. Nach dem Erwerb der hannoverschen Staatsbahn im Jahre 1866 und Verstaatlichung der Privatbahnen in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts machte auch die Ausgestaltung der Eisenbahnanlagen Hamburgs bessere Fortschritte. Heute nimmt bekanntlich nur noch eine Privateisenbahn, die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft ihren Ausgang in Hamburg. Entsprechend der Entwicklung der Hafenverhältnisse liegt auch der Schwerpunkt des Eisenbahnverkehrs auf dem linken Elbufer. Der Bahnhof, der zur unmittelbaren Bedienung der linkselbischen Hafenanlagen bestimmt ist, ist der Bahnhof Hamburg Süd. Dieser Bahnhof wurde auf Grund der Erfahrungen, die bei den Verkehrsstockungen im Herbst 1911 und im Jahre 1912 gemacht wurden, während der Kriegszeit umgebaut. Dem Rangierverkehr dienen die Rangierbahnhöfe Wilhelmsburg, hauptsächlich für die Richtung nach und von der Ruhr, Rothenburgsort (Richtung Berlin und Büchen) und Langerfelde, jetzt Eidelstedt (Richtung Norden). Am stärksten belastet ist der Bahnhof Wilhelmsburg wegen der überwiegenden Bedeutung des Ruhrverkehrs. Da von der Ruhr direkte Züge für die Hamburger Bahnhöfe schwer gebildet werden können, ist der Bahnhof Kirchweyhe im Bezirk Münster für diesen Zweck herangezogen worden. Außerdem hat man zur Entlastung des Bahnhofs Wilhelmsburg einen Vorbahnhof an der Gabelung der Strecken nach Bremen und Lüneburg, bei Meckelfeld, gebaut. Ein ähnlicher Vorbahnhof zur Entlastung von Rothenburgsort ist in Billwärder entstanden. Beide Vorbahnhöfe werden später weiter ausgestaltet werden. Die Entlastung von Rothenburgsort hat sich auch aus dem Grunde als wünschenswert erwiesen, weil von hier aus der Bahnhof IV, auf dem der gesamte Wagenladungsverkehr Hamburgs zentralisiert ist, bedient werden muß. Die Zentralisierung des Ladungsverkehr für eine so große Stadt wie Hamburg hat sich nach Mitteilung des Vortragenden nicht bewährt. In beschränktem Umfange ist der Wagenladungsverkehr auch auf dem Bahnhof Sternschanze zugelassen, der wegen seiner günstigen Lage sehr beliebt ist. In erster Linie ist dieser Bahnhof allerdings für den Viehverkehr bestimmt.

Die Verbindungsbahn zwischen Hamburg und Altona ist zwar viergleisig. Da aber zwei Gleise ausschließlich dem Stadt- und Vorortverkehr dienen, stehen für den durchgehenden Personen- und Güterverkehr nur zwei Gleise zur Verfügung. Diese Verhältnisse nötigen zum Bau einer Umgehungsbahn, deren nördlicher Teil von Eidelstedt nach Rothenburgsort bzw. Billwärder bereits in der Ausführung begriffen ist. Für den südlichen Teil ist eine Linie von Meckelfeld über die Bunthäuser Spitze nach Rothenburgsort bzw. Billwärder geplant.

Die Störungen, die wiederholt in der Bedienung des Hamburger Verkehrs eingetreten sind und auch zur Erörterung in der Öffentlichkeit Anlaß gegeben haben, sind nach Mitteilung des Vortragenden in erster Linie auf die Abhängigkeit des Eisenbahnverkehrs vom Schiffsverkehr zurückzuführen. Im Herbst 1911 und auch im Jahre 1912 war es hauptsächlich das Versagen der Elbschiffahrt infolge der Trockenheit des Jahres 1911, das den Anstoß zu den Störungen gab, und 1921/22 waren es Unregelmäßigkeiten im Schiffsbetrieb und Einwirkungen des Achtstundentages — weniger bei der Eisenbahnverwaltung als im Hafen-, Lade- und Löschbetrieb —, die für die Störungen verantwortlich gemacht werden müssen. Bei Nebel wird die Ein- und Ausfahrt von Schiffen mitunter für 24 Stunden ganz unmöglich. Die Eisenbahnwagen müssen dann auf die Schiffe warten, und so kann es kommen, daß in ganz kurzer Zeit die Rangierbahnhöfe überfüllt sind. Erschwerend wirkt auch die Zollkontrolle und die Gepflogenheit ein, die Wagenladungen lediglich nach Hamburg Freihafen zu richten. Diese Wagen müssen auf den Rangierbahnhöfen abgestellt werden, bis der Empfänger Bestimmung getroffen hat, an welche Lade- oder Löschstelle des Hamburger Freihafens die Wagen zu senden sind. Zwar soll die Verfügung über derartige Wagen durch den Empfänger binnen 6 Stunden erfolgen, doch werden diese Fristen vielfach nicht eingehalten.

Wenn auch zurzeit infolge der ungünstigen Verhältnisse eine Zurückhaltung im weiteren Ausbau der Hamburger Hafen- und Eisenbahnanlagen eingetreten ist, so sind doch sowohl vom Hamburger Staat wie von der Reichseisenbahnverwaltung alle Vorbereitungen getroffen, um sofort bei Besserung der Verhältnisse mit dem weiteren Ausbau der Anlagen vorgehen zu können.

— **Maßnahme gegen die Bücherteuerung durch verbilligte Abgabe von einer halben Million guter Bücher.** Als Hilfeleistung in der bis aufs äußerste gestiegenen wirtschaftlichen Notlage der ganzen Bildungsarbeit, durch welche die Gefahr einer geistigen Verelendung weitester Volkskreise in unmittelbarste Nähe gerückt ist, gibt die Nordwestdeutsche Dürerhausgesellschaft in Bremen reichlich eine halbe Million guter Bücher an die interessierten Kreise zu einem etwa um die Hälfte ermäßigten Preise ab. Aus dem Verkehr mit den Büchereien, Schulen und sonstigen Trägern der Bildungsarbeit in Deutschland hat sich das Bedürfnis nach einer besonderen Abteilung für Abgabe verbilligter Bücher herausgestellt, die am 1. Oktober in Tätigkeit getreten ist. Die bisherigen vorläufigen Maßnahmen der Nordwestdeutschen Dürerhausgesellschaft haben schon den Beweis der praktischen Durchführbarkeit erbracht. Von den Schulen, Büchereien usw. können Verzeichnisse der zu ermäßigtem Preise lieferbaren Bücher aus allen Gebieten des Wissens und der Unterhaltung gegen Einsendung eines Kostenanteiles von ℳ 0,15 Grundzahl (mal Börsenvereinsschlüsselzahl) angefordert werden. Die Eröffnung erfolgte mit einer großen Verkaufsveranstaltung in den für diese Zwecke neu eingerichteten Räumen der Nordwestdeutschen Dürerhausgesellschaft (Balgebrückstr. 14). — Als weitere Maßnahme zur Unterstützung der Bildungsarbeit und zum Kampf gegen die Schundliteratur wird in Kürze die vom Bremischen Lehrerverein und dem Nordwestdeutschen Dürerhaus eingerichtete Buchberatungsstelle in Tätigkeit treten.

— **Adolf Klose †.** Am 3. September d. J. wurde der Oberbaurat a. D. Adolf Klose in München, wohin er 1919 von Berlin aus übergesiedelt war, um den Rest seiner Tage dort zu verbringen, unerwartet im 79. Lebensjahre abberufen. Der Heimgegangene hat nicht nur eine äußerst verdienstvolle Tätigkeit im Eisenbahnwesen entfaltet, wie des Näheren in dem zu seinem 70jährigen Geburtstag in Glasers Annalen erschienenen Aufsatz (Heft 11, Band 74 vom 1. Juni 1914) ausgeführt ist, sondern auch als Pionier der deutschen Automobiltechnik Hervorragendes geleistet. Auf allen diesen Gebieten hat er als Erfinder eine befruchtende und schöpferische Tätigkeit ausgeübt. Es sei hier nur kurz verwiesen auf seine Kurvenlokomotive mit radial lenkbaren Kuppelachsen und auf die Kloseschen Lenkachsen im Eisenbahnbetrieb, die sowohl bei Personen- als auch bei Güterwagen weite Verbreitung gefunden haben und auch bei schmalspurigen Lokomotiven mit bestem Erfolg eingeführt worden sind.

Vor seiner Übersiedlung nach München hat Klose noch an den Versuchen mit der Dieselmotorlokomotive teilgenommen, die auf seine Anregung hin und unter seiner Mitwirkung von der Firma Sulzer in Winterthur und der Firma A. Borsig in Berlin für die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung probeweise erbaut worden war, die aber trotz hervorragender Konstruktion und sorgfältigster Ausführung aller Einzelteile eine weitere Anwendung nicht gefunden hat. Aber auch in München hat sich Klose mit der Konstruktion von Diesellokomotiven auf anderer Grundlage weiter beschäftigt. Durch die Ungunst der Zeitverhältnisse sind aber diese Arbeiten bedauerlicherweise nicht zum Abschluß gekommen.

Nicht minder wertvoll war seine Tätigkeit, die er dem Automobilwesen gewidmet hat. Im Jahre 1897 rief Klose zusammen mit Emil Rathenau, dem württembergischen Eisenbahnpräsidenten von Balz und dem Geheimen Kommissionsrat Glaser den Mitteleuropäischen Motorwagenverein ins Leben, den ersten Verein, der sich die Förderung des Automobilwesens angelegen sein ließ. 1898 veranlaßte Klose die erste Automobilfahrt Berlin-Leipzig-Berlin, und im gleichen Jahre war es seiner unermüdlichen Tätigkeit zu verdanken, daß die erste internationale Automobilausstellung in Berlin stattfand. Welche Bedeutung das Automobilwesen im allgemeinen erlangt hat, hat die letzte Automobilausstellung in Berlin erkennen lassen, die die großen Erfolge dieses neuen Verkehrsmittels und des Motorfahrzeugs gezeigt hat. Kloses Lebensweg war ganz der Entwicklung der modernen Technik, namentlich dem Verkehrswesen, gewidmet, an deren Fortschritten er bis zu seinem Tode mitgearbeitet hat. Er war 1844 in Bernstadt in Sachsen geboren, besuchte die Schule seiner Vaterstadt und trat danach als Lehrling in die Werkstatt seines Vaters, eines tüchtigen Wagenbauers, ein. Schon damals zeichnete er sich durch eine rasche Auffassungsgabe und ein hervorragendes Gedächtnis aus. Nach erfolgreichem Besuch der technischen Schule in Chemnitz setzte er seine Studien am Polytechnikum in Dresden fort. Nach 1866 trat er in den Königlich sächsischen Eisenbahndienst, wo er als Maschinentechniker beschäftigt war. Im Jahre 1870 folgte er einem Rufe als Maschineninspektor an die Vereinigten Schweizer Bahnen, wo er 17 Jahre tätig war. Diese Zeit

ist ausgefüllt mit hervorragenden Verbesserungen und Erfindungen auf dem Gebiete des Lokomotivbaues. 1887 war er in die Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen berufen worden, wo er 10 Jahre mit großem Erfolge gewirkt und sich große Verdienste um die Fortschritte im Eisenbahnwesen auf maschinentechnischem Gebiet erworben hat, sowohl in seiner Stellung als Mitglied dieser Behörde wie auch in seiner Tätigkeit als Mitglied in den verschiedenen technischen Ausschüssen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Auch schriftstellerisch ist Klose vielfach hervorgetreten und ganz besondere Anerkennung haben seine Veröffentlichungen gefunden.

Im Jahre 1896 schied Klose aus dem Württembergischen Staatsdienste aus und siedelte nach Berlin über. Schon damals erkannte er die Zukunftsmöglichkeit des Automobils und hier in Berlin war er unablässig tätig für die weitere Entwicklung der Automobilindustrie. Nur einem Manne von seiner Tatkraft und seinem Wissen und Können war es möglich, dem Automobilwesen so erfolgreiche Pionierdienste zu leisten. Den heute lebenden älteren Automobilfachleuten wird noch bekannt sein, welche ungeheuren Schwierigkeiten sich der ersten Entwicklung des Automobils entgegenstellten. Sowohl die deutsche Eisenbahntechnik wie die Automobilindustrie verlieren in Klose eine hervorragende Kraft. Seine unermüdliche Schaffenskraft hat er jederzeit der deutschen Industrie zur Verfügung gestellt und seine reichen Erfahrungen seinen Fachgenossen kundgegeben.

Sein Heimgang wird nicht nur in den Eisenbahnkreisen, sondern auch in der Automobilindustrie auf das lebhafteste bedauert. Alle, die mit ihm zusammen tätig waren und seine Persönlichkeit kennengelernt haben, werden dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren, ganz besonders die Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft, deren langjähriges Mitglied (seit 1881) und Mitbegründer Klose war.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsbauräte Krohn, bisher in Paderborn, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Wittenberge, Pabst, bisher in Cassel, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Paderborn, Brodersen, bisher in Crailsheim, zur Reichsbahndirektion nach Stuttgart, und Zinser, bisher in Freudenstadt, zur Eisenbahn-Bausektion nach Heilbronn. Die Versetzungen der Regierungsbauräte Blanck von Salzwedel nach Belzig und Plöck von Berlin-Tempelhof nach Gleiwitz sind zurückgenommen.

Österreich.

— **Generaldirektion der Bundesbahnen.** Kommerzialrat Ing. Rudolf Foest-Monshoff wurde zum Direktor für den Beschaffungsdienst bestellt und gehört dem Vorstande der Unternehmung an.

— **Der Betriebserfolg der Bundesbahnen.** Im Monat Juli 1923 stellte sich das finanzielle Ergebnis des Betriebes der Bundesbahnen auf Grund der vorläufigen Ermittlungen im Vergleiche zu den unter Bedachtnahme auf die Einnahmen- und Ausgabengestaltung in den verschiedenen Monaten schätzungsweise ermittelten Anteilen am Jahresvoranschlage wie folgt:

	Vorläufige Ermittlung	Voranschlags-anteil	Erfolg + günstig. — ungünst.
	in Milliarden Kronen		
Personen- und Gepäckverkehr	57,3	66,8	— 9,5
Güterverkehr	129,5	157,4	— 27,9
Verkehrseinnahmen (ohne Postbeförderung)	186,8	224,2	— 37,4
Verschiedene Einnahmen	7,6	5,4	+ 2,2
Einnahmensumme	194,4	229,6	— 35,2
Ausgabensumme	287,6	344,0	+ 56,4
Betriebsabgang	93,2	114,4	+ 21,2

Die ungünstigere Einnahmenentwicklung im Güterverkehr ist insbesondere auch darauf zurückzuführen, daß dieser Verkehr im Juli gegenüber dem Juni wider Erwarten zurückgegangen ist, indem die Leistung an Nutzlasttonnenkilometer von 218 Millionen im Juni auf 207 Millionen im Juli sich verringert hat.

Im August 1923 stellte sich das finanzielle Ergebnis des Betriebes der Bundesbahnen auf Grund der vorläufigen Ermittlungen im Vergleiche zu den unter Bedachtnahme auf die Einnahmen- und Ausgabengestaltung in den verschiedenen Monaten schätzungsweise ermittelten Anteilen am Jahresvoranschlage wie folgt:

	Vorläufige Ermittlung	Voranschlags-anteil	Erfolg + günstig. — ungünst.
	in Milliarden Kronen		
Personen- und Gepäckverkehr	67,0	66,5	+ 0,5
Güterverkehr	143,0	160,4	— 17,4
Verkehrseinnahmen (ohne Postbeförderung)	210,0	226,9	— 16,9
Verschiedene Einnahmen	8,6	3,2	+ 3,4
Einnahmensumme	218,6	232,1	— 13,5
Ausgabensumme	301,7	334,8	+ 33,1
Betriebsabgang	83,1	102,7	+ 19,6

Der Güterverkehr hat sich im August gegenüber dem Juli gebessert und sich von 207 Millionen auf 228 Millionen Nutzlasttonnenkilometer erhöht.

Die nunmehr vorliegende endgültige Verrechnung der Verkehrseinnahmen des Monats Mai 1923 hat gegenüber den vorläufig ermittelten und seinerzeit mitgeteilten Einnahmenzahlen von 157,5 Milliarden Kronen eine Erhöhung um 20,4 Milliarden auf 177,9 Milliarden Kronen erfahren.

— **Südbahn.** Der Nationalrat und der Bundesrat haben das Südbahnabkommen genehmigt.

Übrige europäische Länder.

— **Aus den Anträgen der schwedischen Eisenbahndirektion zum Reichstag.** Die Beseitigung schienengleicher Überfahrten begegnet in Schweden zunehmender Aufmerksamkeit. Eine Schätzung besagt, daß die Beseitigung der bei den Staatsbahnen vorkommenden schienengleichen Kreuzungen mit lebhafter benützten Straßen Kosten im Betrage von gering gerechnet 25 Mill. Kr. beanspruchen wird. Ein derartiger Kapitalaufwand kann nur auf längere Zeit verteilt werden und kann nach Anschauung der schwedischen Eisenbahndirektion keinesfalls ganz von den Staatsbahnen getragen werden. Eine notwendige Voraussetzung für die Erzielung besserer Verhältnisse für den Gesamtverkehr des Landes müßte sein, daß die Wegeverwaltungen zur Ausführung von schienenfreien Kreuzungen kräftig beitragen. Mindestforderung muß es nach Ansicht der Eisenbahndirektion sein, daß die Wegedirektionen die Zufahrtswege und den nötigen Grund und Boden für die schienenfreien Kreuzungen herstellen und daß sie die neuen Wege unterhalten. Um auf dem Wege der Beseitigung der schienengleichen Kreuzungen fortzuschreiten, sind für das Budgetjahr 1924/25 500 000 Kronen beantragt.

Hinsichtlich des Ausbaues des Eisenbahnnetzes hält die Eisenbahndirektion daran fest, daß der Bahnbau Hällnäs-Stensele in Lycksele sein Ende finden soll. Der Beginn des Baus der Staatsbahn Jörn-Gubbljaure soll nicht weiter hinausgeschoben werden. Es läßt sich dies nach Anschauung der Direktion auch um so leichter machen, als die Fertigstellung der Staatsbahn Sveg-Hede und der Bahnstrecke Hällnäs-Lycksele das Budget wesentlich erleichtert. Zunächst sollen die anläßlich der Aufdeckung von Erzfunden eingeleiteten Erhebungen über Streckenänderungen zu Ende geführt werden. Dr. S.

— **Prämienwettbewerb unter den russischen Bahnverwaltungen.** Das russische Volkskommissariat für Verkehrswesen scheint in den Mitteln, die Leistungen der Bahnen zu heben, ungemein tätig und erfinderisch zu sein. Über einen eigenartigen Weg, den es hierbei einschlägt, entnehmen wir dem Wjestnik Putej Soobschenja d. J., Nr. 33.

Als im Dezember 1922 beim Volkskommissariat f. V. ein besonderer Ausschuß für den Kampf gegen die Beraubungen an Gütern und Gepäck gebildet wurde, bestand die Überzeugung, daß zur Erzielung wünschenswerter Ergebnisse eines solchen Kampfes technische Mittel und Abwehrmaßnahmen allein nicht genügten, sondern daß man das Personal an der Arbeit materiell beteiligen müsse und daß man diejenigen, die am gewissenhaftesten ihren Verpflichtungen nachkämen, aufmuntern müsse. Zu diesem Behufe wurden auf Anregung des Ausschusses vom Volkskommissariat einige Prämien eingeführt, z. B. für die Entdeckung von Beraubungen, für anstandslose und rechtzeitige Güter- und Gepäckbeförderung, für die Verminderung der Zugtrennungen und schließlich wurde auf Anregung des Volkskommissariats f. V. aus einem besonders angewiesenen und zu der Verfügung des Volkskommissariats stehenden Fonds im März d. J. ein Wettbewerb der Eisenbahnverwaltungen mit Geldprämien eröffnet, um Verbesserungen bei den Bahnen nach folgenden fünf Richtungen zu erzielen: 1. Verminderung der Güter- und Gepäckberaubungen, 2. Hebung der Arbeitslust, 3. Abminderung der Unglücksfälle in Zügen und im Rangierverkehr, 4. Verbesserung des Rechnungswesens und 5. Verbesserung im

Inventar- und Materialiendienst. Für den ersten dieser 5 Punkte wurden 3 Prämien zu 1 000 000, 600 000 und 400 000 Rubel von 1923 ausgesetzt, für die vier anderen je 4 Preise zu 800 000, 600 000, 400 000 und 200 000 Rubel.

Für den Wettbewerbsvergleich wurden zwei Zeiträume ausgewählt, Februar/März und April/Mai, wobei die Bahnen nur bei Einhaltung folgender Bedingungen in Wettbewerb treten durften: 1. daß die Leistung der in Wettbewerb eintretenden Bahn nicht unter die Mittelleistung aller Bahnen des Netzes im April/Mai heruntergehe und 2. daß die Leistungen der betreffenden Bahn im April/Mai gegenüber Februar/März um mindestens 25 % gestiegen seien.

Es gelang indes nicht, den Wettbewerb nach allen 5 Richtungen durchzuführen, denn im zweiten Punkte, betreffend Hebung der Arbeitslust, stellte sich heraus, daß die Gesichtspunkte nicht von allen Bahnen des Netzes eingehalten waren, weshalb der Wettbewerb in diesem Punkte um 2 Monate hinausgeschoben wurde, wobei den Bahnen ganz veränderte Bedingungen gestellt wurden; sodann wurde der Entscheid im fünften Punkt, betreffend die Verbesserung im Inventar- und Materialiendienst, hinausgeschoben, da von zwei Bahnen Protest eingelegt wurde.

Aus der Liste der Ergebnisse sei beispielsweise nur angeführt, daß im ersten Punkte (Abnahme der Beraubungen) den ersten Preis die Westbahn, den zweiten die Taschkentbahn und den dritten die Moskau-weißrussisch-baltische Bahn erhielt.

Außerdem erhielten noch einige Ausschüsse usw. besondere Prämien. Da alle Prämien zum Märzkurse ausgesetzt waren, so wurden sie bei der Verteilung der Geldentwertung entsprechend 2½- und 3fach erhöht. Im ganzen wurden so 24 952 400 Rubel von 1923 verteilt. Wenn wir erfahren, daß das ungefähr 200 000 Goldrubeln entspricht, so können wir uns einen Begriff machen, inwieweit der neueste Rubel von 1923 gegenüber dem Goldrubel entwertet ist.

Der Wettbewerb soll nach den Ergebnissen der Praxis von außerordentlicher Bedeutung gewesen sein und glänzende Erfolge aufzuweisen haben. Nach dem Zeugnis aller Bahnverwaltungen des Kommissariats legten sich die Bahnen im Bestreben, die eine oder die andere Prämie zu erhalten, bedeutend ins Zeug und strengten, um einander zu überflügeln, alle ihre Kräfte auf allen ihren Wirtschaftsgebieten an. So brachten die Bahnen angesichts des Wettbewerbs ihr Materialwesen in Ordnung, die Arbeit im Rechnungsdienst ging für die Wettbewerbszeit besonders flott vor sich, alle Berichte über Finanz-, Wirtschaftswesen usw. gingen viel regelmäßiger ein als früher; außerdem bekamen die Bahnverwaltungen bei diesem Wettbewerb so manchen Einblick in Mängel und Schwächen des Finanz- und Rechnungswesens. Einen besonders günstigen Einfluß hatte der Wettbewerb auch auf die Abnahme der Anzahl von Beraubungen und der Abgänge an Gütern und Gepäck; so nahmen die Werte der geraubten Güter im April/Mai gegenüber Februar/März von 943 000 Goldrubel auf 295 000 ab, also um 648 000 Goldrubel; die Verluste und Abgänge gingen im gleichen Zeitraum von 2 909 000 auf 1 439 000 Pud oder nach mittlerer Schätzung um 588 000 Goldrubel zurück. Allein durch Abnahme der Beraubungen und Abgänge wurde ein Gewinn von 1 236 000 Goldrubel erzielt, während für die Prämien des ganzen Wettbewerbes nur 200 000 Goldrubel ausgezahlt wurden. Das Kommissariat scheint auf dem eingeschlagenen Wege weitergehen zu wollen. Es hofft damit den diesmal nicht prämiierten Bahnen einen Anreiz zu geben, im ganzen aber den Eifer in den Leistungen der Bahnen anzuspornen. Dr. S.

— **Eine Luftverkehrslinie Petersburg-Wladiwostok?** Die „Dobroljot" — „Russische Gesellschaft der freiwilligen Luftflotte", die bisher über 22 Junkers-Flugzeuge und zwei Maschinen englischer Herkunft verfügt, plant die Einrichtung von sechs Fluglinien mit dem Ausgangspunkt Moskau nach Petersburg, Charkow, Archangelsk, Astrachan, Minsk und Wladiwostok, ferner von drei Linien in Mittelasien und zwei Linien in der Kirgisen-Republik; als erste Teilstrecke ist der Verkehr zwischen Moskau und Nishni-Nowgorod am 15. Juli aufgenommen worden. Dieser Tage ist nun die transsibirische Strecke erkundet worden, und nach viertägigem Flug ist ein Junkers-Flugzeug, von Moskau kommend, in Nowo-Nikolajewsk ohne Zwischenfall gelandet. Die künftige Flugstrecke soll, nach einem gutachtlichen Entwurf des Prof. Rüinin, von Petersburg über Moskau-Kasan-Jekaterinenburg-Omsk-Nikolajewsk-Krassnojarsk-Irkutsk-Tschita-Chabarowsk nach Wladiwostok führen, also ziemlich genau der Sibirischen Eisenbahn folgen; während jedoch die Bahnfahrt auf der rund 10 000 km langen Strecke heute 18 Tage dauert, würde die Flugreise — die in den Nachtstunden durch Bahnfahrten unterbrochen würde — im Sommer nur etwa 5 Tage, im Winter 6 Tage dauern. Unter der Voraussetzung, daß Flugzeuge mit 170 km Geschwindigkeit verwendet und auch Nachtflugbetrieb (was bei den hellen sibirischen Nächten keine besondere Schwierigkeit bietet) eingerichtet wird, kann die Strecke Petersburg-Wladiwostok sogar in 56 Stunden bewältigt werden. Die Einrichtung dieser Fluglinie, für die die Vorarbeiten bereits im Gange sind, würde für die Handelsbeziehungen zwischen Europa und dem Fernen Osten von großer Bedeutung sein.

— **Ein russisch-deutsch-englisches Seefahrtsabkommen.** Zwischen der Hamburg-Amerika-Linie, dem Norddeutschen Lloyd sowie der White Star Line einerseits und der russischen staatlichen Handelsflotte in Verbindung mit der russischen Freiwilligenflotte anderseits ist soeben ein Konzessionsvertrag zustandegekommen, den die Sowjetregierung genehmigt hat und der die Gründung einer gemischten Schiffahrtsgesellschaft unter dem Namen „Bureau des Voyages Océan" zum Ziele hat zum Zwecke der Erleichterung der russischen Ein- und Auswanderung. Die Gesellschaft hat das Recht, in Rußland Filialen zu schaffen. Der Vertrag sieht auch die Möglichkeit der Teilnahme weiterer Schiffahrtsgesellschaften vor, wie namentlich in erster Linie der amerikanischen Gesellschaften Red Star Line, der United American Lines und der englischen Gesellschaften White Star Dominions Lines. Die russische Regierung hat sich das Recht vorbehalten, Ausländer, deren Regierung die Beziehungen zu Sowjetrußland abbreche, vom Transport auszuschließen. Die Gesellschaft verfügt über ein Kapital von 15 000 Pfd. Sterl., das von den englischen und amerikanischen Teilhabern voll eingezahlt werden muß, während 50 % der Aktien völlig frei der russischen Handelsflotte zur Verfügung zu stellen sind.

— **Neuorganisation der Schweizerischen Bundesbahnverwaltung.** Der Bundesrat hat das Bundesgesetz vom 1. Februar 1923 über die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen für den 1. Januar 1924 in Kraft gesetzt. Er hat ferner eine V o l l z i e h u n g s v e r o r d n u n g zu diesem Gesetz erlassen. Die vom Verwaltungsrat zu erlassende Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung bestimmt die Obliegenheiten der einzelnen Abteilungen und bezeichnet die Geschäfte, die ihnen zur selbständigen Erledigung überlassen sind. Diese Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung soll derart sein, daß der Präsident der Generaldirektion und die Generaldirektoren von allen untergeordneten Angelegenheiten entlastet werden und den einzelnen Dienststellen eine möglichst weitgehende Selbständigkeit eingeräumt wird, um eine einfache und rasche Geschäftsbehandlung zu erzielen.

Die Vollziehungsverordnung bestimmt, daß die Materialverwaltung ihren Sitz in Basel hat. Von der Verkehrskontrolle wird die Unterabteilung für den Güter- und Tierverkehr nach St. Gallen verlegt. Die übrigen Dienstabteilungen und Dienstzweige der Generaldirektion haben ihren Sitz in Bern.

— **Die Schweiz und die Regelung des Rheins zwischen Straßburg und Basel.** In dem Straßburger Übereinkommen vom 10. Mai 1922 wurde der Schweiz das Recht auf die Regelung der Rheinstrecke Basel-Straßburg eingeräumt, wobei die Regulierungsarbeiten jeweils nach Maßgabe der Genehmigung der Ausführungspläne durch die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und nach Erfüllung der vorschriftsmäßigen Förmlichkeiten in Angriff genommen werden. Danach hat die Schweiz ein Recht auf die Erhaltung der Fahrrinne bei denjenigen Rheinstrecken, auf denen der Strom noch nicht in den elsässischen Seitenkanal verlegt ist. Was die Kostenfrage anbelangt, so haben die deutsche und die französische Delegation erklärt, daß es nicht als Verstoß gegen die geltenden Bestimmungen aufgefaßt werden darf, wenn die beiden Länder keine anderen Kosten auf sich nehmen als diejenigen für den Unterhalt. Wenn also die Schweiz die Regelung der fraglichen Strecken wünscht, dann muß sie diese auf eigene Kosten vornehmen, was allerdings nicht dem Sinne der noch in Kraft befindlichen Rheinschiffahrtsakte entspricht. Wie man dieser Tage hat vernehmen können, hat der Bundesrat mit der Ausarbeitung eines Regulierungsplans das badische Strombauamt in Freiburg i. Br. beauftragt. Nach der Vereinbarung vom 10. Mai 1922 in Straßburg werden sich Frankreich, Deutschland und die Schweiz miteinander darüber verständigen, welche Stromabschnitte zuerst geregelt werden sollen. Diese Abmachungen veranlassen nun den vorzüglichen Kenner des Rheins, den früheren Leiter der badischen Oberdirektion für Straßen- und Wasserbau und langjähriges Mitglied der Rheinzentralkommission, Oberbaurat Kupferschmidt in Karlsruhe, davor zu warnen, eine Versuchsstrecke zu regulieren. Er weist darauf hin, daß der Rhein zwischen Straßburg und Basel aus zwei hydrographisch verschiedenartigen Strecken besteht. In der oberen Strecke — bis unterhalb Breisach — finde eine lebhafte Erosion unter Abtreiben mächtiger Geschiebemassen statt und in der unteren bis gegen Straßburg reichenden Strecke der Durchgang dieses Geschiebes unter teilweiser Hebung des Strombettes. In der oberen Strecke sei eine weitere Tieferbettung wegen der Gefahr der Austrocknung der Niederung unerwünscht und in der unteren Strecke werde eine solche von den Uferbewohnern

wegen der Hochwassergefahr und der Vernässung des Ufergeländes schon seit längerer Zeit angestrebt. Es sei daher klar, daß bei einer Festlegung des Stromzustandes zum mindesten auf Jahrzehnte hinaus durch die Regelung nicht die Interessen der Schiffahrt einseitig den Ausschlag geben dürfen, sondern auch diejenigen der Uferanwohner gewahrt werden müssen. Werde also in der oberen Strecke reguliert, so dürfe dies nur unter Festhaltung der heutigen Höhenlage des Strombettes erfolgen, d. h. unter Befestigung der Stromsohle durch Grundschwellen, während an der unteren Strecke auf eine Tieferhaltung des Stromes Bedacht genommen werden müsse. Werde aber die obere Strecke mit Grundschwellen verbaut, so höre die Erosion und damit der massenhafte Geschiebeabgang aus ihr auf und dadurch werde in der unteren Strecke der Strom vom Transport des vom Oberstrom kommenden Geschiebes entlastet, seine Erosionskraft also gesteigert und als Folge werde hier eine Tieferbettung einsetzen, der durch die Verbauung des Strombettes mit Grundschwellen erst von dem Zeitpunkte ab entgegengewirkt werden dürfe, in welchem sie bis zu dem von den Uferanwohnern gewünschten Maß vorgeschritten sein werde. Es seien also die hydrographischen Vorbedingungen für die Regelung in beiden Strecken grundverschieden und aus einem Versuch, der etwa in der einen Strecke gelingen sollte, könne nicht auf den gleichen Erfolg in der anderen geschlossen werden. Wollte man aber zwei Versuche — je einen in der oberen und der unteren Strecke — anstellen, so würde die Schlußfolgerung nicht gewinnen, weil das Ergebnis noch unter dem Einfluß der Stromwirkung in den nicht regulierten Teilstrecken stünde. Die versuchsweise Regelung in der Teilstrecke hätte demnach gar keine Beweiskraft und müßte aller Voraussicht nach zu verhängnisvollen Irrtümern führen.

Man wird in Bern an den Ausführungen des hervorragenden Rheinbaufachmannes nicht ohne weiteres vorbeigehen können und sich wohl überlegen, ob man zu einer Regelung einer Versuchsstrecke schreiten will oder nicht. Werden vor der Inangriffnahme der Gesamtregulierung vorläufig nur einige Schwellenübergänge in der unteren Strecke ausgeglichen und wird ein leistungsfähiger Bagger dort in den Dienst gestellt, dann wird für die nächstjährige Schiffahrtszeit schon viel erreicht werden können.

— **Von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.** Durch die Presse ging dieser Tage die Meldung, daß die für den September angesagte zweite diesjährige Sitzung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg infolge Unabkömmlichkeit eines holländischen Abgeordneten auf den 15. Dezember verschoben worden sei. Zugleich berichtete das Wolfbureau, daß die deutsche Delegation eine Extrasitzung verlangt habe, um die zahlreichen Eingaben wegen Verletzung der Rheinschiffahrtsakte durch die Besatzungsarmeen möglichst bald zu behandeln. Diesem letzteren Begehren ist nicht stattgegeben worden, trotzdem Art. 44 der Rheinschiffahrtsakte bestimmt, daß auf den Antrag einer einzigen Uferregierung eine außerordentliche Sitzung stattzufinden habe. Die Agentur Havas berichtet nun hierüber, daß der abschlägige Bescheid nicht durch den französischen Präsidenten der Zentralkommission erlassen worden sei, sondern auf einer in der letzten Sitzung angenommenen Entscheidung der Gesamtkommission beruhe. In der letzten Sitzung sei für die zweite Tagung im Jahre 1923 der 27. September in Aussicht genommen worden. Nachdem aber der holländische Delegierte Prof. van Eysinga erklärt habe, er sei durch die Tagungen des Völkerbundsrates verhindert, habe sich die Kommission auf den 15. Dezember geeinigt. Diese zweite Sitzung hätte normalerweise ohnehin auf den 15. Dezember fallen müssen, da mehrere Abgeordnete in verschiedenen internationalen Flußkommissionen arbeiten und die Rücksicht auf diese die Rheinkommission auf den Dezember verwiese. Immerhin stehen wir vor der Tatsache, daß der Art. 44 der Rheinschiffahrtsakte nicht angewendet wurde. Es scheint, daß man dieser Erscheinung auch in Holland die nötige Aufmerksamkeit entgegengebracht hat, denn in der zweiten Kammer hat ein Abgeordneter an den Minister des Auswärtigen die schriftliche Anfrage gestellt, wie sich die Sache verhalte und ob die Regierung, falls es sich bewahrheite, daß die Verschiebung der Sitzung aus den erwähnten Gründen geschehen sei, die angegebenen Gründe rechtfertigen könne.

— **Die französischen Rheinkraftwerke zwischen Basel und Straßburg.** Die von den Handelskammern im nordöstlichen Frankreich gebildete „Société régionale d'Etudes du Rhin" hat in ihrer letzten Sitzung die Hoffnung ausgesprochen, es möchte das Vorprojekt für die zwischen Straßburg und Basel zu erstellenden Kraftwerke an dem Rheinseitenkanal in der Dezembersitzung der internationalen Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zur Behandlung kommen. Dieses Vorprojekt, das auf das Verlangen des Ministeriums für die öffentlichen Arbeiten von einer elsässisch-lothringischen Unternehmergruppe ausgearbeitet worden ist, wurde auch der „Société régionale d'Etudes du Rhin" unterbreitet und von dieser mit einigen Abänderungen gutgeheißen. Nach diesem Vorprojekte wären auf der Rheinseitenkanalstrecke Basel-Straßburg außer dem Kraftwerk von Kembs noch weitere sieben zu erstellen mit einem Kostenvoranschlag von rund 200 Millionen Franken für ein Kraftwerk oder 600 Millionen Franken für die unterhalb Kembs liegenden drei Kraftwerke auf der Strecke Kembs-Breisach und 1400 Millionen Franken für die Erstellung sämtlicher Kraftwerke von Kembs bis Straßburg. Da die Preise etwas zurückgegangen sind, rechnet man mit einer Verbilligung von 25 %. Die zu gründende Gesellschaft für den Bau der Rheinkraftwerke, die „Société Nationale du Rhin", wird vom französischen Staate eine Garantie für die auszugebenden Obligationen verlangen, da die Kraftausnutzung des Rheins im allgemeinen Interesse liegt, und sie wird auch vom Staate verlangen, daß er auf seine Kosten die Schleusen und alle anderen besonders der Schiffahrt dienenden Einrichtungen errichte. So berichtet wenigstens die „Union Economique de l'Est", das Organ der Handelskammer von Nancy, und man hat auch vernommen, daß der französische Staat sogar noch weitergehen und auch die Betriebsverluste der zu erstellenden Rheinkraftwerke übernehmen werde. Die „Société régionale d'Etudes du Rhin" hat die Einzahlung des zweiten Viertels des gezeichneten Kapitals in der Höhe von 500 000 Fr. verlangt und will demnächst das Konzessionsgesuch für drei weitere Kraftwerke zwischen Kembs und Breisach einreichen.

— **Welt- und Seefrachtenkrisis.** In der Generalversammlung der französischen Seereederei „Cie. des Chargeurs Français", die am 15. September in Paris stattfand, wies der Direktor der Gesellschaft, Ernest Plisson, auf die Tatsache hin, daß die Schiffsbauten der Welttonnage ständig zurückgehen, und daß letztere nur 8,5 Millionen Tonnen größer sei als im Jahre 1914, so daß also keineswegs zu befürchten sei, daß künftig die Seefrachten von der herrschenden Krisis verschont sein werden. Die Frage, warum das Seegeschäft nicht Fortschritte mache, beantwortete er dahin, daß es sich hierbei nicht mehr um eine Tonnagefrage handele, sondern um eine Frage der Politik und der Weltwirtschaft. Solange der Friede nicht endgültig wiederhergestellt sei und die Fragen der internationalen Politik nicht geregelt seien, könne das Seegeschäft nicht zum Aufblühen kommen. Wenn aber diese Dinge einmal ins Gleis gekommen sein würden, dann würden die Seetransporte einen solchen Aufschwung nehmen, daß die gegenwärtige Welttonnage voll in Anspruch genommen werde und in weiteren fünf Jahren nicht mehr genügen könne.

— **Von den portugiesischen Eisenbahnen.** Der Jahresbericht der Portugiesischen Eisenbahngesellschaft für 1922 zeigt ein befriedigendes Ergebnis. Die Einnahmen, 66 038 Contos, waren um 50 % höher als im Vorjahre, die Ausgaben, 53 160 Contos, aber nur um etwa 20 %, so daß die Betriebszahl, die im Jahre 1921 101,58 % betrug, also einen Fehlbetrag ergab, auf 80,85 % zurückgegangen und ein Überschuß erzielt worden ist. Der Verkehr hat, und zwar sowohl im Güter- als im Personendienst, stark zugenommen. Es sind im Jahre 1922 5 091 568 Zugkilometer gefahren worden gegen 4 436 793 Zugkilometer im Vorjahre, daher auch die stark erhöhten Einnahmen und Ausgaben. 61 % der Ausgaben entfielen auf den Zugdienst, 13,6 % auf die bauliche Unterhaltung der Anlagen, 21,5 % auf den Verkehr und 3,9 % auf die allgemeine Verwaltung. Werden die außergewöhnlichen Ausgaben, Ruhegehälter, der Schuldendienst und die Währung berücksichtigt, so verschwindet der Betriebsüberschuß, und der Fehlbetrag der früheren Jahre wächst dadurch auf 25 030 Contos an.

Die Streckenlänge ist unverändert 1146 km geblieben.

Der Bahnhof Rocio in Lissabon, der schon längere Zeit in stark verwahrlostem Zustande war, wird nun endlich umgebaut, und die Gesellschaft stellt in Aussicht, daß er demnächst neuzeitlichen Ansprüchen genügen wird.

— **Sauberkeit bei der Londoner Untergrundbahn.** Die Londoner Tagespresse klagte vor einiger Zeit über den Mangel an Sauberkeit in den Wagen und auf den Bahnsteigen der Untergrundbahnen. Dies hat der Leitung der Gesellschaft Anlaß gegeben, ihrerseits Mitteilungen in die Presse zu bringen, in denen sie einerseits die Schuld an diesem Zustand, den sie nicht ganz wegleugnen kann, dem starken Verkehr und den unsauberen Gewohnheiten der Fahrgäste zuschiebt, in denen sie andererseits darlegt, welche Anstrengungen sie macht, um ihre Anlagen und Betriebsmittel sauber zu halten. Sie wendet hierfür jährlich eine viertel Million Pfund auf und beschäftigt dabei 2000 Mann, die u. a. jede Nacht 5000 Fahrzeuge einschließlich der in Gemeinschaft mit den Untergrundbahnen betriebenen Omnibusse reinigen und dabei jährlich 5 t Putzmittel für blanke Metallteile verbrauchen. Zum Reinigen der Wagen, namentlich der gepolsterten Teile, wird in erheblichem Umfang der Staubsauger verwendet.

Die Fußböden werden zurzeit noch gekehrt, doch ist eine neue Anlage im Entstehen begriffen, in der auch die Fußböden durch Staubsauger gereinigt werden sollen. Beim Entwurf neuer Fahrzeuge wird besonders darauf geachtet, daß die Reinigung durch die Bauart erleichtert wird. Die Bahnsteige und die Zugänge zu ihnen werden täglich gekehrt und alle paar Tage abgewaschen. Um den Eifer anzuspornen, werden Wettbewerbe veranstaltet, bei denen der am saubersten gehaltenen Haltestelle ein silberner Schild verliehen wird. Zur Reinhaltung der Luft werden täglich über 14 000 000 cbm mit Ozon versetzter Luft in die Untergrundtunnel eingeblasen, und es ist festgestellt, daß die Luft dort weniger Keime enthält als auf den Straßen über Tag.

— **Großraumgüterwagen in England.** England hat länger als wohl irgendein anderes Land an dem kleinen, zweiachsigen Güterwagen festgehalten, wie er sich in den ersten Zeiten des Eisenbahnwesens entwickelt hat. Erst neuerdings bricht sich, wenn auch noch zögernd, die Erkenntnis Bahn, daß der Großraumwagen sehr erhebliche Vorteile hat. Die Mehrzahl der englischen Güterwagen faßt noch heute weniger als 12 t; nur 31 000 können mit 12 bis 20 t beladen werden und bei 20 000 Wagen, die auch nur zwei Achsen haben, ist das Ladegewicht 20 t. 18 193 von den letzteren gehören allein der Nordostbahn. Neuerdings fordert die Große Westbahn die Besitzer von Privatgüterwagen, deren es in ihrem Verkehrsbereich etwa 116 000, meist für 10-t-Ladung, gibt, auf, zum Großraumwagen mit 20 t überzugehen. Sie weist dabei darauf hin, daß ein solcher Wagen erheblich billiger ist als zwei 10-t-Wagen, daß er Gleisraum, namentlich auch in den Privatanschlußgleisen, spart. Die Große Westbahn stellt seit Jahren Versuche mit 20- und 30-t-Wagen an und ist von deren Ergebnis sehr befriedigt. Wenn sie von der Einführung von Großraumwagen auch erhebliche Vorteile für die Eisenbahn erwartet, so glaubt sie doch daran erinnern zu sollen, daß diese auch den Zechenbesitzern, an die sich ihre Aufforderung richtet, zugutekommen, weil nach der neueren Eisenbahngesetzgebung 80 % der einen gewissen Betrag überschreitenden Überschüsse dadurch zum Verschwinden gebracht werden müssen, daß die Tarife herabgesetzt werden. Wenn auch die Vorteile für die Eisenbahn erst bei einer größeren Zahl von Großraumwagen merkbar werden, so erklärt sich die Große Westbahn doch schon heute bereit, den Zechen, die solche Wagen benutzen, einen Frachtnachlaß von 5 % zu gewähren.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnen in Palästina.** Die erste Sorge der Engländer nach ihrem Eindringen in Palästina war die Verbindung des neu eroberten Gebietes mit Ägypten durch eine Eisenbahnlinie. Dann bauten sie im Innern des Landes Schienenwege, und jetzt befindet sich Palästina im Besitz eines wichtigen Eisenbahnnetzes, das sich der „Information de Midi“ zufolge aus folgenden Linien zusammensetzt:

Eisenbahn El Arisch, Kantara-Haifa (ungefähr 400 km), die in Kantara die Cap-Cairo-Linie berührt, im Norden sich mit der Linie Jaffa-Jerusalem vereinigt und in Haifa endigt, dem Hafen der Zukunft, der schon 1912 20 000 Einwohner zählte. Diese Bahn, die während des Krieges mit den notdürftigsten Mitteln hergestellt war, ist neuerdings sorgfältig ausgebaut worden.

Anderseits haben die Engländer das Eisenbahnnetz von Palästina mit drei großen kleinasiatischen Schienenwegen verbunden, nämlich mit der Bagdadbahn, der anatolischen und der Hedschasbahn. Endlich befindet sich das englische Eisenbahnnetz auch in Verbindung mit den Eisenbahnen Syriens: Beirut-Bajak-Damaskus (147 km) und Tripolis-Homs (107 km).

Alle von den Engländern gebauten Bahnen sind normalspurig, aber das Netz umfaßt auch eine große Zahl vor dem Kriege unter türkischer Herrschaft gebauter Linien mit einer Spurweite von 105 Zentimetern.

— **Hochwasser in Indien.** Die Eisenbahnen von Indien und Burma sind Mitte August von schwerem Unwetter heimgesucht worden. Moulmein in Burma war vollständig von Rangoon abgeschnitten, weil der Bahndamm vom Hochwasser durchbrochen war. Schiffsverkehr war wegen des rauhen Wetters nicht möglich. Das Hochwasser des Ganges hat einen bisher noch nicht dagewesenen Stand erreicht. Die Hauptstrecke der Ostindischen Eisenbahn ist dadurch unterbrochen worden. Die Züge wurden umgeleitet. An anderen Stellen, wo weder eine Umleitung der Züge noch eine Aufrechterhaltung des Verkehrs durch Umsteigen möglich war, blieb die Verbindung längere Zeit unterbrochen.

— **Die Staatsbahnen im ägyptischen Sudan.** Zwischen dem Gebiet des oberen Nil und dem Roten Meer finden sich etwa 2400 km Sudan-Staatsbahnen in Kapspur. Die Hauptteile sind die von Port Sudan am Roten Meer landeinwärts nach Atbara (480 km) führende Strecke, die diese in Atbara kreuzende Verbindung Wadi Halfa-Chartum (960 km), ferner die Strecke Chartum-El Obeid (705 km) mit Abzweigungen von Abu Hamed nach Kareima (224 km) und von Sallom nach Suakin (45 km). Der Betriebsmittelpark besteht aus 114 Lokomotiven, 228 Personen- und 1000 Güterwagen. Im Zusammenhang mit den Eisenbahnen werden Dampferstrecken auf dem Weißen und dem Blauen Nil auf sehr erhebliche Entfernungen betrieben. Die Verbindung mit den ägyptischen Staatsbahnen stellt ein Dampferdienst von Wadi Halfa nach Shellal her. Für diesen Verkehr stehen 32 Dampfer, 42 Schlepper und 134 andere Fahrzeuge zur Verfügung. Sowohl die Personenzüge wie die Dampfer bieten den Reisenden angemessene Bequemlichkeit, die Verwaltung legt Wert darauf, dadurch den Touristenverkehr zu fördern, wenn sie auch andererseits ihre Aufgabe, der Wirtschaft von in der Entwicklung begriffenen Gegenden zu dienen, richtig erkannt hat. Die Betriebsergebnisse sind befriedigend. Gegen 600 000 Reisende und 677 580 t Güter (ohne Vieh) haben im Jahre 1921 bei rd. 2 Mill. ägypt. Pfund Roheinnahme einen Überschuß von nahezu 500 000 Pfund gebracht. Trotzdem hat die Eisenbahnverwaltung neuerdings einen englischen Sachverständigen zu Rate gezogen, um mit dessen Hilfe Ersparnismaßnahmen zu treffen und zu erörtern, durch welche Maßnahmen der Verkehr des Landes gefördert werden könnte.

— **Aufwendungen für die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.** Die Schweizer Bauzeitung berichtet, daß die Ausgaben für den verbesserten Ausbau des bestehenden Eisenbahnnetzes sowie für die Vermehrung des Lokomotiv- und Wagenparkes für 1922 und 1923 laut „Eng. News-Record“ insgesamt 1540 Millionen Dollars betragen. Hiervon entfallen rund 60 % auf die Anschaffung neuer Lokomotiven, Personen-und Güterwagen. Von den übrigen 615 Millionen Dollars werden aufgewendet für Gleisanlagen, Verstärkung des Schotterbettes einschließlich Maschinen und Werkzeuge, Einbau schwerer Schienen rund 237 Millionen; für Brücken, Viadukte, Tunnels und Durchlässe 70 Millionen; für Werkstätten, Lokomotivschuppen, Stations- und Verwaltungsgebäude 104 Millionen; für Lagerhäuser, Elevatoren, Kohlen- und Erzbunker, Wasser- und Bekohlungsstationen und sonstige Einrichtungen für den Güterverkehr 65 Millionen; für Beseitigung von Planübergängen und Kurven, Verminderung von Steigungen und Ankauf von Land und Gebäulichkeiten 53 Millionen; für Fernsprech-, Telegraphen- und Signaleinrichtungen 20 Millionen. Vom Restbetrag von rund 66 Millionen findet nur die „verhältnismäßig kleine Summe“ von 6 Millionen für Kraftwerke und Übertragungsleitungen Verwendung; rund 60 Millionen bleiben für verschiedene andere Verbesserungen.

Im Zusammenhang hiermit dürfte noch interessieren, daß die Herstellung von Automobilen, die heute bereits den Bahnen erheblich Wettbewerb verursachen, im ersten Halbjahr 1923 um 47 % zugenommen hat gegenüber dem entsprechenden Zeitraum von 1922. Nach den Angaben der Nationalen Automobil-Handelskammer wurden vom 1. Januar bis 1. Juli 1923 in Nordamerika nicht weniger als 1 710 000 Motorwagen fertiggestellt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.

Die im Königreich der Serben, Kroaten und Slovenen gelegenen Strecken und Pachtbahnen der Südbahn sind am 1. September 1923 in den Betrieb der S. H. S.-Bahnen übergegangen. Infolgedessen sind diese Strecken mit 743,69 km von den Vereinsbahnstrecken der Südbahn abgerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektion Stuttgart. Vom 15. Oktober d. J. ab ist der Haltepunkt Güglingen-Eibensbach an der Strecke Lauffen (Neckar)-Leonbronn wieder eröffnet. An dem Haltepunkt halten von diesem Zeitpunkt an bis auf weiteres sämtliche auf dieser Strecke verkehrenden Personenzüge.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektion Wien-Nordost. Vom 13. Oktober d. J. ab wird die an der Linie Wien Nordwestbahnhof-Staatsgrenze bei Unterretzbach zwischen der Station Jedlesee und der Haltestelle Strebersdorf gelegene Station

Jedlersdorf auch für Frachtgutwagenladungsgüter im Verkehre mit der Firma C. H. Hirsch & Co. zugelassen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 163 vom 11. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das technische Vereinsorgan.

Nr. I 164 vom 12. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vorlagen für die Vereinsversammlung.

Nr. III 169 vom 4. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Übernahme der im Königreiche der Serben, Kroaten und Slovenen gelegenen Südbahnlinien und Pachtbahnen in den Betrieb der S. H. S.-Staatsbahnen.

Nr. III 176 vom 8. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vorlagen für die Vereinsversammlung.

Nr. III 180 vom 10. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift 77 des Satzungsausschusses.

Nr. III 184 vom 11. Oktober 1923 an sämtliche stimmberechtigten Vereinsverwaltungen, betreffend Abstimmung über die Beschlüsse des Satzungsausschusses zu Ziffer IV—VI der Niederschrift Nr. 77 (abgesandt am 12. Oktober d. J.).

Nr. IV 238 vom 8. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift 101 des Güterverkehrsausschusses.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wagenstandgelder.

Erhöhung des Wagenstandgeldes auf Bahnhof Oldenburg (Oldbg.).

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1923 wird bis auf weiteres auf Grund des § 80 (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung das Wagenstandgeld auf Bahnhof Oldenburg (Oldbg.) für jeden Wagen, auch für ein Schemel- oder Kuppelwagenpaar, für die ersten 24 Stunden auf das fünffache, für jede weiteren 24 Stunden auf das zehnfache der jeweiligen tarifmäßigen Sätze erhöht (s. Abschnitt VII, 3 u. 4 des Nebengebührentarifs zum Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B).

Oldenburg (Oldbg.), 11. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion. (1468)

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober d. J. ab wird mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde das Wagenstandgeld in Boenen auf das Fünffache des jeweilig gültigen Satzes erhöht. (1457)
Reichsbahndirektion Elberfeld.

2. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I A (Tfv. 1 a).

Mit Gültigkeit ab 20. Oktober 1923 werden Rohr (Schilfrohr und Kolbenschilf) sowie Rohrgewebe in den Monaten Oktober bis März auch unbedeckt angenommen. Die Anlage II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I A, erhält unter Ziffer 10 einen entsprechenden Zusatz.

Berlin, den 15. Oktober 1923. (1494)
Reichsbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil II. Reichsbahn-Tiertarif.

Ab 1. Dezember d. J. treten in den örtlichen Bestimmungen (S. 14—69) folgende Änderungen ein: Der Tierverkehr wird aufgehoben in Leipzig-Eutritzsch und Profen. Er wird beschränkt auf Kleinvieh in Käfigen, Kisten usw. im Einzelgewicht bis 150 kg in Großkugel und Großlehna, auf einbödige Wagen in Göhrenz-Albersdorf, Lausen und Meuchen. Er wird erweitert auf unbeschränkte Abfertigung in Pörsten und Schkölen-Räpitz. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (s. Reichsverkehrsblatt 1914 S. 455) genehmigt. (1475)

Halle (Saale), im Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Februar 1923.

Die außeritalienischen Schnittsätze sind vom 18. Oktober 1923 ab mit 56 700 zu vervielfachen. (1454)

Frankfurt (M.), den 9. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über die Schweiz vom 1. Februar 1923.

Der Tarif tritt mit Geltung vom 5. November 1923 außer Kraft (vorerst ohne Ersatz). (1496)

Frankfurt (M.), den 15. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Wirkung vom 10. Oktober d. J. werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8 (1) und 9 um 100 % unter Aufrundung auf volle 1000 Mark erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455). (1441)

Altona, den 7. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 10. Oktober 1923 treten zu dem Gütertarif für die oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag XXV und zu dem ab 19. Juni 1922 eingeführten Wechseltarif der Nachtrag XI in Kraft.

Die Nachträge enthalten weitere Erhöhungen der Sätze des Nebengebührentarifs. Abdrücke sind bei der Stationskasse Beuthen (Oberschles.) Schmalspurbahn und Tarnowitz (Schmalspurbahn) zu haben. Die Einführung der Nachträge mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörden.

Oppeln, den 9. Oktober 1923. (1448)
Reichsbahndirektion
(Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Dienstkohlenausnahmetarif. D. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). E. Oberschlesischer Schmalspurbahnverkehr. F. Schmalspurbahnwechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1923 ab wird im deutschen Gütertarif die Schlüsselzahl auf 360 Millionen erhöht. Im Tierverkehr und in den Gebührensätzen ohne Schlüsselzahl tritt eine Erhöhung um 400 % in Kraft.

Die gleiche Tarifmaßnahme gilt vom gleichen Zeitpunkte ab in den oben genannten Verkehren. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der Tarife unter A, C und F ist erteilt. (1467)

Oppeln, den 12. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen) zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Wirkung vom 14. Oktober d. J. werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8 (1) und 9 um 400 % unter Aufrundung auf volle 1000 Mark erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455). (1465)

Altona, den 12. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Güterverkehr.

Ab 20. Oktober wird die Fracht für Leichen erhöht. Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 13. Oktober 1923. (1477)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag I zum Gütertarif in Kraft. Er enthält die seit Erscheinen des Tarifs im Verfügungswege eingeführten Ergänzungen und Änderungen. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen. (1469)

Erfurt, den 12. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 20. Oktober 1923 ab wird die Station Neresheim der Württembergischen Nebenbahnen in das Tarifheft 3 aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn. (1461)

Breslau, den 10. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Heft C II. (Ausnahmetarife.)

Mit Gültigkeit vom 1. November 1923 wird die Station Merfeld unter die Torfstreufabrikstationen des Ausnahmetarifs 10 a für Torfstreu und Torfmull aufgenommen. (1462)

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Reichsbahndirektion Münster (Westf.).

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.

Ab 10. Oktober d. J. wird wie bei der Reichsbahn die Schlüsselzahl im Gütertarif auf 72 000 000 erhöht.

Siegen, den 9. Oktober 1923. (1456)
Die Direktion.

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.

Ab 13. Oktober d. J. wird wie bei der Reichsbahn die Schlüsselzahl im Gütertarif auf 360 Millionen erhöht.

Siegen, den 12. Oktober 1923.
Die Direktion. (1466)

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1923 tritt der Nachtrag 19 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um rund 400 v. H. durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1472)

Berlin, den 11. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) Nr. 503 des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1923 werden die Tierfrachten um rund 400 v. H. erhöht. Zwecks Durchführung der Erhöhung werden die sich nach der Umrechnungstafel Nr. 14 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Oktober 1922 ergebenden Tierfrachten verzehnfacht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. Oktober 1923. (1482)
Reichsbahndirektion.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr, Tfv. 66. — Westdeutsch-sächsischer Güterverkehr, Tfv. 67.

Zum 1. Oktober 1923 sind im Binnen- und Wechseltarif der früheren Preußisch-hessischen usw. Staatsbahnen neue Entfernungen für die Stationen Gera (Reuß) Süd und Zwötzen Ost eingeführt worden. Die für diese Stationen in dem früheren ost-mitteldeutsch-sächsischen Gütertarif, Heft 1 vom 1. Mai 1909 und Heft 2 vom 1. Oktober 1908 sowie im westdeutsch-sächsischen Gütertarif vom 1. Januar 1907 enthaltenen Entfernungen treten daher außer Kraft. Die letztgenannten Tarife werden hierdurch endgültig aufgehoben. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Oktober 1923. (1485)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5, Heft C I (Anstoß- und Zuschlagfrachten) Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1923 tritt die Niederlausitzer Eisenbahn mit allen Stationen dem Ausnahmetarif 13 unter gleichzeitiger Einführung von Ausgleichszuschlägen bei. Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn tritt zu dem gleichen Zeitpunkte den Ausnahmetarifen 9, 10, 13, 14 und 16 mit der Station Halberstadt-Spiegelsberge bei. Die Kerkerbachbahn scheidet mit dem 18. November aus dem Ausnahmetarif 1 aa aus. Muster siehe nächsten Tarif-Anzeiger. Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Oktober 1923. (1486)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahntiertarif Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 13. Oktober d. J. werden im Abschnitt F die besonderen Frachtzuschläge um 400 v. H. erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Elmshorn, den 12. Oktober 1923.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion. (1470)

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1923 werden sämtliche Entfernungen der Station Piesteritz — früher Appollensdorf — um 1 km ermäßigt. Ferner wird zum gleichen Zeitpunkt die Station Oppeln Ost in den Tarif einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Oktober 1923. (1463)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Umrechnungstafel.

In den Umrechnungstafeln Nr. 3 vom 11. September 1923 sind bei 97,90 Tarifmark und Nr. 6 vom 10. Oktober 1923 bei 186,00 bis 190,00 Tarifmark die Reichsmarkbeträge zu ändern.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. Oktober 1923. (1481)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teil I (Tfv. 1 b und 501).

Am 18. Oktober 1923 treten in Kraft:

1. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Januar 1923 der Nachtrag XV;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag XIX.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs, insbesondere die mit unserer Bekanntmachung vom 16. Oktober 1923 bekanntgegebenen Erhöhungen im Güter- und Tierverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 16. Oktober 1923. (1488)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife Teil I und II.

Mit Wirkung vom 18. Oktober 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachten, sowie die Neben- und örtlichen Gebühren um rund 180 v. H. erhöht. Infolgedessen wird vom gleichen Zeitpunkt ab die für den Güterverkehr gültige Schlüsselzahl zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark von 36 Millionen auf 1 Milliarde festgesetzt. Aus diesem Anlaß wird die Tafel Nr. 8 zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark neu ausgegeben; ferner erscheinen Tarifnachträge zu einzelnen Tarifen sowie eine Umrechnungstafel für den Tierverkehr. Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 16. Oktober 1923. (1487)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I A (Tfv. 1 a).

Die in Nr. 67 des Reichsanzeigers vom 20. Juli 1923 — 3. Zentralhandelsregisterbeilage — bekanntgegebene Erleichterung des Bedeckungszwanges — wie er in Ziffer 10 der Anlage II des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I A, gefordert wird — wird für Preßheu und Preßstroh, d. i. maschinell drahtgepreßtes Heu und Stroh über den

15. Oktober 1923

bis auf Widerruf verlängert.

Die Absender derartiger Sendungen haben nach wie vor die fehlende Verpackung im Frachtbrief anzuerkennen und ausdrücklich Haftung für die aus Nichtbedeckung entstehenden Schäden zu übernehmen. Die Erleichterung für loses frisches Heu tritt mit Ablauf des 15. Oktober 1923 außer Kraft.

Berlin, den 10. Oktober 1923. (1452)
Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 10. Oktober 1923 veröffentlichte Tariferhöhung von rund 400 v. H. zum 13. Oktober 1923 wird für die Hefte C I a (Frachtsatzzeiger), C I b (Stationsfrachtsätze sowie Zuschlags- und Anstoßfrachten), C I c (örtliche Gebühren), C II (Ausnahmetarife) und den Ausnahmetarif 6 für Kohlen durch die Umrechnungstafel Nr. 7, die nach Maßgabe der Schlüsselzahl 360 000 000 aufgestellt ist, durchgeführt. Für das Heft A (Besondere Bestimmungen) gilt das gleiche, nur werden die Gebühren im Abschnitt C (Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif) durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger in Reichsmark veröffentlicht. In der Umrechnungstafel sind bei den Reichsmarkbeträgen die letzten 3 Stellen weggelassen, die aber bei der Umwandlung mit zu berücksichtigen sind.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1473)

Berlin, den 11. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Infolge der allgemeinen Tariferhöhung am 13. Oktober 1923 um rund 400 v. H. werden im Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2, die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen und im Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien die Nebengebühren und die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen um rund 400 v. H. erhöht. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen. Die Durchführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (1471)

Dresden, am 12. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. bis auf weiteres gegen jederzeitigen Widerruf wird der deutsche Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln, die nicht zu Industrieverarbeitung bestimmt sind, in obigen Verkehr einbezogen. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der jeweiligen Anwendungsbedingungen und Frachtsatzzeiger des genannten deutschen Ausnahmetarifs 10.

Oppeln, den 9. Oktober 1923. (1449)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen), zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) Nr. 503 des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1923 werden die Tierfrachten um rund 100 v. H. erhöht. Zwecks Durchführung der Erhöhung werden die sich nach der Umrechnungstafel Nr. 14 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Oktober 1922 ergebenden Tierfrachten verdoppelt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Oktober 1923. (1439)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teil I (Tfv. I b und 501).

Am 13. Oktober 1923 treten in Kraft:

1. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, vom 1. Januar 1923 der Nachtrag XIV;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag XVIII.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs, insbesondere die mit unserer Bekanntmachung vom 10. Oktober 1923 bekanntgegebenen Erhöhungen im Güter- und Tierverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 10. Oktober 1923. (1434)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teil I und II.

Mit Wirkung vom 13. Oktober 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachten sowie die Neben- und örtlichen Gebühren um rund 400 v. H. erhöht. Infolgedessen wird vom gleichen Zeitpunkt ab die für den Güterverkehr gültige Schlüsselzahl zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark von 72 000 000 auf 360 000 000 festgesetzt. Aus diesem Anlaß wird die Tafel Nr. 7 zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark neu ausgegeben; ferner erscheinen Tarifnachträge zu einzelnen Tarifen sowie eine Umrechnungstafel für den Tierverkehr. Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 10. Oktober 1923. (1435)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Ab 15. Oktober treten erhöhte deutsche Schnittfrachtsätze in Kraft.

Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 9. Oktober 1923. (1444)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a) und C I c (Tfv. 4 b).

Am 10. Oktober 1923 erscheint zu jedem der oben genannten Tarifhefte der Nachtrag 1. Er enthält außer den während der Drucklegung der Hauptthefte eingetretenen Änderungen noch weitere Tarifmaßnahmen. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens ist, sofern der 10. Oktober 1923 nicht in Frage kommt, bei jeder Änderung besonders angegeben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Oktober 1923. (1438)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-litauischer Güterverkehr.

Am 15. Oktober 1923 tritt ein Gütertarif für den Verkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) einerseits und den litauischen Staatsbahnen andererseits in Kraft. Die Beförderung erfolgt nur über Eydtkuhnen-Wirballen zwischen sämtlichen Stationen des Direktionsbezirks Königsberg (Pr.) und den im Tarif aufgeführten Stationen der litauischen Staatsbahnen.

Als Vertragsrecht gilt das Internationale Übereinkommen (I. Ü.) über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst den Ausführungsbestimmungen in der Fassung vom 22. Dezember 1908 und den einheitlichen Zusatzbestimmungen des Internationalen Transportkomitees, insoweit nicht im Tarif besondere Zusatzbestimmungen vorgesehen sind.

Von diesen Bestimmungen sind als besonders wichtig hervorzuheben:

Die Frachten und Gebühren werden bis und ab Grenze nach den in den betreffenden Ländern gültigen Tarifen berechnet. Die Fracht von der Versandstation bis zur Grenze sowie alle Gebühren und baren Auslagen, die auf der Versandstation entstehen, sind vom Absender, die Fracht von der Grenze bis zur Empfangsstation und die auf dem Wege entstehenden Gebühren und baren Auslagen vom Empfänger zu bezahlen.

Nachnahmen und Barvorschüsse sind nicht zugelassen. Die Aufgabe von beschleunigtem Eilgut im Wechselverkehr ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftsstelle bei der Güterabfertigung Königsberg (Pr.) Ost.

Der Tarif kann von der Güterabfertigung Königsberg (Pr.) Ost als verkäufliche Drucksache bezogen werden.

Königsberg (Pr.), den 9. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion. (1446)

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.

Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit Wirkung vom 18. Oktober 1923 sind die in den Schnitten I der Abteilungen A (Brenner) und B (Tarvis) enthaltenen deutschen Schnittsätze mit 56 700 zu vervielfachen.

München, den 8. Oktober 1923. (1440)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif Teil I, Abt. B.

Ab 15. Oktober 1923 werden die Sätze für Leichen erhöht.

Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 9. Oktober 1923. (1445)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahngüterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Die Gebühr des § 18 (7) von 240 ℳ wird mit Wirkung vom 20. Oktober d. J. auf 40 Tarifmark festgesetzt.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455).

Altona, den 11. Oktober 1923. (1460)
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Dienstkohlenausnahmetarif. D. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). E. Oberschlesischer Schmalspurbahnverkehr. F. Schmalspurbahnwechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1923 tritt in den deutschen Reichsbahntarifen eine Frachterhöhung von rund 100 % in Kraft, die für die Hefte C I a, C I b, C I c und C II durch eine nach Maßgabe der Schlüsselzahl 72 Millionen aufgestellte Umrechnungstafel Nr. 6 durchgeführt wird. Für das Heft A ist die Umrechnungstafel ebenfalls anzuwenden bis auf die im Abschnitt C angeführten Nebengebühren, deren Erhöhung besonders festgesetzt ist. Bezüglich der im Teil I Abteilung B im Nebengebührentarif in Reichsmark angegebenen Gebühren, die gleichfalls um rund 100 vom Hundert erhöht werden, gilt der Nachtrag XIII. Die Erhöhung im Tiertarif beträgt gleichfalls 100 %.

Die gleichen Tarifmaßnahmen treten zum gleichen Zeitpunkte in den oben genannten Tarifen in Kraft. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der Tarife unter A, C und F ist erteilt.

Oppeln, den 9. Oktober 1923. (1442)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschles. Eisenbahnen), zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 8. Oktober 1923 tritt an Stelle des bisherigen Wortlauts des Abschnitts „VIII Ausnahmetarif für Fische und zwar:“ der Wortlaut des im Nachtrag 1 zum Deutschen Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, vom 18. September 1923 veröffentlichten Ausnahmetarifs 8 mit folgenden Änderungen:

a) an Stelle der Worte „im Deutschen Reich“ ist zu setzen „in Polnischoberschlesien“,

b) an Stelle der Worte „nach allen Stationen“ ist zu setzen „nach allen in die Schnittafel I dieses Verbandtarifes aufgenommenen Stationen“,

c) an Stelle des Wortlauts in Ziffer 1 unter Frachtberechnung, ist zu setzen: „1. Die Fracht wird nach den Entfernungen des Entfernungszeigers dieses Verbandstarifs (Abschn. XI) und den jeweiligen Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 8 des deutschen „Reichsbahn-Gütertarifs, Heft C II“ (vgl. Abschn. X dieses Verbandstarifs) berechnet.

Dieser Ausnahmetarif für Fische gilt nicht für den Versand von Stationen der auf dem Gebiete der Freien Stadt Danzig von Polen verwalteten Eisenbahnen.

Oppeln, den 9. Oktober 1923. (1443)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschles. Eisenbahnen), zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.
Die durch unsere Bekanntmachung vom 16. Oktober 1923 veröffentlichte Tariferhöhung von rund 180 % zum 18. Oktober 1923 wird für die Hefte C I a (Frachtsatzzeiger), C I b (Stationsfrachtsätze sowie Zuschlags- und Anstoßfrachten), C I c (örtliche Gebühren), C II (Ausnahmetarife) und den Ausnahmetarif 6 für Kohlen durch die Umrechnungstafel Nr. 8, die nach Maßgabe der Schlüsselzahl 1 000 000 000 aufgestellt ist, durchgeführt. Für das Heft A (Besondere Bestimmungen) gilt das gleiche, nur werden die Gebühren im Abschnitt C (Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif) durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger in Reichsmark veröffentlicht. In dieser Umrechnungstafel sind bei den Reichsmarkbeträgen die letzten 6 Nullen weggelassen, die aber bei der Umwandlung mit zu berücksichtigen sind.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 16. Oktober 1923. (1495)
Reichsbahndirektion.

a) Reichsbahn-Gütertarif — Heft C I b — Tfv. 4 a.
Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1923, sofern im einzelnen kein anderer Termin angegeben ist, erscheint der Nachtrag 2. Er enthält außer den im Verfügungswege durchgeführten Tarifmaßnahmen weitere Änderungen des Abschnitts II „Zuschlags- und Anstoßfrachten".
b) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. — Tfv. 5. —
Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1923 ab treten die Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn und die Teutoburger Wald-Eisenbahn mit allen ihren Stationen den Ausnahmetarifen 10 und 13 für frische Kartoffeln bei.
Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 15. Oktober 1923. (1490)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1923 bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1923 tritt für frisches Obst (ausgenommen Südfrüchte und Weintrauben) bei Auflieferung als Stückgut im Verkehr der deutschen Reichsbahnstationen untereinander ein neuer Ausnahmetarif 14 a in Kraft. Er gewährt etwa eine Ermäßigung um 33⅓ % gegenüber den bisherigen Frachtsätzen. Das Nähere enthält der nächste Tarifanzeiger.
Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 16. Oktober 1923. (1491)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Kohlentarif.
Die ab 1. August 1923 gültigen deutschen Schnittfrachtsätze werden vom 15. Oktober mit 2520 vervielfältigt.
Altona, den 10. Oktober 1923. (1453)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. 2. 1923.
Vom 21. Oktober 1923 ab sind die Frachtsätze für die außeritalienischen Strecken (Seite 35—87 des Tarifs) mit 283 500 zu vervielfachen.
Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen und Auskunftsbüros.
Frankfurt (M.), den 13. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion. (1484)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib u. C II.
Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1923 hat die Ilmebahn die Ausnahmetarife 10 und 13 für frische Kartoffeln angenommen. Vom gleichen Zeitpunkte ab ändern sich die Zuschlagsfrachten im Verkehr mit den Stationen der Ilmebahn. Die Gebührensätze werden im Tarifanzeiger bekanntgegeben werden.
Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen.
Cassel, den 10. Oktober 1923. (1476)
Reichsbahndirektion.

Eisenbahngütertarif für den deutsch-österreichischen Güter- und Kohlenverkehr. Einführung des Frankaturzwanges und des Nachnahmeverbotes. Zu C — 5, zu Art. 12 (Erhebung der Fracht).
Ab 15. Oktober 1923 unterliegen die Sendungen im Gesamtverkehr hinsichtlich der Frachten, Frachtzuschläge, Nebengebühren, Zölle und Barauslagen in beiden Verkehrsrichtungen **bis zur deutsch-österreichischen oder deutsch-tschechoslowakischen Grenzübergangsstation dem Frankaturzwang;** ab diesen Grenzübergangsstationen **dem Überweisungszwang.**
Für die Strecken bis zur deutsch-österreichischen oder deutsch-tschechoslowakischen Grenze sind demnach die Frachten usw. sofort bei der Aufgabe vom Absender zu erheben, für die Strecken ab der Grenze vom Empfänger einzuziehen.
Ganzfrankaturen und Ganzüberweisungen sind daher unzulässig.
Die unterwegs bis zu den vorgenannten Grenzübergangsstationen auflaufenden Nebengebühren werden auf den Empfänger überwiesen.
Zu C — 6, zu Art. 13 (Nachnahmen).
Vom gleichen Zeitpunkt an werden Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse nicht mehr zugelassen.
Bei Ziffer 5 und 6 des Eisenbahngütertarifs und Ziffer 10 der Dienstanweisung ist entsprechende Vormerkung zu machen. (1455)
München, den 10. Oktober 1923.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Lokalgütertarif Teil I bis IV. Verhältniszahl für Mark.
Die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Mark beträgt ab 10. Oktober 1923 bis auf weiteres 240 000.
Wien, am 9. Oktober 1923. (1433)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Lokalgütertarif Teil I—IV. Abänderung der Verhältniszahl für Mark.
Mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1923 beträgt die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Mark 1 200 000.—.
Wien, am 12. Oktober 1923. (1479)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
Gütertarif, Teil I, Abteilung B; Gütertarif, Teil II; Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw.: Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.
Die Verhältniszahl für Mark wird mit Geltung ab 10. Oktober 1923 auf 240 000 erhöht. (1436)
München, im Oktober 1923.
Z. 36539/T/21.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil I, Abteilung B; Gütertarif, Teil II; Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw.; Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.
Die Verhältniszahl für Mark wird mit Geltung ab 13. Oktober 1923 auf 1 200 000 erhöht.
München, im Oktober 1923. (1489)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
Änderung einer Verhältniszahl.
Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1923 bis auf weiteres wird betreffend
den allgemeinen Güterverkehr,
den Getreideverkehr,
den Holzverkehr
die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Mark von 120 000 auf 240 000 abgeändert. (1458)
Regensburg, den 8. Oktober 1923.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
Änderung einer Verhältniszahl.
Mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1923 bis auf weiteres wird betreffend
den allgemeinen Güterverkehr,
den Getreideverkehr,
den Holzverkehr
die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Mark von 240 000 auf 1 200 000 abgeändert. (1478)
Regensburg, den 11. Oktober 1923.

3. Personen- und Güterverkehr.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.
Sämtliche Tariferhöhungen der Reichsbahn für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr kommen bis auf weiteres auch für den Binnenverkehr der M. E. E. zur Durchführung. Die einzelnen Tariferhöhungen werden durch Schalteraushang veröffentlicht. (1497)
Halle (Saale), den 8. Oktober 1923.
Der Vorstand.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.
Infolge Änderung der Schlüsselzahlen treten am 10. d. Mts. Erhöhungen der Personen- und Gütertarife in Kraft. Näheres durch unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist genehmigt. (1437)
Dahme (Mark), 9. Oktober 1923.
Die Direktion.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.
Infolge Änderung der Schlüsselzahlen treten am 13. d. M. Erhöhungen der Personen- und Gütertarife in Kraft. Näheres durch unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist genehmigt.
Dahme (Mark), 12. Oktober 1923.
Die Direktion. (1474)

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 10. Oktober 1923 sind im Personen- und Güterverkehr die gleichen Erhöhungen wie bei der Reichsbahn in Kraft getreten.

Finsterwalde, den 11. Oktober 1923.
Die Direktion. (1480)

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 13. Oktober 1923 treten im Personen- und Güterverkehr die gleichen Erhöhungen wie bei der Reichsbahn ein.

Finsterwalde, den 12. Oktober 1923.
Die Direktion. (1483)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

a) **Oberschlesischer Wechselverkehr** (Tfv. 674) Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln und den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirks,

b) **Verbandspersonenverkehr** zwischen Stationen der deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 675).

Ab 10. Oktober 1923 werden die Personen- und Gepäcktarife in gleichem Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. Die Schlüsselzahl beträgt 60 000 000.

Oppeln, den 8. Oktober 1923. (1447)
Reichsbahndirektion
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 13. Oktober 1923 werden die Fahrpreise des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs um 100 v. H. erhöht. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B zu § 32 EVO) beträgt künftig 60 Millionen Mark, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO.) 48 Millionen Mark. — Die in der bes. Ausf.-Best. I zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf-Friedhof betragen künftig:

unter 1 a 1: 156 000 000 *M*, 284 000 000 *M*, 504 000 000 *M*,
unter 1 a 2: 4 320 000 000 *M*,
unter 1 b 1: 192 000 000 *M*, 384 000 000 *M*, 620 000 000 *M*,
unter 1 b 2: 5 568 000 000 *M*.

Die in der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 47 EVO. angegebene Desinfektionsgebühr beträgt künftig 680 000 000 *M*.

Im Anhang „Abfertigung von Reisegepäck von und nach Berliner Vorortstationen im Fernverkehr" werden die im ersten Satz auf S. 15 des Tarifs angegebenen Überführungs- und Zuführungsgebühren wie folgt geändert:

Zu A Zuführungsgebühr	Zu B Zuführungs- u. Überführungsgebühr
für je angefangene 10 kg	
12 000 000 *M*	12 000 000 *M* + 14 000 000 *M*

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 11. Oktober 1923. (1450)
Reichsbahndirektion.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 18. Oktober 1923 werden die Fahrpreise des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs um ungefähr 180 v. H. erhöht. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. zu § 32 EVO.) beträgt künftig 300 000 000 *M*, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO.) 240 000 000 *M*. Die in der bes. Ausf.-Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf Friedhof betragen künftig:

unter 1 a 1: 780 000 000 *M*, 1 420 000 000 Mark, 2 520 000 000 *M*,
unter 1 a 2: 21 600 000 000 *M*,
unter 1 b 1: 960 000 000 *M*, 1 920 000 000 Mark, 3 100 000 000 *M*,
unter 1 b 2: 27 840 000 000 *M*.

Die in der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 47 EVO. angegebene Desinfektionsgebühr beträgt künftig 1 904 000 000 *M*.

Im Anhang „Abfertigung von Reisegepäck von und nach Berliner Vorortstationen im Fernverkehr" werden die im ersten Satz auf S. 15 des Tarifs angegebenen Überführungs- und Zuführungsgebühren wie folgt geändert:

Zu A Zuführungsgebühr	Zu B Zuführungs- u. Überführungsgebühr
für je angefangene 10 kg	
60 000 000 *M*	60 000 000 *M* + 180 000 000 *M*

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 16. Oktober 1923. (1493)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1923 werden die Personenfahrpreise, die Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze erhöht. Die Erhöhung beträgt bei den Personenfahrpreisen und Gepäckfrachtsätzen 100 v. H., bei den Expreßgutfrachtsätzen 400 v. H. Die in den Ausführungsbestimmungen der vorgenannten Tarife enthaltenen sonstigen Gebührensätze werden in gleichem Maße heraufgesetzt. Vom gleichen Zeitpunkt ab wird die Schlüsselzahl für den Personen- und Gepäckverkehr von 60 Millionen auf 120 Millionen und für den Expreßgutverkehr von 72 Millionen auf 360 Millionen erhöht.

Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt. Zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, erscheint der Nachtrag XVII.

Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 11. Oktober 1923. (1451)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1923 werden die Personenfahrpreise, die Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze erhöht. Die Erhöhung beträgt bei den Personenfahrpreisen und Gepäckfrachtsätzen 400 v. H., bei den Expreßgutfrachtsätzen ungefähr 180 v. H. Die in den Ausführungsbestimmungen der vorgenannten Tarife enthaltenen sonstigen Gebührensätze werden in gleichem Maße heraufgesetzt. Vom gleichen Zeitpunkt ab wird die Schlüsselzahl für den Personen- und Gepäckverkehr von 120 Millionen auf 600 Millionen und für den Expreßgutverkehr von 360 Millionen auf 1000 Millionen erhöht.

Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt. Zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, erscheint der Nachtrag XVIII.

Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 16. Oktober 1923. (1492)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 14. Oktober 1923 ab wird für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin ein Grundbetrag von 30 Pf. für je 10 kg festgesetzt. Dieser Grundbetrag wird mit der jeweils gültigen Schlüsselzahl des Personenverkehrs vervielfältigt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Berlin, den 11. Oktober 1923. (1464)
Reichsbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau Los I des Personentunnels Hennigsdorf-Süd in Kilometer 19,2 + 62, Los II, des Personentunnels Hennigsdorf-Nord in Km. 19,4 + 83,10 der Strecke Tegel-Hennigsdorf (Zweigleisiger Ausbau und Hochlegung) soll öffentlich verdungen werden.

Die Angebote sind bis zum Donnerstag, den 25. Oktober 1923, vormittags 9 Uhr, portofrei, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf die Ausführung der Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau von zwei Personentunneln auf Bahnhof Hennigsdorf" versehen, an uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 258, einzureichen.

Die Angebote werden um 10 Uhr im Dienstgebäude der Reichsbahndirektion, Berlin SW 11, Königgrätzer Straße 105, Zimmer 22, geöffnet werden.

Angebotshefte sind, soweit Vorrat vorhanden ist, bei uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 258, gegen portofreie Einsendung von 104 400 000 *M* (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im Technischen Büro, Königgrätzer Straße 105, Zimmer 24, zur Einsicht aus.

Zuschlagfrist bis 15. November 1923.

Berlin, im Oktober 1923. (1459)
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 43. | Berlin, den 25. Oktober 1923. | LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Erweiterung der selbsttätigen Signalanlage der Berliner Hochbahn*).

Am 15. Juli d. J. wurde die selbsttätige Signalanlage der Tunnelstrecke Zoologischer Garten-Reichskanzlerplatz der Hochbahn in Gebrauch genommen, die an die Stelle der handbedienten Signalanlage getreten ist, mit der diese Strecke etwa zwei Jahrzehnte hindurch gesichert wurde. Nachdem am 28. Januar d. J. die ebenfalls mit selbsttätigen Signalen ausgerüstete Strecke Seestraße-Hallesches Tor der Nordsüdbahn eröffnet worden ist (vgl. Abb. 1), sind jetzt in Berlin 32,8 km elektrische Schnellbahnen durch selbsttätige — in den Stellwerkbezirken halbselbsttätige — Signale gesichert, und zwar:

- 19,1 km Schnellbahnstrecken der Hochbahngesellschaft (von im ganzen 26,4 km Bahn);
- 4,4 km Schnellbahnstrecken der Wilmersdorfer Bahn;
- 2,8 km Schnellbahnstrecken der Dahlemer Bahn;
- 6,5 km Schnellbahnstrecken der Nordsüdbahn.

Auf 7,3 Streckenkilometern der Hochbahn und 2,7 km der Schöneberger Bahn ist noch das handbediente Signalsystem in Benutzung, um indessen nach und nach ebenfalls durch das selbsttätige ersetzt zu werden.

Auch auf der Strecke Zoologischer Garten-Reichskanzlerplatz ist die selbsttätige Signalanlage — ebenso wie auf den früher umgewandelten Strecken — von der Hochbahngesellschaft selbst eingebaut worden; die Lieferungen hat die Firma Siemens & Halske bewirkt. Die Art der Ausrüstung (System Westinghouse) stimmt mit der bisherigen überein. Wenn danach auch die Stellwerkbezirke in der gleichen Weise behandelt sind wie früher, so entsprechen die elektrischen und mechanischen Einrichtungen der Stellpulte den deutschen Normen, mit der Maßgabe, daß statt der sonst zum Stellen der Weichen und Signale üblichen Knebel Stellhebel verwendet sind. Im Betriebe der Hochbahn hat sich herausgestellt, daß die Stellwerkwärter die Hebelform vorziehen, die übersichtlicher und bequemer zu handhaben ist als die Form der an dem Stellpult hervorstehenden Drehkörper. Die Stellpulte sind mit rotbrauner Teakholzverkleidung versehen; aus der gleichen Holzart sind auch die Relaisschränke und die Schaltschränke für die Stellwerkbatterien hergestellt. Entsprechend der Absicht, den Stellwerkraum als einen zu dauerndem Aufenthalt dienenden Raum so ansprechend wie möglich — um nicht zu sagen wohnlich — auszustatten, in dem sich der Stellwerkwärter behaglich fühlen soll, sind ferner die unteren Wandflächen in dem Farbenton des Stellpultes und der Schränke vertäfelt. Die oberen Wandflächen sind verglast. Der Deckenanstrich ist in gebrochenem Weiß gehalten. Abb. 2 zeigt das neue Stellwerk des Bahnhofs Bismarckstraße; oberhalb des Stellpultes ist die Fahrschautafel, im Hintergrund der Relaisschrank zu sehen.

Bei der Änderung der Signalanlage sind zunächst die Stellwerkbezirke Zoologischer Garten und Bismarckstraße umgebaut worden; Wilhelmplatz und Reichskanzlerplatz werden später folgen. Das frühere Stellwerk des Bahnhofs Zoologischer Garten war nach Abb. 3, die in vereinfachter Form den Gleisplan des Bahnhofs Zoologischer Garten mit allen Weichen und Signalen zeigt, in eine Ecke am Fuße der Zugangstreppe zum nördlichen Bahnsteig eingezwängt. Diese ungünstige Lage war durch die Bedingung gegeben, daß der Stellwerkwärter in der Lage sein müsse, die Schlußlichter der durchfahrenden und Kehrzüge gut zu sehen. Durch die Örtlichkeit war auch der Stellwerkraum selbst außerordentlich beengt; dazu kam der weitere Übelstand, daß die Stellwerkbeamten den von den Zügen hervorgerufenen Luftbewegungen ständig ausgesetzt waren, so-

*) Zu vgl. auch Nr. 51 und 52 Jahrgang 1913 sowie Nr. 25 und 26 Jahrgang 1921 d. Ztg.

fern sie nicht auf eine Lüftung des Stellwerkraumes verzichten wollten. Bei der neuen Art der Zugsicherung können die Standorte der Stellwerke ohne jede Rücksicht auf die Zugbewegungen gewählt werden; die Schlußlichter der Züge brauchen von den Stellwerkwärtern nicht mehr überwacht zu werden, da der Lauf der Züge auf der über dem Stellpunkt hängenden Fahrschautafel verfolgt werden kann. Das neue Stellwerk konnte daher weitab von den Abfertigungs- und Verschubstellen der Züge hinter den Abstellgleisen des Bahnhofs aufgestellt werden. Hier konnte auch der Stellwerkraum selbst reichlich bemessen und der Bau durchgeführt werden, ohne den Dienst in dem alten Stellwerk zu beeinträchtigen.

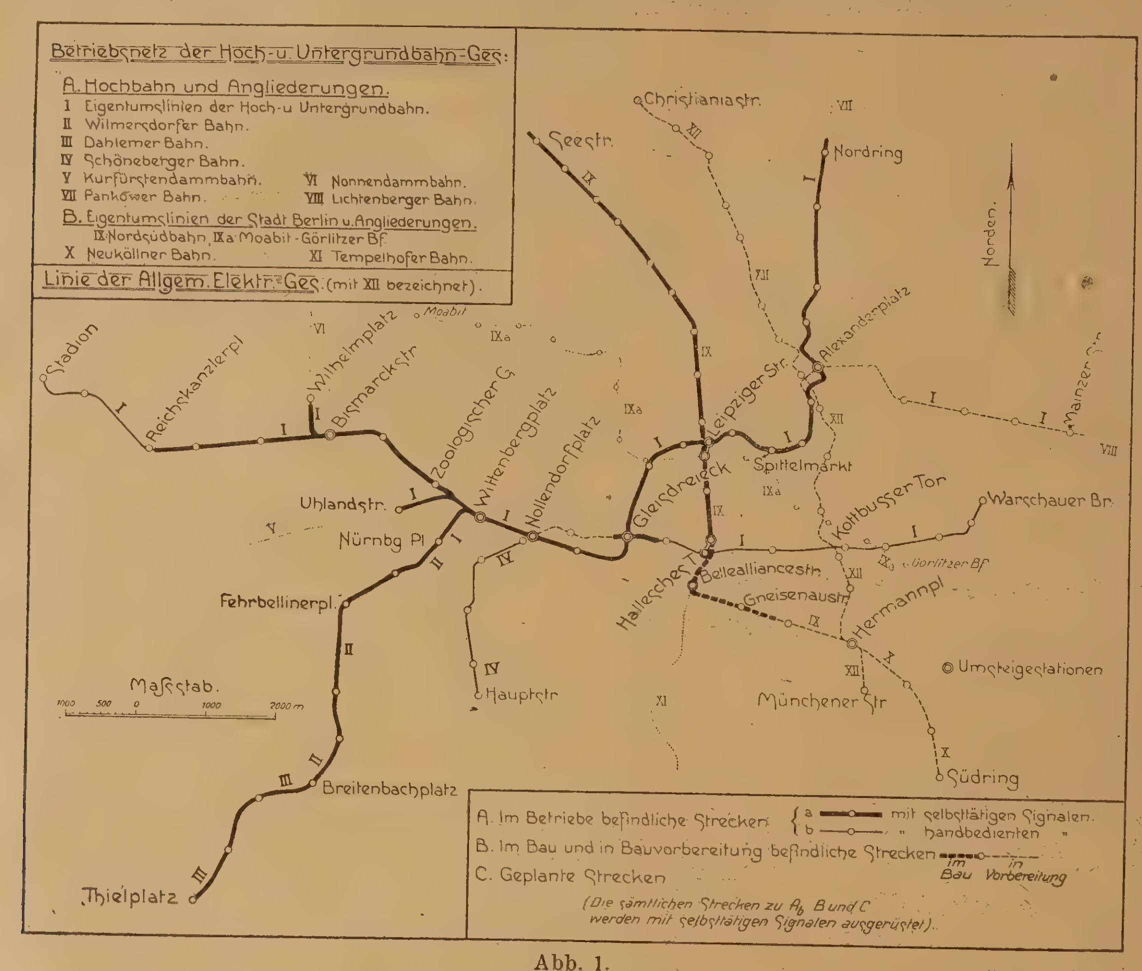


Abb. 1.
Ausdehnung der mit dem selbsttätigen Signalsystem ausgerüsteten Großberliner Schnellbahnen.



Abb. 2.

Der Bahnhof Zoologischer Garten wird während des größten Teiles des Tages von durchgehenden Zügen befahren, in den Stunden des stärksten Verkehrs jedoch für eine Anzahl Verstärkungszüge als Kehrstation benutzt. Das Kehrgleis 3 ist zur Aufnahme eines Sechswagenzuges, das Kehrgleis 4 zur Aufnahme von zwei Sechswagenzügen eingerichtet. Entsprechend der vorstehend angegebenen Benutzungsweise ist das neue Stellwerk so gebaut, daß die Sicherungsanlage sowohl für den reinen Durchgangsbetrieb vollständig s e l b s t t ä t i g, als auch im Falle einzusetzender Kehrzüge, vom Stellwerk aus bedient, halbselbsttätig zu arbeiten vermag. Das Stellwerk besitzt einen besonderen Hebel — U m l e i t h e b e l —, der in der gezogenen Stellung erstens die in den Hauptgleisen befindlichen Weichen in der Stellung auf durchgehende Fahrt und die Hebel der in das Stellwerk einbezogenen Signale der Hauptgleise mechanisch verschließt, und der zweitens eine elektrische Umschaltung herbeiführt, durch welche das selbsttätige Auffahrtgehen der Signale nach Freiwerden der Strecke ermöglicht wird, so daß die Signalanlage sofort selbsttätig arbeitet. Nach Zurücklegung des Umleithebels arbeitet die Anlage wieder halbselbsttätig. Diese Betriebsweise ermöglicht, daß der Stellwerkwärter nach Einstellung des Umleithebels auf den selbsttätigen Betrieb seinen Posten verlassen kann, den er erst bei Beginn des Kehrbetriebes wieder einzunehmen braucht. Bei den Stellwerken bisheriger Art war der Übergang vom halbselbsttätigen zum selbsttätigen Betrieb bekanntlich unmöglich, so daß das Stellwerk auch im Durchgangsbetrieb dauernd bedient werden mußte.

In Betreff der Signale des Bahnhofs Zoologischer Garten ist zu bemerken, daß die Einfahrt von Wittenbergplatz durch das

Hauptsignal 1, von Bismarckstraße durch die beim selbsttätigen Betriebe als Haupt- und Nachrücksignal arbeitenden Signale 14 und 15 gedeckt wird. Signal 14 steht nach Lage des dazugehörigen Schienentrennstoßes in erheblicher Entfernung vom Bahnsteig. Im halbselbsttätigen Betriebe ist Signal 14 ein dem alsdann als Haupteinfahrsignal arbeitenden Signal 15 zugeordnetes Hilfseinfahrsignal, das einen aus den Kehrgleisen 3 oder 4 nach Gleis 2 vorziehenden Zug zu sichern hat, für den das Signal 15 mangels ausreichender Schutzstrecke nicht genügend Deckung bieten würde. Von den weiterhin im Lageplan angegebenen halbselbsttätigen Signalen sind 2 A/B/C Dreirichtungsausfahrsignal, 16 A/B, 17 A/B und 5 A/B Verschiebesignale. Die Bezeichnung der Signale betreffend, ist hinzuzufügen, daß die selbsttätigen Streckensignale über die gesamten Linien der Hochbahn fortlaufend mit arabischen Zahlen bezeichnet sind, die möglichst mit den Nummern der Gleisabschnitte übereinstimmen, denen die Signale zugeordnet sind. Für die zu den Stellwerkbezirken gehörenden Signale, die Weichen und Gleisabschnitte tritt jedesmal eine neu beginnende Zahlen- und Buchstabenbezeichnung ein.

Im Bahnhof Bismarckstraße war es nötig, das neue Stellwerk in den vorhandenen Stellwerkraum einzubauen. Das vorhandene Stellwerk mußte also ausgeräumt werden, ohne daß jedoch dessen Betrieb unterbrochen werden durfte. Zu dem Zweck wurde der Hauptraum durch einen Nebenraum in einfacher Holzkonstruktion erweitert, in den das alte Stellwerk vorsichtig, unter Vermeidung jeglicher schädlicher Materialbeanspruchungen, auf Walzen hinübergeschoben wurde, auf denen für den Stellwerkskörper mittels untergeschobener eiserner Längsträger eine geeignete Rollbahn geschaffen war. Auf den Bahnhöfen Wilhelmplatz und Reichskanzlerplatz sind die alten Stellwerke einstweilen beibehalten. Der selbsttätige Streckenbetrieb ist an den Betrieb dieser Stellwerke in ähnlicher Weise angeknüpft, wie es früher auch an anderen Stellen erfolgen mußte, wo das selbsttätige Signalsystem noch mit dem früheren handbedienten System zusammenzuarbeiten hatte. Derartige Verhältnisse sind natürlich auf die Dauer unerwünscht.

Die Ausrüstung der freien Strecke bietet, wie schon erwähnt, gegenüber den bisherigen Ausführungen der selbsttätigen Sicherungsanlagen der Hochbahn keine Unterschiede. Eine Verbesserung, die nachträglich auch auf den früheren Strecken durchgeführt ist, besteht darin, daß die sogenannten Signalrelais beseitigt und durch kleine Anstoßtransformatoren ersetzt sind, die sich in den Signallaternen befinden.

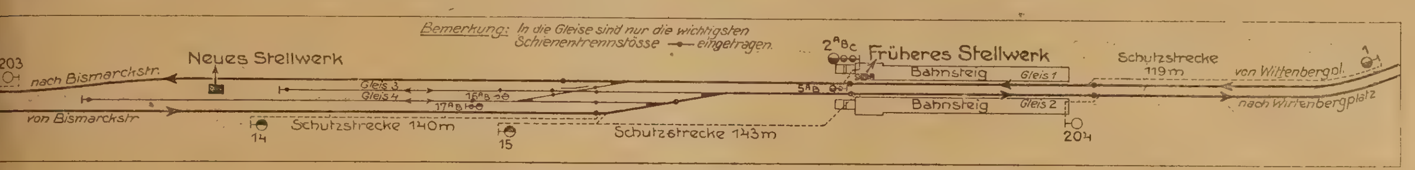


Abb. 3. Stellwerkbezirk des Bahnhofs Zoologischer Garten.

Die Hochbahngesellschaft beabsichtigt, nunmehr mit der Umwandlung weiterer Abschnitte der Sicherungsanlagen ihrer Eigentumslinien vorzugehen, die auf Viadukten geführt sind. Hier sollen zugleich die Flügelsignale mit ihren beweglichen Teilen beseitigt und durch Tageslichtsignale von derselben Schaltweise ersetzt werden, wie sie im Tunnel Verwendung gefunden haben, die nach Ersatz der Signalrelais durch die Anstoßtransformatoren keine beweglichen Teile mehr besitzen. Es werden nicht den Flügelsignalen nachgebildete Formsignale aus Lichterreihen — Form-Lichtsignale — zur Anwendung kommen, wie sie beispielsweise in den Vereinigten Staaten schon seit Jahren benutzt werden*), sondern feststehende Lampen als Farb-Lichtsignale. Derartige Signale werden im Auslande bereits in beträchtlicher Ausdehnung und mit bestem Erfolge benutzt**). Über eine neuere englische Anlage dieser Art wird demnächst berichtet werden.

Dr. Kemmann.

*) Vgl. Jahrgang 1922, Nr. 27, Seite 541 d. Ztg.
**) Vgl. Jahrgang 1923, Nr. 4, Seite 72 d. Ztg.

Zur Frage der Umkartierung.

Von **Emil Tutsch**, Wien.

In Nr. 33 dieser Zeitung beschäftigt sich Zentralinspektor Dr. Pelenskyj mit der Frage, ob auf unterwegs befindliche Güter eine Tariferhöhung angewendet werden dürfe und kommt bei seinen Untersuchungen zu dem Ergebnis, daß für die Anwendbarkeit der Tariferhöhung derjenige Tarif maßgebend sei, nach dem die Umkartierung richtigerweise hätte stattfinden sollen.

In seinen Untersuchungen geht der Verfasser davon aus, daß gemäß § 68 (1) EBR. die tarifmäßigen Gebühren für Fracht in den Frachtbrief einzutragen sind, daß aber die von einer außerhalb des in Frage kommenden Tarifgebietes gelegenen Station eingetragenen Frachtgebühren nicht als tarifmäßig anzusehen sind. Zur Begründung seiner Ansicht, daß von tarifmäßigen Gebühren nicht gesprochen werden könne, weist er darauf hin, daß (in dem von ihm angegebenen Beispiel) die Station Oderberg keine österreichischen Tarife hatte und nicht haben konnte, weil solche Tarife in der tschechoslowakischen Republik nicht existiert hatten. Er gibt aber zu, daß den Stationen interne Dienstbehelfe zur Verfügung standen, auf Grund welcher die Gebühren in den Frachtbrief einzutragen waren.

Wäre die Ansicht des Verfassers richtig, so würde sie zur Folge haben, daß der Verfrachter eine höhere Fracht zahlen müßte, wenn etwa der Kalkulant dank seines guten Gedächtnisses die Frachtgebühren ohne Einsichtnahme in den Tarif einsetzte. Denn die Eintragung in den Frachtbrief durch Befragung des Gedächtnisses statt des Tarifs wäre gleichfalls keine tarifmäßige Eintragung. Auch ist es bekannt, daß sich jeder Kalkulant zur Erleichterung seiner Arbeiten Tabellen anlegt, um sich das oft zeitraubende Nachschlagen zu ersparen. Der Unterschied ist also nur der, daß im besprochenen Falle die Tabellen von der Direktion eingesandt wurden, in letzterem Falle er selbst den Behelf bearbeitete. Kann man da ernstlich behaupten, daß es sich in diesem Falle nicht um tarifmäßige Eintragungen handle? Dann meint der Verfasser, daß sich die Ausführungsbestimmung „bei Umbehandlungen (Umkartierungen) sind die am Tage ihrer Vornahme gültigen Tarife maßgebend“, im Widerspruch zur vorerwähnten Hauptbestimmung des § 68 befinde, ohne jedoch seine Behauptung näher zu begründen. Es läßt sich tatsächlich auch bei rigoroser Auslegung ein Widerspruch kaum konstruieren. Denn die Hauptbestimmung besagt nichts anderes, als daß die tarifmäßigen Beträge in den Frachtbrief einzutragen sind, während die Ausführungsbestimmung erläutert, welche Gebühren im Falle einer Umkartierung als tarifmäßig anzusehen sind. Bestände diese Ausführungsbestimmung nicht, dann erst wäre es zweifelhaft, welche Gebühren bei Umkartierungen, aber nur in solchen Fällen, als tarifmäßig anzusehen sind.

Der Verfasser polemisiert gegen die Entscheidungsgründe des obersten Gerichtshofes, in denen es heißt, es sei unerheblich, auf welcher Rechtsgrundlage die Absendestation die Frachtberechnung vorgenommen und in den Frachtbrief eingetragen hat, insbesondere ob die Absendestation diese auf Grund der kundgemachten Regierungserklärungen oder interner Dienstanweisungen oder aus Gefälligkeit oder sogar unbefugt getan hat. Der Verfasser meint nun, daß es danach im Belieben der Bahn stünde, durch häufige Umkartierungen die Tarife zu erhöhen. Aber mag auch der oberste Gerichtshof mit der Bemerkung, daß es gleichgültig sei, ob die direkte Frachtberechnung aus Gefälligkeit oder gar unbefugt erfolgt sei, übers Ziel

schießen, so sind die Schlüsse, die der Verfasser daraus zieht, sicherlich unzutreffend. Denn der Willkür der Bahn, Umkartierungen nach Belieben vorzunehmen, setzt der Tarif Schranken, indem er die Bahn verpflichtet, die Frachtberechnung tarifmäßig vorzunehmen. Wenn also von der Versand- nach der Bestimmungsstation auf Grund einer direkt tarifkilometrischen Entfernung die Berechnung möglich ist, so müßte sie auch durchgeführt werden.

Übrigens ist der Fall, daß eine Tariferhöhung trotz ihrer Publikation nicht sofort wirksam wird, nicht neu. In der Vorkriegszeit gab es bekanntlich neben den Lokaltarifen in vielen Relationen Verbandsätze. Wenn eine Sendung etwa von Wien nach einer Südbahnstation abzufertigen war, so erfolgte die Frachtberechnung auf Grund des Verbandsatzes. Trat in der Zeit der Beförderung eine Tariferhöhung in Kraft, so wurde die Sendung von ihr nicht betroffen, es wäre denn, daß der Absender die gebrochene Kartierung bis und ab Übergangsstation beantragt hätte. Nur in diesen Fällen wurde das Gut von der Tariferhöhung betroffen, sofern es nach Inkrafttreten der Erhöhung überging.

Nun plädiert der Verfasser in seinen weiteren Ausführungen für „mildernde Umstände". Er weist auf die Verkehrsentwicklung in der Nachkriegszeit hin und führt zutreffend aus, daß die neuen Grenzstationen verkehrstechnisch nicht in der Lage gewesen wären, den Verkehr abzuwickeln, wenn man es hätte auf tatsächliche Umkartierungen ankommen lassen. Die Bahn habe daher, um den Verkehr bewältigen zu können, einfach direkt kartiert, wodurch Stauungen in den Grenzstationen vermieden wurden. Dabei erwähnt er selbst in einem Nebensatz, daß diese Maßnahme „in Abweichung von den bisherigen Bestimmungen über die Kartierung getroffen wurde", und widerlegt sich also selbst, indem er anerkennt, daß die Bahn es unterlassen hat, für die durch die Verkehrsverhältnisse bedingte neue Verkehrsabwicklung die entsprechende Rechtsform zu finden. Das wäre aber ihre Pflicht gewesen, wenn sie vermeinte, daß unterwegs befindliche Güter von einer etwaigen Tariferhöhung betroffen werden sollen. Der Verfasser darf nicht vergessen, daß auf allen Gebieten des Geschäfts- und Erwerbslebens nach dem Umsturz neue Verhältnisse eingetreten sind und daß dementsprechend die Gesetzgebung auf allen Gebieten den Verhältnissen Rechnung tragen mußte. Wenn also die Verkehrsverhältnisse neue Bestimmungen bedingten, um die Bahn nicht zu schädigen, so war es Sache der Gesetzgebung bzw. der Aufsichtsbehörde, rechtzeitig Vorkehrungen zu treffen. Das ist auch schließlich geschehen, wenn auch reichlich spät, und nachdem die Bahnen Lehrgeld gezahlt hatten.

Die Form, die hierfür gefunden wurde, ist bekanntlich die Außerkraftsetzung der alten Ausführungsbestimmung und deren Ersatz durch die Vorschrift, „daß für jede folgende Teilstrecke die Fracht nach jenem Tarif berechnet wird, der für die betreffende Teilstrecke am Tage des Übergangs auf sie gilt".

Diese Bestimmung besteht jetzt auch in fast allen internationalen Verkehrsgebieten mit folgendem Wortlaut: Der Frachtermittlung werden für jeden Frachtberechnungsabschnitt diejenigen Tarife zugrundegelegt, die an dem Tage in Kraft sind, an dem das Gut in das Gebiet des einzelnen Frachtberechnungsabschnittes eintritt.

Damit erscheint diese Bestimmung — freilich zum Schaden der Verfrachter — den Verhältnissen angepaßt. Allerdings verbleibt noch die Frage, ob diese Bestimmung nicht dem Wortlaut des Art. 12 des I. Ü. widerspricht. Aber da dieses Thema nicht zur Erörterung steht, liegt auch keine Veranlassung zur Stellungnahme vor.

Die Wirtschaftlichkeit der Elektrisierung der Schweizerischen Bundesbahnen.

In der „Neuen Zürcher Zeitung" hat sich ein Streit über die Wirtschaftlichkeit der Elektrisierung der Schweizerischen Bundesbahnen erhoben, der auch die Aufmerksamkeit der Leser dieser Zeitung erregen wird. Wir bringen daher die beiden Aufsätze der „Neuen Zürcher Zeitung" nachstehend zum Abdruck.

„Neue Zürcher Zeitung" vom 22. September 1923:

Zur Elektrisierung der Bundesbahnen. Eine kritische Äußerung zur Frage der Wirtschaftlichkeit.

„Bis Ende 1922 haben die Bundesbahnen für die Elektrisierung 220,2 Mill. Fr. ausgegeben. Für das Jahr 1922 waren 56,7 Mill. Franken vorgesehen, die jedoch nicht voll ausgegeben worden sind. Die Ausgaben für elektrische Lokomotiven betrugen bis Ende 1922 89,1 Mill. Fr. Rund 768 000 Fr. wurden für die Anschaffung von Motorpersonenwagen ausgegeben. Die Gesamtausgaben für die Elektrisierung betragen demnach rund 310 Millionen Franken bis Ende 1922. Zur Stunde werden 412 km elektrisch betrieben, weitere 388 km sind in Ausführung begriffen und für weitere 77 km (Genf-Lausanne-Palézieux) wurde die Einführung des elektrischen Betriebes beschlossen. Nach Durchführung dieses Programms werden 877 km elektrisch betrieben werden können. Vor einiger Zeit hat die Generaldirektion eine Vorlage auf beschleunigte Elektrisierung ausgearbeitet; diese soll bis 1928 auf 1529 km ausgedehnt werden. Nach diesem Programm erfordert die Elektrisierung des Netzes von 1529 km 760 Mill. Fr. (520 Mill. Fr. für Kraftwerke und Einrichtungen, 240 Mill. Fr. für Rollmaterial). Nach dem Programm von 1918 hätten jährlich 41 Mill. Fr. ausgegeben werden müssen, nach dem vorliegenden neuen Programm betragen die jährlichen Ausgaben durchschnittlich 79 Mill. Fr. Für die beschleunigte Elektrisierung wird mit einer Bundessubvention von 60 Mill. Fr. gerechnet, ein unausgenützter Kredit von 110 Mill. Fr. soll noch zur Verfügung stehen, der fehlende Rest würde voraussichtlich durch Anleihen beschafft.

Das technische wie das finanzielle Programm wären somit in Ordnung, bliebe die Wirtschaftlichkeit. Nach einer Mitteilung in Nr. 584 der „NeuenZürcher Zeitung" vom 30. April 1923 steht die Generaldirektion auf dem Standpunkt, es sei die Elektrisierung „bei den heutigen Kohlenpreisen und deren voraussichtlichen Entwicklung nicht mehr als ein technisch und wirtschaftlich unzulässiges Wagnis zu betrachten". Dieser Satz gibt zu berechtigten Bedenken Anlaß. Die nachstehenden Zeilen sind nicht geschrieben worden, um nörgelnde Kritik zu üben, sondern sie bezwecken allein, auf Gefahren und die beständige Veränderung der wirtschaftlichen Verhältnisse hinzuweisen. Die Elektrisierung der Gotthardbahn hat zu viel gekostet. Den Berechnungen für die Elektrisierung diente deshalb folgende Rechnung als Grundlage: Ist der Verkehr so stark wie 1913 und kann das Kapital zu 5 % beschafft werden, so wird der elektrische Betrieb nicht teurer sein als Dampfbetrieb bei einem Kohlenpreis von 60 Fr. die Tonne. Übertrifft der Verkehr denjenigen von 1913 um 60 %, so kostet der elektrische Betrieb nicht mehr als der Dampfbetrieb bei einem Tonne-Kohlenpreis von 45 Fr. Die Elektrisierung bietet weitere Vorteile; der Bundesbahnbetrieb ist nicht mehr abhängig von den ausländischen Kohlenlieferungen, ein Umstand, der besonders in außerordentlichen Zeiten ins Gewicht fällt und vom militärischen Standpunkt aus volle Beachtung verdient. Gleichzeitig würde sich die Handelsbilanz um einige Millionen Franken günstiger gestalten, was besonders die Anhänger der Theorie der aktiven Handelsbilanz befriedigen müßte. Weiter fallen in Betracht die größere Fahrgeschwindigkeit, die Beseitigung der Rauchplage, die Erweiterung der Fahrpläne, Ersparnisse im Betrieb durch Erleichterung im Rangierdienst, weitgehende Ausgestaltung des Vorortverkehrs größerer Städte usw. Alles das ist richtig und soll nicht bestritten werden. Aber die eine Frage bleibt: Welche Vorkehrungen gedenkt die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen zu treffen für den Fall, daß wider alles Erwarten der Dampfbetrieb doch viel billiger würde, und wie denkt sie sich den Taxenabbau, wenn für die 760 Mill. Fr. 30 bis 40 Mill. Fr. jährlich an Zinsen aufgebracht werden sollen, wie denkt sie sich die Wirtschaftlichkeit und wie glaubt sie die Existenzmöglichkeit des Schweizervolkes durch einen billigen Eisenbahnbetrieb fördern zu helfen?

Bekanntlich litt der Kanton Bern seit Jahren unter einer Eisenbahnmisere. Die bernischen Steuerzahler werden noch Jahrzehnte an den Herrlichkeiten eines großzügigen Eisenbahnprogramms zu tragen haben. Stimmen, die seinerzeit gegen den Ausbau der bernischen Dekretsbahnen laut wurden, gingen ohne jede Beachtung im Strudel der Begeisterung unter. Im ganzen schweizerischen Blätterwald ist heute nicht eine Stimme zu hören, die gegen das Elektrisierungsprogramm der Bundesbahnen Bedenken äußern würde. Dagegen wird den Lesern mit Begeisterung das großangelegte Programm bekanntgegeben. Im führenden Organ der bernischen Bauernpartei wird laut verkündet, daß die Bundesbahnen einen glänzenden Kredit genießen, daß die 4prozentige Bundesbahnanleihe voll gezeichnet worden sei und weiter: „so darf man sich der frohen Hoffnung hingeben, daß mit zunehmender Elektrisierung der S. B. B. diese mit entsprechender Geschwindigkeit aus der Finanzmisere wird herausfahren können". Was berechtigt zu dieser frohen Hoffnung? Wahrlich, ein wenig mehr Nüchternheit und kritischer Geist in wirtschaftspolitischen Dingen würden nicht schaden. Mit einem Loblied ist es nicht getan, die rauhe Wirklichkeit kommt nach und die dürfte doch etwas anders sein als heute angenommen wir

Der Durchschnittspreis der Tonne Kohle (inbegriffen Braunkohlen, Koks, Brikette, Petroleumrückstände) betrug ab Schweizergrenze:

1890/9	1900/9	1910/2	1913[1])	1920[1])	1921[1])	1922[1])	1923[1])[2])
29,57	30,91	30,46	30,40	205,70	111,80	67,90	61,90

Die Preise verstehen sich franko Fracht Schweizergrenze, ohne Zoll, die bestehenden Zölle (2 Fr. 50 für 100 kg) auf Kohle werden wieder wegfallen, da sie zur Deckung für Verluste dienen, die aus der Uebernahme der Bestände der Kohlenzentrale entstanden sind. Im Jahre 1922 ist ein bedeutender Preisfall eingetreten. Aber schon im Jahre 1921 wurde die Tonne Kohle in Deutschland für 25 bis 28 Schweizerfranken abgegeben. Ein Jahr später ging der Kohlenpreis in Deutschland bis auf 12 Franken zurück. Die großen Preisdifferenzen zwischen schweizerischen und deutschen Kohlenpreisen sind auf finanzpolitische Ursachen zurückzuführen. Deutschland erhebt Ausfuhrabgaben und sonstige Exportgebühren, die Schweiz hatte einen Zoll von 5 Franken, der in der Folge auf 4 Fr., dann auf 2½ Fr. ermäßigt wurde. Durch die Ruhraktion ist der Preisrückgang auf Kohlen unterbunden worden, aber andere Zeiten bringen andere Verhältnisse. In dem Entwurf der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen wird gesagt, daß „bei einem Verkehr des Jahres 1913, zuzüglich 80 %, der elektrische Betrieb nicht mehr kosten würde als der Dampfbetrieb bei einem Kohlenpreise von 34 Fr. die Tonne, ein Preis, der kaum mehr erreicht werden wird. Würde man mit einer vierprozentigen statt fünfprozentigen Verzinsung des Anlagekapitals rechnen, so würden sich alle vorstehend gesamten Paritätspreise um ungefähr 13 % ermäßigen." So die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen. Die zukünftige Preisbewegung und Preisgestaltung ist ein Geheimnis kommender Tage. Wenn aber die Kohle 1922 in Deutschland zu 12 Fr. erhältlich war, warum sollte sie, wenn das Wirtschaftsleben wieder einmal seinen geordneten Gang geht, nicht billig bleiben, warum sollte sie in der Schweiz nicht wenigstens auf die Vorkriegspreise zurücksinken? Nach der Wirtschaftsgeschichte wäre die Annahme berechtigt, daß die Kohlenpreise unter die Vorkriegspreise sinken werden, und ewig wird Europa nicht im Kriegszustand verharren wollen. Die nachstehenden Zahlen beweisen, daß die Ausgaben der Bundesbahnen für Brennmaterial stark zurückgegangen sind.

	1903	1913	1920	1922[3])	1923[3])
	in Millionen Franken				
Brennmaterial	9,0	18,5	89,2	67,4	29,9
Elektrische Kraft	—	—	0,8	4,3	8,3

Sind die provisorischen Zahlen für 1923 richtig, so betragen die Ausgaben für die Zugförderung 38.2 Millionen Fr. (Kohlen, Schmiermaterial und elektrische Kraft) oder etwas mehr als das Doppelte des Jahres 1913.

Weiter geht die Berechnung der Generaldirektion von der Grundlage aus, der Verkehr werde denjenigen der Vorkriegszeit um 80 % übersteigen. Worauf stützt sich diese Annahme? Etwa auf die Tatsache, daß der Verkehr in der Vorkriegszeit zugenommen hat? Es wurden befördert:

	1903	1913	1921
Personen	50,010,978	91,649,336	80,681,467
Gütertonnen	8,640,618	14,218,784	11,782,798

	1922	1923 Jan.-Juli
Personen	81,032,550	48,704,317
Gütertonnen	13,137,327	8,282,905

Auch bei einer weiteren starken Zunahme des Personenverkehrs wird er die Stärke des Jahres 1913 nicht erreichen. Auch der Güterverkehr wird kaum an die Gütermenge des Jahres 1913 heranreichen. Doch hat der Personenverkehr im Zeitraum 1903/13 um ungefähr 93,2 %, der Güterverkehr um 65,1 % zugenommen. Warum sollte, da der Krieg vorüber und einmal wieder geordnete wirtschaftliche Zustände eintreten müssen, in den nächsten zehn Jahren nicht wieder ein solcher Verkehrsaufschwung eintreten? Eine solche Annahme wäre durchaus verfehlt. Auf jeden großen Krieg der neueren Zeit folgten Jahre des wirtschaftlichen Stillstandes, der Stagnation, der Verkehrsabnahme. Beweis hierfür ist die gegenwärtige Krisis. Sie dürfte nach und nach einem leidlichen Beschäftigungsgrad weichen. aber solange die gegenwärtigen Steuerlasten bestehen bleiben, werden die Völker sich wirtschaftlich nicht erholen können. Die Kaufkraft wird weiter abnehmen. Zudem nimmt die Bevölkerung in den europäischen Ländern nicht zu, sondern geht infolge Abwanderung und Geburtenrückgang eher zurück. Auch in der Schweiz hat die Zahl der Schulkinder abgenommen. Von 1930 an wird sich der Bevölkerungsrückgang in der Abnahme der Zahl der neu ins Erwerbsleben Tretenden geltend machen. Die Bedürfnisse werden nicht zunehmen, die Produktion wird nicht gesteigert werden. Erst nach Jahrzehnten dürfte ein neuer Aufstieg, eine wirtschaftliche Weiterentwicklung und damit eine Verkehrszunahme eintreten. Aber dann werden die Verkehrsverhältnisse auch andere sein. Schon heute macht der Lastwagenverkehr in gewissen Gegenden den Eisenbahnen die Transporte streitig. Durch die Weiterentwicklung der Binnenschiffahrt dürfte der Eisenbahnverkehr gerade in verkehrsreichen Gegenden ernstlich konkurrenziert werden. Deshalb dürfte die Berechnung der Generaldirektion, die eine Verkehrszunahme von 80 % gegenüber dem Vorkriegsverkehr annimmt, stark übersetzt sein. Wenn der Verkehr längere Zeit den Verkehr der Vorkriegszeit nicht überholen wird, der Kohlenpreis auf 30 Fr. sinkt, der elektrische Betrieb aber 60 Franken erfordern würde, wie wollen dann die Schweizerischen Bundesbahnen durch Einführung billiger Frachtsätze und Personentaxen den Verkehr heben und die Volkswirtschaft fördern? Wie wollen sie der Konkurrenz der ausländischen, mit billigem Dampfbetrieb arbeitenden Linien und der Konkurrenz des Lastwagenverkehrs und der Binnenschiffahrt begegnen? Diese Frage wird nicht so leicht zu beantworten sein.

[1]) nur Steinkohlen. [2]) die ersten sechs Monate.
[3]) nach Voranschlag.

Die bernischen Dekretsbahnen belasten das Berner Volk schwer. Werden die Bundesbahnen dem Schweizervolk einst nicht auch zur Last werden?"

„Neue Zürcher Zeitung" vom 26. September 1923:

„Im Zweiten Morgenblatt der „Neuen Zürcher Zeitung" vom 22. September 1923 äußert sich eine mit -i. gezeichnete Korrespondenz kritisch zur Frage der Wirtschaftlichkeit der Elektrisierung der Bundesbahnen. Im Hinblick darauf, daß das Programm für die Beschleunigung der Elektrisierung seit Frühjahr dieses Jahres bekannt ist und dieser Tage die eidgenössischen Räte mit seiner Behandlung beginnen werden, erfolgt diese Kritik reichlich spät. Um so mehr ist es angezeigt, daß noch rechtzeitig zu diesen Äußerungen Stellung genommen wird.

Zunächst der künftige Kohlenpreis. Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen rechnet damit, daß bei einem Kohlenpreis von 60 Fr. für die Tonne franko Grenze bei einer Verzinsung von 5 % des Anlagekapitals und einem Verkehr von 90 % desjenigen des Jahres 1913, der elektrische Betrieb nicht teurer als der Dampfbetrieb zu stehen komme. Beim Verkehr des Jahres 1913, zuzüglich 80 %, würde der elektrische Betrieb nicht mehr kosten als der Dampfbetrieb bei einem Kohlenpreis von 34 Fr. für die Tonne franko Schweizer Grenze.

Die -i. Korrespondenz macht geltend, daß die künftige Preisbewegung und Preisgestaltung ein Geheimnis kommender Tage sei. „Wenn die Kohle im Jahr 1922 in Deutschland zu 12 Fr. die Tonne erhältlich war, warum sollte sie unter normalen wirtschaftlichen Verhältnissen nicht wenigstens auf die Vorkriegspreise zurücksinken." Der große Preisunterschied zwischen den schweizerischen und den deutschen Kohlenpreisen sei auf finanzpolitische Ursachen zurückzuführen usw. Die künftige Preisbewegung und Preisgestaltung läßt sich heute nicht mit Sicherheit überblicken, und man tut jedenfalls gut, nicht zu optimistisch zu rechnen. Aus der bisherigen Bewegung der Preise läßt sich aber jedenfalls mit einiger Wahrscheinlichkeit annehmen, daß wir bei Produkten, zu deren Herstellung zur Hauptsache menschliche Arbeit nötig ist, mit einer Verteuerung von etwa 100 % rechnen müssen. In den Gestehungskosten der Kohle stecken 60 bis 70 % Arbeitslohn. Ein Ersatz der menschlichen Arbeit durch Maschinen ist im Bergbau nur in sehr beschränktem Maße möglich. Niemand denkt wohl im Ernste daran, daß die Kosten der Lebenshaltung, damit auch die Lebensmittelpreise, wieder auf das Vorkriegsniveau zurückgehen werden. Zudem werden die Arbeiter ihre sozialen Errungenschaften in bezug auf Arbeitszeit und Lohn kaum völlig wieder aufgeben. Und besonders die Kohlenarbeiter werden sich die angesichts der schweren Arbeitsbedingungen verdiente soziale Besserstellung nicht schmälern lassen. Im übrigen hatten die Kohlenpreise auch unter normalen Verhältnissen infolge der steigenden Erschwernisse der Förderung eine Tendenz zum Steigen. Bis zur Ruhrbesetzung waren die Weltmarktpreise der Kohle auf rund das Doppelte des Vorkriegsstandes gesunken. Dabei herrschte infolge der allgemeinen Stagnation der Industrie in den valutastarken Ländern Überfluß an Kohle. Es ist daher anzunehmen, daß durch das Anziehen der industriellen Konjunktur eher wieder eine Steigerung der Kohlenpreise eintreten werde. Der Hinweis auf die deutschen Kohlenpreise des Jahres 1922 ist offenbar verfehlt. Die durch die anormalen Valutaverhältnisse gänzlich verzerrte deutsche Preisgestaltung wird man kaum zu ernsthaften wirtschaftlichen Vergleichen heranziehen wollen. Der deutsche Kohlenpreis stand seit Jahren unter der Weltmarktnotierung und ist mit eine der Ursachen, die zur heutigen Deroute führten. Gegenwärtig haben die deutschen Kohlenpreise den Weltmarktpreis erreicht, zum Teil überschritten. Berücksichtigt man, daß

Deutschland in Zukunft seine gewaltigen Leistungen für Reparationen nur durch seine Ausfuhr, wozu auch der Kohlenexport nach der Schweiz gehört, aufbringen kann, so wird im Ernste niemand glauben, daß die Schweiz künftig deutsche Kohlen unter dem Weltmarktpreis erhalten werde.

Die Aussichten einer Zunahme des Verkehrs der Bundesbahnen in absehbarer Zeit beurteilt die -i.-Korrespondenz sehr pessimistisch. Der Geburtenrückgang, die Konkurrenz der Automobile und der künftigen Binnenschiffahrt werden ins Feld geführt. Obschon diese Frage für die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes der Bundesbahnen von untergeordneter Bedeutung ist, möchten wir doch dieser allzu pessimistischen Auffassung entgegentreten. Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß die europäische Wirtschaft im Begriffe steht, sich aus ihrem gegenwärtigen politischen und wirtschaftlichen Chaos zu erheben. Der Lebenswille der Völker wird schließlich alle Hindernisse überwinden und zu annehmbaren wirtschaftlichen Verhältnissen führen.

Die Elektrisierung der schweizerischen Eisenbahnen darf aber nicht allein vom Standpunkt der wirtschaftlichen Gegenüberstellung zwischen Dampf- und elektrischem Betrieb aus beurteilt werden. Es wäre ein großer Irrtum, zu glauben, die Schweiz müsse nur mit Rücksicht auf ihre reichlichen Wasserkräfte zum elektrischen Betrieb der Bahnen übergehen. Auch Länder, die über genügend eigene Kohlenlager verfügen, wie England, Amerika, Frankreich, Deutschland usw. sind mit der Elektrisierung ihrer Eisenbahnen beschäftigt. Es hat sich nämlich gezeigt, daß durch die Erzeugung von Elektrizität in großen Dampfkraftwerken und ihre Verwendung für den Eisenbahnbetrieb eine wesentlich bessere Ausnützung des Wärmewertes der Kohle als in den Dampflokomotiven möglich ist. Die besten Dampflokomotiven nutzen heute höchstens 10 % des Wärmewertes der Kohlen aus, während in großen kalorischen Kraftwerken eine Ausnutzung von 25 bis 30 % erzielt werden kann. Dazu kommen dann noch alle übrigen Vorteile des elektrischen Eisenbahnbetriebes, die auch vom -i.-Korrespondenten anerkannt werden, wie größere Fahrgeschwindigkeit, Beseitigung der Rauchplage, Erweiterung der Fahrpläne, Ersparnisse im Betrieb durch Erleichterung des Rangierdienstes, Ausgestaltung des Vorortverkehrs, Führung größerer Züge, Wegfall des Eigentransportes der Kohle usw. Die Vorteile des elektrischen Eisenbahnbetriebes zeigen sich namentlich bei Strecken mit großen Steigungen und vielen Tunneln, wie sie ja gerade die Schweiz aufweist.

Es ist heute die übereinstimmende Ansicht in allen Ländern, daß die Eisenbahnen der Elektrisierung bedürfen, wenn sie nicht im Laufe der Zeit ihren wirtschaftlichen und kulturellen Wert einbüßen sollen. Deshalb macht man selbst in den finanziell schwächsten Ländern große Anstrengungen, um die Elektrisierung der Bahnen zu beschleunigen. Man wird in der Schweiz nicht zusehen wollen, wie alle übrigen Länder im Interesse einer besseren Ausnutzung der Kohle und einer Verbesserung des Eisenbahnbetriebes die Elektrisierung mit Beschleunigung durchführen, während wir beim Dampfbetrieb bleiben. Man wird auch Rücksicht auf den Fremdenverkehr nehmen müssen, der ein Land mit veraltetem und schlechtem Eisenbahnbetrieb meiden wird.

Auch kohlenreiche Länder, wie Frankreich, Amerika usw. verwenden zum Betrieb der elektrisch betriebenen Eisenbahnen neben der Kohle wenn möglich Wasserkraft. Die Schweiz verfügt aber im Bereiche ihrer Eisenbahnen über mehr als genügende Wasserkräfte und muß jedes Kilogramm Kohle zu teuren Preisen aus dem Ausland einführen! Aber nicht allein die Handelsbilanz fällt in Betracht, sondern auch die Abhängigkeit vom ausländischen Kohlenmarkt und Rücksichten auf die Landesverteidigung. Auch in Friedenszeiten kann die Kohlenversorgung durch Streiks gefährdet werden, und welche Verhältnisse sich in Kriegszeiten ausbilden können, das sollten uns die Erfahrungen der letzten Jahre nachgerade deutlich genug vor Augen geführt haben. Kohlenmangel und Kohlenteuerung haben die schweizerische Volkswirtschaft während der Kriegs- und Nachkriegsjahre schwer geschädigt, und gerade die Schweizerischen Bundesbahnen haben große finanzielle Einbußen erlitten. Die folgende Tabelle zeigt, welche Summen die Schweizerischen Bundesbahnen in den Jahren 1916—1922 für Kohlenbezug mehr ausgegeben haben, als einem Preis von 30 Fr. für die Tonne in normalen Zeiten entsprochen hätte. (Der mittlere Preis der Tonne Kohle betrug im Jahre 1913 27 Fr.)

Ausgaben der Schweizerischen Bundesbahnen für Kohle in Millionen Franken:

30 Fr. für die Tonne	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
angenommen . . .	17,76	14,76	11,64	12,94	15,61	13,62	13,54
Tatsächl. Ausgaben . .	18,94	26,48	51,36	67,86	90,74	79,11	71,52
Mehrausg. in Mill. Fr.	1,18	11,72	39,75	54,92	75,13	65,49	57,98

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben also in den Jahren 1916—1922 rund 306 Mill. Franken mehr für Kohlen ausgegeben, als einem durchschnittlichen Kohlenpreis von 30 Fr. in normalen Zeiten entsprochen hätte. Dabei ist der gewaltige Schaden, den die Bundesbahnen durch die infolge des Kohlenmangels notwendig gewordenen Verkehrseinschränkungen erlitten haben, nicht inbegriffen. Wenn man also Rechnungen für die Zukunft anstellen will, dann dürfen solche Erfahrungen nicht in den Wind geschlagen werden. Was die Zukunft bringen wird, ist noch in Dunkel gehüllt, aber niemand wird behaupten wollen, daß die Gefahren kriegerischer Verwicklungen für alle Zeiten beseitigt seien. Es ist daher unsere Pflicht, rechtzeitig vorbeugende Maßnahmen zu treffen.

Die Elektrisierung der Schweizerischen Bundesbahnen ist kein Experiment, kein wirtschaftliches Wagnis, das dem Schweizervolk einst zur Last werden kann. Sie entspricht dem Bestreben aller Länder, im Interesse einer besseren Ausnutzung der Kohle den unrationellen Dampfbetrieb durch den elektrischen Betrieb zu ersetzen, der zudem eine Reihe wertvoller Vorteile betriebstechnischer Natur gegenüber dem Dampfbetrieb besitzt. Für die Schweiz empfiehlt sich aber die Elektrisierung aus dem weiteren wichtigen Grunde, weil sie zum Betriebe ihrer Eisenbahnen über genügende eigene Wasserkräfte verfügt, die ihren Verkehr von den Unsicherheiten des ausländischen Kohlenmarktes für alle Zeiten befreien."

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Der Reichsverkehrsminister über Tarif- und Finanzfragen. Reichsverkehrsminister Oeser äußerte sich einem Vertreter des W. T. B. gegenüber folgendermaßen:

Ich verkenne durchaus nicht den Druck, der auf das Wirtschaftsleben, zumal in unserer heutigen Lage, durch die Eisenbahntarife ausgeübt wird. Aber bei der Beurteilung der neuen Schlüsselzahlen der Eisenbahntarife darf man nicht schlechthin von Erhöhungen reden. Denn diese Erhöhungen sind doch zur Hauptsache nur die durch die finanzielle Not erzwungene A n p a s s u n g der Eisenbahntarife an den s i n k e n d e n W e r t d e s G e l d e s. Wenn die Reichsbahn davon absehen würde, ihre Ausgaben durch Einnahmen in Gestalt einigermaßen auskömmlicher Tarife zu decken, so würde sie es damit der Notenpresse überlassen, für Deckung zu sorgen, und durch Vermehrung dieser reinsten Inflation alle Versuche, die Währung zu sanieren, von vornherein unmöglich machen. Voraussetzung für eine Gesundung der Reichsfinanzen ist, daß die Betriebe des Reiches sich selbst erhalten. Als die letzte Erhöhung der Schlüsselzahl beschlossen wurde, galt es, den Ausgleich für einen ungedeckten Ausgabebedarf für den Schluß des Rechnungsjahres von 545 000 Billionen Mark zu schaffen; wären die Tarife nicht erhöht worden, so wäre eine Erhöhung der Reichsbahnabhebungen bei der Reichshauptkasse t ä g l i c h um 3400 Billionen Mark die Folge gewesen. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, daß eine Abdeckung für die Kosten des Ruhreinbruchs noch nicht erfolgt und daß Reserven irgendwelcher Art seit 1919 von der Eisenbahnverwaltung nicht angesammelt werden konnten. Im Vergleich mit den K o s t e n d e r M a t e r i a l i e n, deren die Reichsbahn zur Ausführung des Betriebes bedarf, bleiben die Schlüsselzahlen der Eisenbahntarife hinter den Teuerungsziffern der Materialien durchweg beträchtlich zurück. Zwar hat die Herabsetzung der deutschen Kohlengoldpreise verbilligend eingewirkt; sie konnte aber deshalb nur von geringem Einfluß sein, weil die Reichsbahn infolge der nach wie vor unverändert bestehenden Abschließung des Ruhrgebiets ganz überwiegend auf ausländische Kohlen angewiesen bleibt. Der Durchschnittspreis für deutsche Kohle der Reichsbahn, der sich mit dem für englische Kohle zurzeit ungefähr deckt, beträgt heute das 4,2-Milliardenfache des Friedenspreises, Schienen und Stabeisen nähern sich dem 4-Milliardenfachen, während die Gütertarife heute noch auf der Hälfte dieser Steigerung stehen.

Darüber ist sich die Reichsbahn klar, daß die mechanische Angleichung der Einnahmen an den Geldwert allein und auf die Dauer zu einer Gesundung nicht führen kann. Auf der A u s g a b e n s e i t e müssen d u r c h g r e i f e n d e U m s t e l l u n g e n erfolgen, für die bereits grundlegende Vorarbeiten vorliegen. Der technische Apparat muß sich auf den durch die wirtschaftlichen Verhältnisse, nicht durch die „Tariferhöhungen", ursächlich bedingten Verkehrsrückgang einstellen. Neben dem bevorstehenden Personalabbau müssen einschneidende E i n-

schränkungen des Personenverkehrs und höchste Wirtschaftlichkeit im Güterverkehr, unter Ausnutzung aller Errungenschaften neuzeitlicher Technik, helfen, die Ausgaben mit den Einnahmen in Einklang zu bringen.

— Neue Tariferhöhungen. Vom Donnerstag, den 25. Oktober ab werden die Schlüsselzahlen für die Eisenbahntarife im Personenverkehr 1½ Milliarden, im Güterverkehr 3 Milliarden betragen.

— Der Fahrkartenverkauf vor Tariferhöhungen. Dem Reichsverkehrsminister sind von verschiedenen Seiten Beschwerden zugegangen, daß bei einzelnen großen Fahrkartenausgaben am Tage vor einer Tariferhöhung der Fahrkartenverkauf vorzeitig mit der Begründung eingestellt worden ist, daß die Schalterzeit abgelaufen sei. Der Reichsverkehrsminister ist diesen Beschwerden nachgegangen und verkennt nicht, daß die in kurzen Fristen aufeinanderfolgenden Tariferhöhungen außerordentliche Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Schalterbeamten stellen; gleichwohl müsse dafür gesorgt werden, daß die Reisenden von der Möglichkeit der Vorlösung von Fahrkarten auch den nötigen Gebrauch machen können, und am Tage vor Tariferhöhungen soll die Leistungsfähigkeit der Fahrkartenschalter durch Verstärkung der Arbeitskräfte und Öffnung von Aushilfsschaltern nach Möglichkeit erhöht werden. Außerdem sollen über den Schaltern weithin sichtbare Anschläge angebracht werden, die das Publikum über den Schluß des Fahrkartenverkaufs unterrichten.

— Sicherheitsdienst im Eisenbahnzug. In einem neuen Erlaß beschäftigt sich der Reichsverkehrsminister mit dem Schutz der Reisenden während der Fahrt: die Zugbegleitbeamten sollen sich in den D-Zügen nicht nur auf die Revisionsgänge beschränken, die zur Prüfung der Fahrkarten notwendig sind, sondern sie sollen so häufig wie möglich durch die Wagen gehen und alle Abteile unablässig beaufsichtigen. Besonders sorgfältige Überwachung soll den aus Abteilwagen bestehenden Eil- und Personenzügen zugewendet werden. Die stetige Revision der Wagen soll dadurch verschärft werden, daß die Schaffner in schwach besetzten Abteilen selbst Platz nehmen und ihre Dienstabteile nur zur Erledigung dienstlicher Angelegenheiten aufsuchen. Jede freie Zeit soll zur Ausübung dieses Sicherheitsdienstes verwendet und auf irgendwie verdächtige Fahrgäste soll besonders scharf geachtet werden. Allen Beamten, besonders den Zugrevisoren, Betriebs- und Verkehrskontrolleuren, auch den auf Dienstreisen befindlichen Amtsvorständen und Direktionsmitgliedern wird dringend ans Herz gelegt, die im Sicherheitsdienst tätigen Beamten mit allen Mitteln und nach besten Kräften zu unterstützen.

— Die Zollrevision in den Expreßzügen. Wie bereits mitgeteilt, findet die Grenzkontrolle in Zukunft auf den deutschen Grenzbahnhöfen im stehenden Zuge statt. Die „Mitropa" hatte bereits vor mehreren Monaten erwirkt, daß diese Kontrolle im „Berlin-London-Expreß", dessen Betrieb sofort nach endgültiger Regelung des Ruhrkonflikts wieder aufgenommen werden dürfte, während der Fahrt zwischen Osnabrück und Bentheim vorgenommen werde; jetzt hat die Internationale Schlafwagengesellschaft für den „Orient-Expreß" dieselbe Vergünstigung erwirkt: sowie dieser Zug, der wegen der Besetzung Offenburgs zurzeit über die Schweiz verkehrt, wieder über die deutschen Strecken läuft, wird die Paß- und Gepäckprüfung auf der Fahrt zwischen München und Salzburg durchgeführt werden.

— Betriebseröffnung der Teilstrecke Niederschöna-Oberdittmannsdorf. Am 1. November 1923 wird die letzte Teilstrecke der schmalspurigen (0,75 m) Linie Klingenberg-Colmnitz-Oberdittmannsdorf mit der Station Oberschaar für den öffentlichen Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Güterverkehr eröffnet. Der Roilbock- oder Rollwagenverkehr wird z. Zt. auf der Linie Klingenberg-Oberdittmannsdorf nicht eingeführt.

— Neue Fahrpreise Marienburg-Danzig. Die Fahrpreise auf der Kleinbahnstrecke Marienburg-Tiegenhof-Danzig, die bisher nach Grundpreisen (zu multiplizieren mit der Reichsbahn-Schlüsselzahl) berechnet wurden, sind mit Wirkung vom 15. Oktober in Dollar festgesetzt worden, und zwar kostet die Fahrt in der 2. Klasse 1½ $, in der 3. Klasse 1 $. Die Umrechnung in Papiermark erfolgt nach dem Tageskurs. Fahrscheine für diese Strecke sind in allen MER-Büros erhältlich.

— Die „kategorischen Bedingungen" der Eisenbahnregie. Eine Havas-Meldung berichtete in den letzten Tagen, daß Ende der vorletzten Woche zwischen der französisch-belgischen Regie und Vertretern der deutschen Eisenbahnverwaltung Verhandlungen eingeleitet worden seien über Fragen, die sich auf die Wiederaufnahme der Arbeit des Eisenbahnpersonals bezogen und auch auf die Wiederaufnahme des Betriebes zwischen dem besetzten und unbesetzten Gebiet. Im Einverständnis mit dem Präsidenten der Interalliierten Rheinlandkommission, Herrn Tirard, sowie mit General Degoutte seien in diesen beiden Fragen gewisse „kategorische Bedingungen" gestellt worden.

Wie wir von zuständiger Seite hören, haben in der Tat in der vorletzten Woche in Mainz derartige Besprechungen stattgefunden. Der Reichsverkehrsminister erachtete es nach Beendigung des passiven Widerstandes für seine Aufgabe, alsbald mit der Regie Fühlung zu suchen im Interesse des deutschen Eisenbahnpersonals sowohl als namentlich auch im Interesse der Wirtschaft der besetzten Gebiete. Diese Besprechungen mit der Regie wurden unter der ausdrücklichen Voraussetzung eingeleitet, daß in der Bereitwilligkeit zu einer persönlichen Aussprache kein Anerkenntnis der Rechtmäßigkeit des Bestehens der Regie liegen könne. Ferner wurde betont, daß es sich lediglich um einen modus vivendi handle, durch dessen Vereinbarung der von den Eisenbahnverwaltungen nicht zu entscheidenden Frage der künftigen Gestaltung der Eisenbahnen der besetzten Gebiete nicht vorgegriffen werden dürfe. Der Leiter der Regie erklärte sich mit diesen Vorbehalten einverstanden. Die so geleitete Besprechung bezog sich zunächst auf die bekannten Personalfragen.

Vorbehaltlich der in Aussicht genommenen Sonderverhandlungen wäre es vielleicht noch angängig gewesen, hier zu einer vorläufigen Verständigung zu kommen. Es wurde aber im weiteren Verlauf der Unterredung seitens der Regie eine Reihe von Bedingungen gestellt, die, wie von den Vertretern der Reichsbahn von Anfang an betont wurde, den Boden einer vorläufigen Vereinbarung zur Wiederaufnahme des Betriebes verlassen, und die auch der Entscheidung über das Reparationsproblem vorgreifen. Die deutsche Eisenbahnverwaltung sollte ihre Hand bieten zur Einrichtung eines neuen, völlig selbständigen Eisenbahnnetzes, das sich auch noch erstrecken soll auf die im unbesetzten Gebiet liegenden Strecken Emmerich-Wesel und Gernsheim-Worms. Ferner sollten — und das ist besonders bezeichnend für die französischen Absichten — der Regie übergeben werden auch die in der britischen Besatzungszone belegenen Linien.

Die deutsche Eisenbahnverwaltung sollte ferner die Verpflichtung übernehmen, auf ihre Kosten die festen Anlagen der Regie wieder instand zu setzen, die Vorräte, insbesondere die Kohlenvorräte, auf die normale Höhe zu bringen, den gesamten Lokomotiv- und Wagenpark des Netzes unter den von der Regie näher festzusetzenden Bedingungen nach Zahl und Güte wiederherzustellen. Auch wurde verlangt, daß der Regie die Räume zur Verfügung zu stellen seien, um ihre Generaldirektion und ihre zentralen Dienststellen unterzubringen. Die Regie forderte ferner volle Selbständigkeit in den Fragen der Tarifgestaltung. Sie beanspruchte das Recht, Tarife in Frankenwährung neu und nach eigenem Ermessen aufzustellen und gemeinsame Tarife mit der deutschen Eisenbahn- und anderen Nachbarverwaltungen zu vereinbaren. Sie erklärte endlich, ihr Netz bei den verschiedenen internationalen Eisenbahnverbänden sowie bei den zentralen Ämtern, wie z. B. dem Berner Eisenbahn-Zentralamt, als selbständige Verwaltung vertreten zu wollen.

Die Reichsregierung hat es abgelehnt, sich diesen Bedingungen zu unterwerfen, die den Rahmen eines modus vivendi weit überschreiten, und deren Annahme den Standpunkt der Regierung bei künftigen Reparationsverhandlungen auf das schwerste beeinträchtigt. Denn an diesen Verhandlungen sind nicht nur die in der Regie vertretenen Mächte, sondern auch England und Italien beteiligt. Die Reichsbahnen stellen im Reparationsproblem einen äußerst wichtigen Faktor dar. Die deutsche Regierung hat sich im Memorandum vom 7. Juni bereiterklärt, die Deutsche Reichsbahn als geschlossenes Ganzes in den Dienst der Reparation zu stellen. Die deutsche Regierung kann die schweren Opfer, zu denen sie sich entschlossen hat, nur unter der Voraussetzung erfüllen, daß ihr die Reichsbahnen als wertvollstes Element der Wirtschaft unverkürzt zur Verfügung stehen. Sie konnte sich daher schon unter diesem Gesichtspunkt nicht damit einverstanden erklären, daß ihr einer der kostbarsten Teile der Reichsbahn entzogen würde. Die Reichsbahn ist aber heute noch durchaus bereit, die eingeleiteten Verhandlungen über die das Personal berührenden Fragen und über Richtlinien zur schrittweisen Ingangsetzung des Eisenbahnverkehrs fortzusetzen, und hat hierfür alle erforderlichen Kräfte und Unterlagen zur Verfügung gestellt.

Auf ein in diesem Sinne an die Regie gerichtetes Schreiben hat diese geantwortet, daß sie die Besprechungen als abgeschlossen betrachte, da ihre Forderungen nicht vorbehaltlos angenommen seien. Sie hat zugleich hervorgehoben, daß sie unter diesen Verhältnissen nicht in der Lage sei, den normalen Gesamtverkehr im besetzten Gebiet einerseits und mit den Nachbarverwaltungen der Regie einschließlich der deutschen Eisenbahnverwaltung andererseits wiederaufzunehmen. Endlich weist sie

noch darauf hin, daß sie infolge der Ablehnung der Unterzeichnung des Mainzer Protokolls gezwungen sei, die Wiedereinstellung einer großen Zahl des sich zur Wiederaufnahme der Arbeit meldenden deutschen Eisenbahnpersonals hinauszuschieben.

Die Öffentlichkeit wird sich durch diese Erklärungen der Regie in ihrem Urteil nicht beirren lassen. Von seiten der deutschen Eisenbahnverwaltung ist im Interesse ihres Personals, im Interesse des Verkehrs und im Interesse der Bevölkerung der besetzten Gebiete alles geschehen, was unter den obwaltenden Verhältnissen geschehen konnte. Die schweren Folgen, die sich aus der Ablehnung weiterer Verhandlungen durch die Regie ergeben, müssen einzig und allein von der französischen Regierung verantwortet werden.

— **Wiederaufnahme des Betriebes auf der Linie Hamm-Oberhausen.** Die Eisenbahnlinie Hamm-Oberhausen wird, der D. A. Z. zufolge, demnächst durchgehend in Betrieb genommen werden. Nach Verhandlungen mit der Regie hat die deutsche Eisenbahnverwaltung am 20. Oktober eine Einigung erzielt; danach soll die gesamte Strecke der deutschen Verwaltung überwiesen werden. Es dürften aber noch Tage vergehen, bis alle Hindernisse für die Inbetriebsetzung hinweggeräumt sind, die für einen geregelten Güterverkehr, dieser kommt zunächst in Frage, unbedingt in Wegfall kommen müssen.

— **Ausgabe eigener Zahlungsmittel durch die Eisenbahnregie.** Nach einer Meldung der „Agence Belge" aus Coblenz hat die Rheinlandkommission die Eisenbahnregie ermächtigt, auf Franken lautende Verkehrsscheine für Zahlungen an die Eisenbahnen in den besetzten Gebieten auszugeben. Diese Verkehrsscheine sollen der Regie Währungsverluste infolge der Kursschwankungen der Mark ersparen und dazu dienen, aus dem Rheinland die französischen und belgischen Franken herauszuziehen, deren wachsender Umlauf zu einer Inflation zu führen drohe.

— **Handgepäckrevision im besetzten Gebiet.** Auf einzelnen der „Kontrollstellen" im Westen zwischen dem unbesetzten und dem besetzten Gebiet müssen die Reisenden auf Anordnung der Besatzung den Zug verlassen, um sich der Paßprüfung zu unterziehen; auch das Handgepäck muß zur Revision aus dem Zuge genommen werden. Im Zuge liegen gelassenes Handgepäck wird von der Besatzung ausgeladen und unter Umständen beschlagnahmt; aus diesem Grunde wird Reisenden, die über französische Kontrolstellen fahren müssen, empfohlen, nur soviel Handgepäck mitzunehmen, wie sie selbst tragen können.

— **Der Marksturz und die ausländischen Bahnen.** Mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1923 ist, wie wir dem Allgemeinen Tarifanzeiger (Wien) entnehmen, der Grenzfrankaturzwang im Güterverkehr zwischen Österreich und Deutschland, und zwar im unmittelbaren Übergang und im Durchgang durch die tschechoslowakische Republik, in beiden Verkehrsrichtungen, eingeführt; Sendungen im unmittelbaren Übergang sind bis zur deutsch-österreichischen, Sendungen über die tschechoslowakische Republik bis zur deutsch-tschechoslowakischen Grenzübergangsstation zu frankieren.

Vom gleichen Zeitpunkte ist die direkte Abfertigung von Sendungen mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen im Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang und den deutschen Stationen im Durchgang über die tschechoslowakische Republik ausgeschlossen, und es sind solche Sendungen auf die Neuaufgabe in der deutsch-tschechoslowakischen Grenzübergangsstation verwiesen. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse sind nicht zugelassen.

Zufolge Einführung des Frankierungszwanges im deutsch-niederländischen Verkehr einerseits und im italienisch-deutschen Güterverkehr über die Schweiz andererseits ist ferner die direkte Abfertigung der Sendungen im Güterverkehr zwischen Italien und den Niederlanden auch über die Schweiz und Deutschland ausgeschlossen. Solche Sendungen können daher nur bis zu einer deutschen Station (gegebenenfalls deutschen Grenzstation) direkt aufgegeben werden, um von dort durch eine Mittelsperson nach der endgültigen Bestimmungsstation weiterbefördert zu werden; der deutsche Vermittler hat die Fracht für die ganze deutsche Strecke (gegebenenfalls für beide deutschen Teilstrecken) zu bezahlen. Nachnahmen nach Eingang, Barvorschüsse und Interessedeklaration sind bei solchen Sendungen ausgeschlossen.

— **Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.** Die Nachwirkungen des Krieges waren nach dem Bericht des Vorstands auch im abgelaufenen Geschäftsjahre noch fühlbar. Der Güterverkehr war gegenüber 1913, dem letzten vollen Friedensjahre, noch um 25 % im Rückstande. Im Personenverkehr dagegen war die Zahl der beförderten Personen um 5 % überholt; da aber die Einnahmen aus diesem Verkehrszweige noch nicht 5 % der Gesamteinnahmen ausmachen, so ist die Verkehrssteigerung nicht von besonderer Einwirkung auf das Betriebsergebnis. Die Betriebseinnahmen betrugen in Millionen Mark 384 (6,1), die Betriebsausgaben erforderten 183 (4,9). Der Betriebsüberschuß stellt sich also auf 200 (1,1). Aus dem Reingewinn von 0,38 (0,26) sollen 4 % (wie i. V.) Dividende auf 2 900 000 ℳ Aktien Lit. A., 3 % (wie i. V.) Dividende auf 624 000 ℳ Aktien Lit. B verteilt werden. Nach der Bilanz betragen Materialien 81 (0,48), Debitoren 345 (6,9), andererseits Kreditoren 234 (6,5) und Erneuerungsfonds 173 (1,1).

— **Geschäftsbericht der Ruppiner Eisenbahn-Aktiengesellschaft.** Die Ruppiner Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt nach Verschmelzung mit der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn-Aktiengesellschaft die Strecken

Kremmen-Neuruppin-Wittstock-Meyenburg,
Neustadt-Neuruppin-Herzberg,
Rheinsberg-Herzberg-Löwenberg,
Paulinenaue-Neuruppin.

Die Gleislänge beträgt in den Hauptgleisen rd. 200 km, in den Nebengleisen rd. 30 km. Die Bahn besitzt 45 Stationen, 26 Lokomotiven, 41 Personenwagen, 11 Post- und Gepäckwagen, 157 gedeckte Güterwagen, 141 offene Güterwagen und 2 Werkstattsanlagen in Neuruppin.

Das abgeschlossene Geschäftsjahr stand im Zeichen der Geldentwertung: Die Ausgaben insbesondere für Kohle, Eisen und Holz wuchsen mit der Steigerung des Dollars, wogegen die Tarife, die sich an die Reichsbahntarife anlehnen mußten, stark zurückblieben. Es war deshalb nicht möglich, eine zeitgemäße Dividende zu verteilen oder auch nur die notwendigen Rückstellungen für Oberbau und Betriebsmittel zu machen.

Die Betriebseinnahmen betrugen 1 060 947 928 ℳ, davon stammten aus dem Personenverkehr 102 863 608 ℳ, aus dem Güterverkehr 871 256 370 ℳ, aus verschiedenen Einnahmequellen 75 194 725 ℳ. Die Betriebsausgaben stellten sich auf 753 437 280 Mark, so daß ein Betriebsüberschuß von 307 510 648 ℳ verbleibt. Nach den konzessions- und statutenmäßigen Rücklagen verbleibt ein Reinüberschuß von 9 319 042, aus dem 4 % Dividende auf die Aktien A und B verteilt werden sollen. Der Reinüberschuß soll ferner u. a. verwendet werden zur Zurückzahlung einer Anleihe mit 1 018 018 ℳ, zur Zurückzahlung von Obligationen mit 803 000 ℳ, zur Verstärkung des Beamten-Unterstützungsfonds mit 5 009 500 ℳ und zur Verstärkung des Arbeiter-Unterstützungsfonds mit 1 509 500 ℳ. Auf neue Rechnung werden vorgetragen 566 622 ℳ.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
am 28. 9. 1923 das	105 000 000 fache	35 000 000 fache	63 000 000 fache
„ 5. 10. 1923 „	397 250 000 „	60 000 000 „	194 000 000 „
„ 12. 10. 1923 „	2 618 000 000 „	200 000 000 „	1 167 000 000 „
„ 19. 10. 1923 „	6 700 000 000 „	800 000 000 „	3 150 000 000 „

— **Verwaltungsakademie Berlin.** Die Vorlesungen des Winter-Semesters beginnen am 29. Oktober. Das Vorlesungsverzeichnis mit über 50 Vorlesungen, Übungen und mehreren Reihen interessanter Führungen bietet jedem Beamten reiche Auswahl, gleichviel ob er sich seinen besonderen Fachinteressen, einem umfassenden Studium oder den allgemein geisteswissenschaftlichen Fächern zuwenden will. Da die Steigerung der Leistungsfähigkeit in der Reform der Beamtenverhältnisse im Vordergrunde steht, kann die Wichtigkeit des Studiums nicht genug betont werden. Die Berechnung der Hörgebühren ist in Änderung der Bestimmungen des Vorlesungsverzeichnisses auf anderer Grundlage festgesetzt worden. An Stelle der Hälfte der Buchhändler-Schlüsselzahl gilt bis auf weiteres die Zahl 200 Millionen als Multiplikator, was eine wesentliche Herabsetzung bedeutet. Das Vorlesungsverzeichnis kann von der Geschäftsstelle der Akademie, Berlin, Charlottenstraße 50/51, bezogen oder dort eingesehen werden. Es liegt auch bei sämtlichen Behörden aus, wo nicht, kann es für die Behörde angefordert werden. Nach dem 29. Oktober können Meldungen nur noch in besonderen Fällen berücksichtigt werden.

— **Ausländische Stimmen über die Herstellung von Eisenbahnmaterial in Deutschland.** Die „Chronique des Transports" beschäftigt sich in ihrer Nummer vom 10. Oktober mit der

Herstellung von Eisenbahnmaterial, insbesondere von Lokomotiven, in Deutschland. Die französische Zeitschrift bemerkt, daß dieser Zweig der deutschen Industrie zurzeit eine außerordentliche Entwicklung zeige und verweist auf einen Aufsatz im „American Machinist“ vom 28. Juli von Ober-Meyer und Grenne, in dem die Gründe für diese Entwicklung und für die deutschen Fortschritte auf konstruktivem Gebiete untersucht werden. Im Gegensatz zur Vorkriegszeit würden jetzt 90 % der Erzeugung im Ausland abgesetzt, hauptsächlich in Rußland, in den Balkanstaaten, in Südamerika und China, während nur 10 % der Erzeugung für den inländischen Bedarf bestimmt seien. Während des Krieges und bis zum Jahre 1920 habe die Beschaffenheit der Lieferungen infolge der Schwierigkeiten in der Rohstoffversorgung viel zu wünschen übrig gelassen und nur mit Mühe die unterste Grenze der zulässigen Sicherheit erreicht. Seitdem seien aber große Fortschritte auf konstruktivem Gebiet, namentlich bei elektrischen Lokomotiven, erzielt worden. Besonders träten in der Herstellung von Betriebsmitteln für den elektrischen Personen- und Güterzugverkehr die Linke-Hofmann-Werke hervor. Eine von dieser Firma hergestellte Lokomotive neuester Gattung erreiche eine Geschwindigkeit von 145 km in der Stunde. Die Linke-Hofmann-Werke bauten jährlich etwa 300 Dampflokomotiven und hätten im Jahre 1922 mehr als 5000 Wagen ins Ausland geliefert.

— Aufruf zur Errichtung eines Denkmals für die im Weltkrieg gefallenen Eisenbahner. Vom Reichsbund deutscher Eisenbahner-Kriegsteilnehmer geht uns folgender Aufruf zu:

Wir glauben nicht der seelenlosen Lehre,
Die blinde Masse triumphieren heißt,
Indem sie Einzelrecht und Einzelehre
An eine frostige Idee verschleißt, —
Uns wiegt ein Herz in seiner ganzen Schwere,
In s e i n e r Spielart gilt uns jeder Geist:
Wir wähnen nicht im Menschenmeer verloren,
Wen Mutterschmerz ins Licht hinausgeboren.

Wie ohne Gott kein Vogel fällt hernieder,
Ist auch kein Mensch um seinen Wert geprellt.
Ein kluger Meister formte seine Glieder
Geheimnisvoll nach dem Modell der Welt.
Im Auge spiegelt sich der Himmel wider,
Von Ahnungsfunken ist sein Hirn erhellt,
Wie über dem, was ihm vergönnt, zu sehen,
Nach Gottes Ratschluß sich die Sterne drehen.

Darum ist Pflicht, die Menschen neu zu achten,
Sind sie der Tempel nicht, in dem das Wort
Der Ewigkeit trotz dumpfer Mächte Nachten
Im Endlichen wirkt zeugend fort und fort?
Was sie erstrebten, wie sie Opfer brachten,
Wie sie bemüht um ihrer Wahrheit Hort,
Der Mitmensch wisse drum: es ist die Brücke
Zu weiser Frömmigkeit und reinem Glücke!

So werben wir zu einem ernsten Male
Der Menschenachtung euer Patronat.
Noch wetterleuchten fern die Kriegsfanale
Und schon raucht um der Toten Heldentat
Vergessenheit aus grausam herber Schale
Und nur die Mütter üben nicht Verrat . .
Es lärmt der Tag! O helfet uns bewahren
Die Treue denen, die in Tod gefahren . .

Und langsam und in schwermutvollen Reisen,
Umwallt von Efeu und von Trauerflor,
Rauscht es herauf auf schattenhaften Gleisen
Und dringt zum Reich der Abgeschied'nen vor —:
Im Kern erbebt des Flügelrades Eisen
U m j e n e, d i e e s a n d e r F r o n t v e r l o r,
Im Stollenschacht, in öder Grabenkette
Und stürmend mit gefälltem Bajonette.

Gedenket auch der schlichten Pioniere,
Die ihrer Trosse stahlgefügtes Band,
Auf daß der Kampf den Atem nicht verliere,
Herangerollt in unsrer Feinde Land,
Bis jähe Bombenwürfe sie und ihre
Maschine splitternd stürzten in den Sand
Oder ein Langrohr, meilenweit geladen,
Transporte mordete mit Höllenschwaden . .

Sie waren Menschen, Menschen, die uns glichen,
Beseelt wie wir, — Herz, Hirn und Blut wie wir!
Und jeder anders doch, mit Meisterstrichen
Gezeichnet in das göttliche Brevier.
O wieviel Fröhlichkeiten sind verblichen
Und wieviel Güte ist nicht mehr von hier —:
Der schnitzt nicht mehr an seinem Zeisiggitter
Und der spielt abends nicht mehr auf der Zither! —

O denkt daran! — Ein Kunstwerk ist das Leben,
Ehrt es und achtet es! Der Tod ist groß. —
Ermeßt den Schatz, den sie dahingegeben,
Die dunkel traf des schwersten Opfers Los.
Und soll sich nun ihr Monument erheben,
Sei es kein kalter, starrer Marmor bloß:
In seinen Adern glühe eurer Spende
Vertiefte Menschenliebe ohne Ende!

K u r t E r i c h M e u r e r.

Österreich.

— Pünktlichkeit im Zugverkehr. Die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen teilt mit: Mit Eintritt in die neugeschaffenen Verhältnisse hat die Generaldirektion der Bundesbahnen in einer besonderen Dienstanweisung Verfügungen zur Schaffung eines pünktlichen, regelmäßigen und geordneten Betriebsdienstes getroffen. Die Erreichung dieses Zieles erfordert jedoch auch die entsprechende Mitwirkung der Reisenden. Viele Reisende werden in der abgelaufenen Sommerreisezeit Gelegenheit gehabt haben, zu beobachten, wie durch die verspätete Wahl der Plätze, durch Einnahme von Erfrischungen in den Bahnhofswirtschaften bei überschrittener Abfahrtszeit des Zuges, durch verspätete Aufgabe des Gepäcks und durch andere Besorgungen unpünktlicher Reisender die fahrplanmäßige Abfertigung der Züge gehindert und die Einbringung von Verspätungen durch Kürzung der Aufenthalte tatsächlich unmöglich gemacht wurde. Aus diesen Gründen wendet sich die Generaldirektion der Bundesbahnen mit nachstehendem A u f r u f an alle Reisenden: Jeder erscheine rechtzeitig zu seinem Zug am Bahnhof, löse sogleich seine Fahrkarte, besorge unverzüglich sein Gepäck und wähle unverweilt seinen Platz im Zuge. Die Wagentüren werden knapp vor der Abfahrt geschlossen und die Züge pünktlich abgefertigt. Wer diese Anweisungen nicht beachtet und zögert, wird zur Mitreise nicht mehr zugelassen. Alle Betriebsorgane werden angewiesen, über die genaue Einhaltung der pünktlichen Abfertigung der Züge zu wachen. Alle Reisenden werden ersucht, diese zur Schaffung eines regelmäßigen und betriebssicheren Verkehres notwendigen Maßnahmen durch verständnisvolle Mitwirkung zu unterstützen.

— Vom Wagendienst der Bundesbahnen. Zuschriften in wagendienstlichen Angelegenheiten der österreichischen Bundesbahnen, die bisher an das Hauptwagenamt der österreichischen Bundesbahnen zu richten waren, sind nunmehr an die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen, Fachgruppe für den Wagendienst, Wien 7/1, Neubaugürtel 14/16, zu richten.

— Elektrischer Betrieb auf der Arlbergbahn. In nächster Zeit wird im Anschluß an die Strecke Innsbruck-Telfs der Arlbergbahn auch der Abschnitt Telfs-Silz für den elektrischen Zugverkehr freigegeben werden. Seit 15. Oktober stehen die Fahrleitung und alle Nebenleitungen auf dem Bahnkörper im genannten Streckenabschnitt unter elektrischer Spannung.

— Untersuchung über die Schaffung eines Donaufreihafens. Kürzlich fand in Wien eine Erörterung über die Schaffung eines Donaufreihafens statt. Die Tagung war überaus zahlreich besucht; es waren die Vertreter fast aller Bundesministerien, der gewerblichen und industriellen Unternehmungen, der Verkehrsbetriebe, viele Fachleute und die Vertreter der Presse erschienen.

Bürgermeister R e u m a n n führte in seiner Eröffnungsansprache aus: Wien, an den Ausläufern der Alpen und an der einzigen Wasserstraße gelegen, welche die Verbindung zwischen dem Westen Europas und dem Osten herstellt und zum Meere führt, war seit jeher einer der großen Mittelpunkte von Handel und Verkehr in Europa. Unsere Stadt ist von der Natur vorausbestimmt, als Stapel-, Durchzugs- und Umschlagsplatz für den Handel zu dienen. Mit der kürzlich erfolgten Rückzahlung der Donauregulierungsanlehen gehen der Hafen in Kuchelau und der Winterhafen im Sinne der geltenden Bestimmungen an die Gemeinde über. Es liegen durgereifte Pläne für eine ausgreifende Tätigkeit auf diesem Gebiete vor. Die Art, in der dieses Freihafengebiet hier in Wien entstehen soll, und zwar nicht als ein bloßer Umschlagplatz von Waren, sondern gleichzeitig auch als die Möglichkeit, innerhalb eines zollfreien Stadtteiles Rohware in Verarbeitung zu nehmen, zu veredeln, Fabriken in diesem zollfreien Gebiet zu betreiben, ist eine solche, die in allen ihren Wirkungen nicht sofort endgültig abgeschätzt werden konnte. Darüber volle Klarheit zu gewinnen, unter Umständen auch sich geltend machende Einwendungen zu hören, ist der Zweck der einberufenen Versammlung.

— Flugverkehr. Die P o s t f l ü g e der österreichischen Luftverkehrs A.-G. zwischen M ü n c h e n und W i e n sind für dieses Jahr eingestellt worden.

Am 14. Oktober wurde bei Stockerau in Niederösterreich die erste österreichische S e g e l f l u g w o c h e eröffnet.

Niederlande.

— **Der Verkehr nach England über Vlissingen** hat infolge der Sperrung der rheinischen Bahnen durch die Einbruchsmächte in der letzten Zeit einen anderen Weg einschlagen müssen. Während der Verkehr von Norddeutschland (Hamburg, Berlin und Leipzig) in den ersten Monaten der Besetzung noch über Osnabrück-Haltern-Wesel-Boxtel gehen konnte, fahren die Züge nunmehr von Osnabrück über Rheine-Bentheim-Oldenzaal-Zutphen-Arnheim-Tilburg-Roosendaal nach Vlissingen, und zwar führen die Züge Schlafwagen von Altona, Berlin und Leipzig nach Vlissingen sowie durchgehende Wagen von Altona, Berlin und Dresden dorthin. Der Weg über Arnheim nach Vlissingen ist noch etwas kürzer als der über Wesel, und zwar beträgt die Entfernung von Osnabrück nach Vlissingen über Arnheim 374 km, über Wesel 410 km. Die Verkehrszeiten haben sich infolgedessen etwas verschoben. Man erreicht jetzt Vlissingen bereits 1^{50} (statt früher 2^{24}) und London über Folkestone $9^{\underline{18}}$ (statt früher $10^{\underline{03}}$). In umgekehrter Richtung geht es aus London 9^{05} (9^{50}), aus Vlissingen 5^{10} (5^{50}). Im übrigen bleiben die Zeiten unverändert.

Von Süddeutschland aus besteht zurzeit keine durchgehende Verbindung mit Vlissingen, während ein direkter Wagen von (Basel-) Frankfurt a. M. nach Hoek van Holland in den Zügen D 281/282 auf dem Umweg über Bebra-Cassel-Soest-Rheine-Bentheim läuft zum Anschluß an die Züge D 171/172 von Berlin nach Hoek van Holland, die auch mit einem Wagen Leipzig-Hoek van Holland versehen sind; ein Wagen von Altona nach Hoek van Holland fehlt hier noch. Zur Vermeidung des lästigen Umsteigens in Osnabrück wäre die Wiedereinführung dieses schon vor dem Kriege gefahrenen Wagens dringend erwünscht. Das Umsetzen desselben auf dem Turmbahnhof Osnabrück dürfte kein allzu gewichtiger Hinderungsgrund sein, zumal der Verkehr Hamburg-Bremen-Holland-England sehr stark ist, und ein besonderer Wagen Hoek van Holland-Osnabrück sowieso meist doch für den Verkehr nach Hamburg gefahren werden muß.

Es sei noch erwähnt, daß der Mitropa Luxuszug Berlin-Hoek van Holland auch im Winterfahrplan zwar wieder vorgesehen ist, einstweilen aber noch nicht verkehrt. Dr. O.

— **Der Verkehr von Holland nach Basel** über Köln ist durch die Einbruchsmächte immer noch gestört. Zur Umgehung des deutschen Gebietes läuft daher zurzeit dreimal wöchentlich ein D-Zug mit nur 1. und 2. Klasse von Amsterdam-Haag-Rotterdam nach Basel, der die Kopfbahnhöfe Antwerpen und Brüssel Nord vermeidet und weiter über Luxemburg-Metz-Straßburg geht. Obwohl der Zug recht früh von Amsterdam (7^{17}) und Basel (7^{10}) abgeht und außerordentlich beschleunigt ist (an Basel $10^{\underline{58}}$; an Amsterdam $10^{\underline{37}}$), sind die Anschlüsse für die Schweiz recht ungünstig. Nur in der Richtung nach Holland schließt in Basel der Gotthardschnellzug aus Genua (an Basel 6^{27}) an, weitere Anschlüsse kommen nicht in Frage; vor allem ist es nicht möglich gewesen, Anschluß an den Orientexpreßzug zu finden und den früher über Köln-Passau laufenden ISG-Schlafwagen nach Wien-Bukarest über Basel durchzuführen. Der Orientexpreß geht zurzeit (z. T. an anderen Wochentagen als der Amsterdamer Zug) $11^{\underline{00}}$ aus Basel nach Wien über den Arlberg, in umgekehrter Richtung erreicht er Basel 7^{05}. Auch Anschluß an das Engadin besteht nicht. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Die Frage neuer Eisenbahnverbindungen zwischen dem schwedischen und dem norwegischen Staatsbahnnetz durch das nördliche Bohuslän.** Die Verbindung über die Grenze zwischen dem nördlichen Bohuslän in Schweden und Norwegen, für die ein besonderer schwedisch-norwegischer Ausschuß eingesetzt ist, würde auch die Verbindung zwischen Kopenhagen und Kristiania über Schweden wesentlich erleichtern. Die Frage ist daher für Skandinavien von allgemeiner Bedeutung. Sie ist in einem Vortrag von Obering. Fogelmarck, einem Mitglied des genannten Ausschusses, auf dem nordischen Weg- und Wasserbauerkongreß in Göteborg am 6.—9. August zur Sprache gekommen, wie wohl die Arbeiten des Ausschusses, an dessen Spitze für Schweden Generaldirektor Granholm und für Norwegen Generaldirektor Rasmussen stehen, noch nicht zu einem Abschluß gelangt sind. Der eisenbahnpolitische, technische und wirtschaftliche Stand der Sache kann jedoch zurzeit schon bekanntgegeben werden. Der Plan geht genau schon auf 25 Jahre zurück und hatte das Schicksal so vieler Eisenbahnprojekte.

Der Ausschuß ist dahin übereingekommen, daß die neue Verbindungsbahn den höchsten für Schnellzugstrecken in den beiden Ländern gestellten Ansprüchen genügen solle. Man rechnet daher schwedischerseits — da der Vortrag von einem Schweden gehalten wurde, berührte er eingehender die schwedische Seite der Frage — mit 1 % Höchststeigung, 600 m Kleinsthalbmesser der freien Strecke, 41,18 kg/m Schienengewicht, 21 Schwellen auf die 15-m-Schiene und 18 Tonnen Lokomotivachsdruck für die Brücken. Man könnte dabei 90 km/Std. Höchstgeschwindigkeit erzielen.

Die Untersuchungen betreffen zwei Wahllinien, über die ja wohl schon viel in die Presse gedrungen ist, die Linie von Skee zum Svinesund mit Fortsetzung nach Berg in Norwegen und die Linie von Hällevadsholm an der Bohusbahn durch den Talgrund der Bullarseen nach Vassbotten mit Fortsetzung auf norwegischer Seite längs der Ostseite des Idefjord nach Fredrikshald.

Die Strecke Skee-Svinesund wurde mit Rücksicht auf die Beweglichkeit und geringe Tragkraft des bohuslänschen Lehms mehrfach umprojektiert und schließlich sehr hoch gelegt, so daß sie 5 Tunnels von 1280 m Gesamtlänge, 150 000 cbm Felssprengung und 75 000 cbm Erdbewegung enthält. In der norwegischen Strecke Svinesund-Berg kommen bei 6,7 km Gesamtlänge 9 Tunnels mit 1629 m Länge vor.

Der interessanteste Teil der Svinesundlinie ist die Brücke über den Svinesund, ein Projekt, das schon viel Aufsehen erregt hat und wohl noch weiter erregen wird. Die Reichsgrenze geht mitten durch den Svinesund, der den Einlauf in den Idefjord, an dem auch das norwegische Fredrikshald liegt, bildet. Diese Stadt hat eine bedeutende Schiffahrt, besonders wird Holz ausgeführt, daneben werden auch große Mengen Steine aus den Steinbrüchen am Fjord verschifft. Das Fahrwasser ist so tief und gerade, daß so gut wie kein Fahrzeug gehindert ist, in den Idefjord einzulaufen und es ist daher recht erklärlich, daß die Ansprüche der nächstbeteiligten Stadt Fredrikshald so hochgeschraubt sind als nur möglich. Das Gelände an der Bahnübergangsstelle ist so, daß nur eine Hochbrücke mit festen Spannungen denkbar ist. Bei den Verhandlungen über die Lichthöhe der Brücke verlangte Fredrikshald eine Mindesthöhe von 70 m auf eine Fahrbreite von mindestens 60 m. Das war etwas zu weitgehend und man hat sich bei den Verhandlungen auf nicht mehr als 60 m eingelassen, wie wohl auch dies übertrieben ist. Als höchste vorhandene Brücken über Wasserarme sind zu nennen: feste Brücken: Kieler Kanal 42 m, Forthbrücke in Schottland 46 m, Brücke in Brooklyn 41 m, geplante Brücke in New York über den Hudson River 54 m, Quebeckbrücke in Canada 48 m. Aufzugbrücken: Chicago 47 m, Hängefähren: Rouen 51 m, Marseille 51 m, Newport in England 54 m. Dabei hat die Idefjordeinfahrt doch keineswegs eine den bezeichneten Fahrwegen irgendwie entsprechende Bedeutung und man könnte da vom Geländestandpunkt und Gesichtspunkt der geringsten Anlagekosten bei 60 m Breite auf 50 m Höhe heruntergehen. Es bestehen bis jetzt drei Vorschläge, die wohl die Brückenbaufirmen noch viel beschäftigen werden:

A. 50 m Lichthöhe, Eisenbrücke von 4 Spannungen, deren größte 100 m. Gesamtlänge 249 m. Kosten berechnet zu 1 600 000 Kr.;

B. 60 m Lichthöhe, Eisenbrücke von 9 Spannungen, deren größte 100 m. Gesamtlänge 345 m. Kosten berechnet zu 2 120 000 Kr.;

C. 50 m Lichthöhe, Brücke aus Granit von 8 Spannungen, deren größte 100 m. Gesamtlänge 348 m. Kosten berechnet zu 23 000 000 Kr.

Die Kosten sind deshalb so mäßig, weil gute Felsgründung möglich ist. Vom Schönheitsstandpunkte ist natürlich die Steinbrücke am ansprechendsten. Sie würde sich in die Landschaft am besten einpassen und auf die Dauer sich wohl auch wirtschaftlich am günstigsten erweisen, da man dabei die geringsten Unterhaltungs- und Tilgungskosten aufzuwenden hätte und künftigen Forderungen nach höheren Zugbelastungen als gegenwärtig unabhängiger gegenüberstände. Die Preise liegen durchweg 60 % über denen des Jahres 1914. Für Schienen und Brückeneisen sind ungefähr die Preise von Anfang 1923 angesetzt.

Die Kosten der ganzen Svinesundlinie belaufen sich auf 7 300 000 Kr.

Die Bullarelinie steht ebenfalls schon lange auf der Tagesordnung. Das letzte Projekt setzt bedeutende Erdarbeiten voraus, auf schwedischem Boden bei 35,6 km Länge 4 Tunnels von zusammen 580 m Länge, 500 000 cbm Erdbewegung und 280 000 cbm Felssprengung, auf norwegischem Boden bei 31,1 km Länge noch viel größere Erdarbeiten, u. a. 13 Tunnels von zusammen 5690 m Länge, davon die beiden längsten 2140 und 1380 m. Der schwedische Teil der Bullarelinie würde allein schon 9 500 000 Kr. kosten.

Die Fahrzeit für die Svinesundlinie ist um ungefähr 18 Minuten kürzer als bei der Bullarelinie und die Fahrzeit zwischen Kopenhagen und Kristiania würde bei Durchführung der Svinesundlinie um 1¾ Stunden gekürzt werden.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen sind bei beiden Richtungen, wenn man von bestehenden Grundlagen ausgeht, nicht sehr günstig; man muß aber doch damit rechnen, daß sich diese

Grundlagen bei dem Anreiz der durch kürzere Reisezeiten und billigere Frachten im Sinne einer Hebung des Verkehrs gegeben wird, wesentlich verändern können. Man könnte dann wenigstens für die Svinesundlinie einen kleinen Gewinn herausrechnen. Auf schwedischer Seite würden zwei Privatbahnen, die Dalslandsbahn und die Bergslagernas-Bahnen an Verkehr verlieren, der dafür auf die Staatsbahnen überginge. Ein juristischer Entschädigungsanspruch bestünde wohl nicht und die Bergslagernas-Bahnen gedeihen so gut, daß sie den Ausfall ertragen können. Der gewinnende Teil wäre in erster Linie Norwegen, das damit seine Verbindungen mit dem europäischen Festland wesentlich verbessern würde. Dr. S.

— **Elektrisierung der Bahn Drammen-Kongsberg.** Im norwegischen Staatsrat vom 28. September wurde die Elektrisierung der Bahn von Drammen nach Kongsberg beschlossen. Es handelt sich um einen Abschnitt der Bahn bis Brevik, aber aus wirtschaftlichen Gründen will man vorläufig mit der Elektrisierung in Kongsberg stehen bleiben. Die Kosten der vorgeschlagenen Elektrisierung belaufen sich auf 3½ Millionen Kronen. Es ist beabsichtigt, die Arbeit in Angriff zu nehmen, sobald das Storthing sich mit der Sache befaßt hat; sie soll 1925 fertig werden. Dr. S.

— **Die schwedische Eisenbahndirektion und das Freifahrtwesen.** In der ersten schwedischen Kammer ist ein Antrag wegen Abschaffung des jetzigen Freifahrtwesens bei den schwedischen Staatsbahnen eingebracht worden. Die kräftige Antwort, die Generaldirektor Granholm hierauf erteilte, wird auch über Schweden hinaus Interesse erwecken.

In der Einleitung wird der internationale Charakter des Freifahrtwesens hervorgehoben und darauf hingewiesen, daß sein Aufkommen schon auf die ersten Anfänge der Eisenbahnen zurückgeht. In Schweden war die Gewährung gewisser Freifahrtvorteile unumgänglich schon im Hinblick auf die Notwendigkeit, Bedienstete aus Städten und anderen bevölkerten Orten, wo sie in der Regel zu Hause waren, nach solchen Plätzen zu beordern, die auf Grund ungünstiger klimatischer Verhältnisse geradezu Ödmarkungen oder aus anderen Ursachen dünn bevölkert waren, wo wenig Lebensmittel vorhanden und deshalb nur zu hohen Preisen erhältlich waren. Es wird dann daran erinnert, daß die Freifahrten der Privatbahnbeamten auf den schwedischen Staatsbahnen kürzlich ganz bedeutend eingeschränkt worden sind und daß der Reichstag selbst bei mehrfachen Gelegenheiten die Frage geprüft und die Grundlagen der Freifahrtgewährung an das schwedische Staatsbahnpersonal gebilligt habe. Bezüglich des Austausches von Freischeinen zwischen schwedischen und ausländischen Eisenbahnverwaltungen würde ein schwedisches Abgehen von alten Gewohnheiten in hohem Grade ein unpassendes Beiseitesetzen von internationalen Höflichkeitsforderungen bedeuten. Die Reisen, die ausländische Eisenbahnbeamte in Schweden machen, sind weit seltener, als die, welche schwedische Eisenbahnbeamte in oder außer Dienst im Ausland zu machen haben. Die Direktion erinnert ferner an die für die hohen Feiertage angeordneten Freifahrteinschränkungen und legt mit folgenden Ausführungen den Finger auf den eigentlichen wunden Punkt: Aus dem Antrag geht nicht ganz deutlich hervor, inwieweit der Antragsteller bei seinem Angriff auf das Freifahrtwesen der schwedischen Staatsbahnen und auf die wesentlichen Vorteile, die das schwedische Staatsbahnpersonal ebenso wie das aller anderen Länder von jeher genießt, von einer bestimmten Auffassung über die wirtschaftliche Bedeutung dieser Vorteile für die schwedischen Staatsbahnen geleitet war oder ob andere Gründe für ihn ausschlaggebend waren. Die Direktion will indes hervorheben, daß die wirtschaftliche Bedeutung der angeführten Vorteile für die Staatsbahnen in letzter Zeit im allgemeinen sehr überschätzt worden ist. Es ist nämlich zu bemerken, daß einerseits das Personal seine Freifahrtvorteile nicht annähernd in vollem Maße ausnützt, — der Wert der tatsächlichen Reisen und Warentransporte dürfte nur einen Bruchteil der zugelassenen ausmachen, — anderseits auch, daß der Vorteil der Freifahrt und der Warentransporte in hohem Grade da angewendet wird, wo solche Fahrten und Transporte sonst überhaupt nicht zustande kämen, so daß also von einer Beeinträchtigung der Einkünfte für die Staatsbahnen überhaupt nicht gesprochen werden kann. Die Freifahrten und Warentransporte des Personals bringen eine nennenswerte Steigerung der Betriebskosten nicht mit sich. Was die Fahrten betrifft, so gehe das zum Teil aus der Statistik der Ausnützung der Personenwagen hervor. Nach den Angaben des Jahres 1921 habe die Platzausnützung in den Zügen — abgesehen von den Freifahrtinhabern, welche die Statistik nicht erfasse — in erster und zweiter Klasse nur 27,8 % und in dritter Klasse 36,1 % aller im Zuge mitgeführten Plätze betragen.

Die Direktion hebt die in letzter Zeit vorgenommenen Einschränkungen im Freifahrtwesen hervor und meint, daß man auf dem eingeschlagenen Wege nur mit Vorsicht weitergehen könne, sowie daß für eine weitere Einschränkung zunächst die Familienmitglieder der Bediensteten in Frage kommen dürften. Das Schlußwort lautet: Unter Hinweis auf diese Ausführungen und da es nach Anschauung der Direktion unangebracht wäre und beim Staatsbahnpersonal große und berechtigte Unzufriedenheit hervorrufen würde, wenn das Personal des Vorteils freier Reisen und freier Warentransporte beraubt würde, so lange das Privatbahnpersonal auf Grund des Lohnabkommens und die Eisenbahnbediensteten der übrigen Länder der Erde derartige Vorteile genießen, rät die Direktion auf das bestimmteste ab, dem Antrage in der ersten Kammer stattzugeben. Damit dürfte die Sache wohl erledigt sein. Dr. S.

— **Trångsundbahn in Finnland.** Es verlautet, daß die finnische Regierung einen Antrag für die Herstellung einer Eisenbahn von der im Bau befindlichen Bahn Viborg-Björkö nach dem Außenhafen von Viborg, nach Trångsund, beim Reichstag einbringen wolle. Der Antrag scheint ungeteilten Beifall zu finden.

Trångsund ist seit vielen Jahren der bedeutendste Ausfahrhafen des ganzen südöstlichen Finnlands für Holzwaren. Versender aus allen Teilen von Karelien schicken auf der karelischen Bahn Erzeugnisse, die der finnischen Holzwarenindustrie entstammen. Auf dem Saimakanal werden ebenfalls solche Erzeugnisse von Savolaks und aus dem nördlichen Karelien verfrachtet, und man staunt in Finnland eigentlich, daß es so lange dauerte, bis der Staat in dieser Sache einen entscheidenden Schritt tat, der nicht nur für den ganzen östlichen, oft vernachlässigten Landesteil von unberechenbarem Nutzen sein könnte, sondern sicherlich auch, dank der auf der Bahn verfrachteten Gütermenge, für den Staat gewinnbringend werden würde.

Man muß allerdings bedenken, daß diese Bahn am geeignetsten zu einer Bahn nach Björkö in Beziehung treten könnte. In der russischen Zeit wurde aber die Ausführung dieser Bahn zugunsten des Baues der vom finnischen Gesichtspunkt ganz überflüssigen Bahn von Terijoki nach Björkö zurückgestellt, deren einziger Zweck es war, den Interessen Rußlands und seiner Hauptstadt zu dienen. Im Zusammenhange mit der Björköbahn, für deren Fortsetzung im Budget des nächsten Jahres eine ansehnliche Summe vorgesehen ist, wird die Trångsundbahn eine von den Bahnen sein, gegen deren Ausführung nach keiner Richtung Einwendungen erhoben werden können. Sie fördert unmittelbar den Verkehr und die Ausfuhr des wichtigsten Ausfuhrgutes des Landes.

Man hat in Finnland sich allzulange mit Ödlandbahnen herumgeplagt, die erst nach vielen Jahren einen zur Verzinsung genügenden Verkehr erreichen konnten. Bei der Schaffung von Hauptstrecken handelte es sich um eine nationale Ehrensache. Sie hatten ja auch tatsächlich kulturell ihre große Bedeutung. Später wurden Gesichtspunkte russischer Strategie für den Bahnbau maßgebend. Die Hauptbahnen sind indes ausgeführt und einige Maschen des großen Eisenbahnnetzes sind daran, sich zu schließen; weiterhin müssen aber Gesichtspunkte der Industrie und des Handels den Leitgrundsatz für den Ausbau der finnischen Bahnen bilden. Nach dieser Richtung ist die Bahn Viborg-Björkö mit der geplanten Seitenbahn zum Trångsund eine der wichtigsten. Auch vom strategischen Standpunkt ist es notwendig, daß ein Ring von Bahnen um die alte finnische Festung und Vormauer gegen Osten gezogen wird. Durch den Bau der Bahn wird dann auch die dringende Frage der recht notwendigen Entwicklung und Besserung der Hafenverhältnisse in Trångsund ins Rollen kommen. Dr. S.

— **Weitere Tariferhöhungen in Polen.** Wie der Allgem. Tarifanzeiger (Wien) meldet, hat sich im Hinblick auf den fortschreitenden Rückgang der polnischen Mark die Regierung entschlossen, die zuletzt am 1. Oktober d. J. um 100 % erhöhten Gütertarife mit Gültigkeit vom 1. November 1923 nochmals um 100 % zu erhöhen.

— **Die Frage des russischen Nordmeerweges.** In den Isvjestja WZIK Nr. 166 vom 26. Juli 1923 behandelt Bronner die Frage des russischen Nordmeerweges. Sie ist von ihrer Lösung noch recht weit entfernt. Man braucht nur an die Schwierigkeiten der Fahrten im Eismeer zu erinnern: die kurze Schiffahrtszeit, die Notwendigkeit für die kleinen russischen Flußdampfer, sich zur Begegnung mit den Meeresdampfern weit auf hohe See hinauszubegeben, am Busen des Ob bis auf 200 Werst, die Entladung auf offener See usw. Die Hauptschwierigkeit des Nordmeerweges liegt in dem Zwange für die Schiffe, weit nach Norden hinaufzufahren, um die Halbinsel Jalmal zu umschiffen, die auf 750 Werst in das Eismeer hineinragt, während die Obmündung sich nur 200 Werst vom Bajdaraskischen Busen befindet, was den Gedanken auf die Zweckmäßigkeit ihrer Verbindung hinlenkt. Mit der Verwirklichung einer solchen Vereinigung wäre

die Frage des Nordmeerweges im wesentlichen gelöst, da eine solche Verbindung 1. den Wasserweg um mehr als 1000 Werst verkürzt, 2. die Gefahr des Weges auf ein Mindestmaß zurückführt, da die Notwendigkeit zur Umschiffung um Jalmal hoch in den Norden hinauf beseitigt ist, 3. die Schiffahrtszeit bedeutend verlängert, 4. die Möglichkeit des Absatzes der Holzreichtümer, deren Anlieferung in Obdorsk einfach durch Flößen möglich ist, erweitert. Man muß jedoch zugeben, daß die Durchschneidung der Wasserscheide des südlichen Teiles von Jalmal eine Reihe von Jahren erfordert, während die Frage der entsprechenden Ausnützung der reichsten russischen Grenzmark schleunigste Entscheidung verlangt. Tagesfrage ist die Durchführung einer Eisenbahn zwischen dem Ob und dem Bajdaraskischen Busen. Wenn man an die Lösung dieser Frage herantritt, muß man, 1. die Schiffahrtsbedingungen im südlichen Teile des Bajdaraskischen Busens zu untersuchen beginnen und den Ort für einen Hafen, von dem aus eine Eisenbahnverbindung zum Ob geschaffen werden soll, festlegen; 2. den Hafenplatz am Ob bestimmen; 3. die vorbereitenden Arbeiten für die Vereinigung der genannten beiden Häfen einleiten und 4. für die Frage in der Auslandpresse die Trommel rühren. Dr. S.

— **Schweres Eisenbahnunglück bei Mährisch-Ostrau.** Nach einer Meldung aus Prag stießen kürzlich auf der Strecke Friedeck-Mährisch-Ostrau in der Nähe der Station Rattimau zwei Personenzüge zusammen. Beide Lokomotiven wurden aus den Schienen gehoben und mehrere Wagen vollständig zertrümmert. Es wurden dabei 6 Personen getötet, 10 Personen schwer und eine große Anzahl leicht verletzt.

— **Einführung von Frachtzuschlägen in Bulgarien.** Wie wir dem Allgemeinen Tarifanzeiger (Wien) entnehmen, ist in Bulgarien eine Verordnung des dortigen Eisenbahnministers, betreffend Erhebung von Frachtzuschlägen auf den Voll- und Schmalspurlinien der bulgarischen Staatsbahnen für pünktliche Lieferung der Gütersendungen ergangen. Die Verfügung ist am 15. September d. J. in Kraft getreten. Gleichzeitig mit dieser Maßnahme wurde verfügt, daß von allen Gütersendungen ein Betrag von 1 Lewa für je 20 Lewa der gesamten Fracht- und Nebengebühren — ausgenommen Barvorschüsse und Nachnahmen — zur Erhebung gelangt, eine Gebühr, die nicht ins staatliche Budget übergeht, sondern dem Fonds für außerordentliche Belohnungen an die Eisenbahnbeamten zugewiesen ist.

Außer den angeführten in Prozenten von der Gesamtfracht ermittelten Zuschlägen gelangen u. a. auf den Vollspurlinien mit Wirkung vom 15. September 1923 *feste* Zuschläge in folgenden Fällen und in nachstehender Höhe zur Berechnung:

A. Für die *rechtzeitige Bereitstellung* leerer Güterwagen zur Beladung — ausgenommen für Sendungen von Steinen, Sand, Kies, Schotter, Erde, Lehmziegel und Ziegel:

a) Für Güter, welche auf den Vollspurlinien nach den Eilgutklassen und nach der allgemeinen Klasse, auf den Schmalspurlinien nach Klasse A tarifieren

bei Bereitstellung längstens am 2. Tage nach Ablauf der standgeldfreien Frist . . . . 40 Lewa

bei Bereitstellung längstens am 3. Tage nach Ablauf der standgeldfreien Frist . . . . 30 „

bei Bereitstellung längstens am 4. Tage nach Ablauf der standgeldfreien Frist . . . . 20 „ für den Wagen.

b) Für alle übrigen Güter — ausgenommen die von der Erhebung dieses Zuschlages überhaupt befreiten (siehe oben).

bei Bereitstellung längstens am 2. Tage nach Ablauf der standgeldfreien Frist . . . . 30 Lewa

bei Bereitstellung längstens am 3. Tage nach Ablauf der standgeldfreien Frist . . . . 20 „

bei Bereitstellung längstens am 4. Tage nach Ablauf der standgeldfreien Frist . . . . 10 „ für den Wagen.

— **Das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen** stellte sich im Monat *September* wie folgt:

	1923 Fr.	gegen 1922 Fr.
Einnahmen aus dem Personenverkehr	12 431 000	11 700 397
Einnahmen aus dem Güterverkehr	19 218 000	18 944 049
Verschiedene Einnahmen	1 872 000	1 752 628
Zusammen	33 521 000	32 397 074
Betriebsausgaben	20 788 000	26 499 517
Betriebsüberschuß	12 733 000	5 897 557

Vom 1. Januar 1923 bis Ende September 1923 betrug der Betriebsüberschuß 81 318 138 Fr. In der gleichen Zeit des Vorjahres stellte sich der Betriebsüberschuß auf 23 061 750 Fr.

— **Rückwirkung der Ruhrbesetzung auf die französischen Eisenbahnen.** Die „Chronique des Transports“ bringt eine Antwort, die der französische Minister der öffentlichen Arbeiten auf eine Anfrage erteilt hat, die die Einhaltung des Achtstundentages bei der Midi- und der Paris-Orléans-Eisenbahn betraf. In der Antwort betont der Minister, daß die Midi-Eisenbahn in der Tat von einigen Beamtenklassen die Leistung einer Überstunde habe verlangen müssen, weil der Verkehr infolge der Personalabgabe an die Rheinlande und infolge starker Steigerung andernfalls nicht hätte bewilligt werden können. Die Überstunde sei aber als solche bezahlt worden und halte sich im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen.

— **Wirtschaftliche Lage und Eisenbahnen in Frankreich.** Nach der „Chronique des Transports“ hat der französische Finanzminister Lasteyrie beim Besuch einer Ausstellung in Castres am 22. September folgende Ausführungen über die wirtschaftliche Lage Frankreichs gemacht:

Was die Landwirtschaft betrifft, so sei der Viehstapel größtenteils wieder auf volle Höhe gebracht und der größte Teil der durch den Krieg verwüsteten Gebiete wieder in Kultur genommen worden. Die Anbaufläche sei von 4 603 000 Hektar im Jahre 1919 auf 5 526 000 Hektar im Jahre 1923 gestiegen. Die Landwirtschaft Frankreichs befinde sich in vollem Wiederaufstieg. Frankreich könne sich nicht allein selbst ernähren, sondern müsse infolge intensiverer Bewirtschaftung auch ein großes Ausfuhrland für landwirtschaftliche Erzeugnisse werden. Die industrielle Entwicklung sei nicht minder glänzend gewesen. Während die Handelsbilanz in den Jahren 1918, 1919 und 1920 die erschreckenden Passivzahlen von 17,6, 23,9 und 23,1 Milliarden ergeben hätte, sei es gelungen, diese Passivzahlen in den Jahren 1921 und 1922 auf 2,3 und 3,3 Milliarden zu ermäßigen. Im laufenden Jahre habe sich die Lage noch gebessert. Während der ersten 8 Monate des Jahres 1922 stellte sich das Passivsaldo der Handelsbilanz auf 1161 Millionen, in den ersten 8 Monaten des laufenden Jahres betrug es dagegen nicht mehr als 810 Millionen.

Die Eisenbahneinnahmen erreichten während der ersten 30 Wochen des Jahres 1921 3394 Millionen. Sie stiegen für die gleiche Zeit des Jahres 1922 auf 3732 Millionen und des Jahres 1923 auf 3929 Millionen. Die Zahl der Reisenden stieg trotz der Tariferhöhungen von 521 Millionen im Jahre 1920 auf 591 Millionen im Jahre 1921 und auf 646 Millionen im Jahre 1922. Die Zahl der gestellten Güterwagen betrug im Jahre 1920 11 930 000, im Jahre 1921 13 406 000, im Jahre 1922 16 150 000.

Im Verkehr der Häfen läßt sich während der ersten sieben Monate des Jahres 1923 eine Steigerung um 3099 Fahrzeuge und um 7 126 195 t im Verhältnis zu dem gleichen Zeitraum des Vorjahres feststellen.

Ebenso günstig hat sich die Kohlenerzeugung entwickelt. Infolge der fortschreitenden Wiederherstellung der Kohlenzechen des Nordreviers ist die Kohlenförderung Frankreichs, unter Ausschluß des Mosel- und Saargebiets, während der ersten sieben Monate des Jahres 1923 auf 18 870 000 t gestiegen, gegenüber einer Förderung von 15 270 000 t im gleichen Zeitraum des Jahres 1922.

Der Minister bemerkte schließlich, daß, während so viele fremde Länder unter der Arbeitslosigkeit zu leiden hätten, in Frankreich die Arbeitslosigkeit so gut wie verschwunden sei. Am 1. Januar 1921 belief sich die Zahl der aus staatlichen Mitteln unterstützten Arbeitslosen auf 63 962, am 1. Januar 1923 betrug sie nur noch 9709 und fiel auf 1575 am 1. August 1923, von denen 130 auf Paris entfallen.

— **Brüssel-Paris ohne Aufenthalt.** Im neuen Winterfahrplan erscheint ein D-Zugpaar Brüssel-Paris, das die 311 km lange Strecke in 3 Stunden 45 Min. ohne Aufenthalt durchfährt: ab Brüssel 2.15 nachm., an Paris 6.00 nachm.; ab Paris 2.15 nachm., an Brüssel 6.00 nachm. — Vor dem Kriege gab es in Deutschland eine ganze Reihe langer Strecken, die ohne Halt durchfahren wurden; auch die neuen *F-D-Züge*, die im Sommer d. J. zum ersten Male verkehrten, legten z. B. die Fahrt Berlin-München in drei Abschnitten: Berlin-Halle, Halle-Nürnberg und Nürnberg-München zurück, von denen der zweite, Halle-Nürnberg, mit seinen 314 km die Strecke Brüssel-Paris an Länge noch übertrifft.

— **Die neue Regierung in Spanien und die Eisenbahnen.** Die Militärregierung in Spanien sollte nach einem Gerücht beabsichtigen, den Eisenbahngesellschaften die bisher gewährten Zuschüsse zu den Arbeiterlöhnen zu entziehen. Daraufhin fielen die Eisenbahnaktien an der Börse sehr stark. Die Regierung bedrohte die Verbreiter derartiger Gerüchte, die die unlauteren Börsengeschäfte fördern würden, mit empfindlichen Strafen, was den Erfolg hatte, daß die Eisenbahnaktien wieder im Preis stiegen. Welche Absichten im übrigen die neue Regierung gegen-

über den Eisenbahnen hat, ist unbekannt, doch gehört die Regelung des Eisenbahnwesens zu den Aufgaben, deren Lösung sich die Regierung zum Ziel gesetzt hat. Um den Staatssäckel von den Zubußen an die Eisenbahngesellschaften zu entlasten, gibt es nur einen Weg, nämlich die Preise für die Benutzung der Eisenbahnen so hoch anzusetzen, daß die Betriebskosten gedeckt werden. Was für Zuschläge zu den Tarifsätzen zur Erreichung eines solchen Ergebnisses erhoben werden müssen, darüber liegen der Regierung bereits die Unterlagen in Form eines Gutachtens des Obersten Eisenbahnrats vor.

— **Eilgüterzüge in England.** Der englische Güterverkehr spielt sich bekanntlich im wesentlichen in der Nacht ab. Die Güter, namentlich Stückgut, werden am Nachmittag aufgeliefert; der Zug, in den es verladen wird, geht dann meist am Abend ab und ist bei den kurzen Entfernungen, die in England in Frage kommen, noch im Laufe der Nacht oder am nächsten Morgen am Ziel, so daß das Gut im Laufe des Vormittags dem Empfänger ausgehändigt oder zugerollt werden kann. Der englische Einzelhandel hält infolgedessen keine großen Vorräte, sondern ruft seinen Bedarf in kleinen Mengen beim Erzeuger oder Großhändler ab, rechnet aber damit, daß er dann schon am nächsten Tage im Besitze der Ware ist. Auch der Nahrungsmittelmarkt der Großstädte, namentlich von London, wird im allgemeinen so bedient, daß die Lebensmittel, namentlich die leicht verderblichen, in den Erzeugerbezirken am Nachmittag verladen und am nächsten Morgen in London zu Markt gebracht werden. So verkehren z. B. täglich eine ganze Anzahl Fischsonderzüge zwischen den Fischereihäfen und den Großstädten, deren Fahrplan zum Teil nach Art der Schnellzugfahrpläne aufgebaut ist. Solche beschleunigten Güterzüge sind daher auch meist mit durchgehender Bremse ausgestattet. Die Zahl der Eilgüterzüge für leicht verderbliche Lebensmittel ist in der letzten Zeit stark vermehrt und ihr Fahrplan ist verbessert worden. Ein regelmäßig verkehrender Fischsonderzug von Aberdeen nach London legt z. B. die Strecke Carlisle-London (485 km) in genau 7 Stunden zurück, wobei er zwischen Carlisle und Crewe (227 km) und zwischen Crewe und London (258 km) ohne Aufenthalt durchfährt. Zwischen London und Manchester verkehrt jede Nacht ein Lebensmittelzug, der unterwegs nur einmal in Stoke-on-Trent hält und dabei in jeder Richtung 225 km ohne Aufenthalt durchfährt. Ein Zug mit Paketen, deren Beförderung bekanntlich in England nicht wie bei uns der Post, sondern der Eisenbahn zufällt, fährt jeden Sonnabend von Havecastle nach Willesden (London) und erreicht dabei auf der 236 km langen Strecke eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 81 km in der Stunde. Zur Milchversorgung von London fahren jede Nacht zwei Sonderzüge von Grantham, die 166 km ohne Aufenthalt durchfahren. Der schnellere von beiden leistet dabei im Durchschnitt 77 km in der Stunde. — Ein Zug, der Zeitungen von London nach Crewe befördert, ist mit 2 Stunden 49 Min. Fahrzeit der schnellste Zug auf dieser Strecke.

Diese Züge werden zum Teil mit Schnellzuglokomotiven gefahren und durch die Laternen, die sie an der Spitze tragen, auch wie Schnellzüge gekennzeichnet. Im übrigen haben aber die englischen Eisenbahnen namentlich in den letzten Jahren besonderen Wert darauf gelegt, daß ihre Lokomotiven hohe Zugkraft mit großer Geschwindigkeit vereinigen, und die Lokomotiven, die als zum gemischten Dienst geeignet bezeichnet werden, können die Lasten, die bei den erwähnten Eilgüterzügen in Frage kommen, mit den aufgeführten hohen Geschwindigkeiten sehr wohl befördern.

— **Speisewagen in England.** Nach dem letzten Sommerfahrplan liefen auf den englischen Eisenbahnen täglich 397 Speisewagen, 30 „Teebuffet“wagen und 185 Pullmanwagen, die in über 600 Züge eingestellt, fleißig benutzt werden. Durch den Krieg waren die englischen Eisenbahnen gezwungen worden, diesen Verkehrszweig stark einzuschränken, doch haben sie ihn mittlerweile nicht nur im früheren Umfang wieder aufgebaut, sondern ihn darüber hinaus entwickelt, so daß die Zahl der täglichen Wagenläufe mit Speise- und Erfrischungsgelegenheit — auch die Pullmanwagen bieten diese Bequemlichkeit — um 27 % höher ist als im Jahre 1914. Ursprünglich für den Geschäftsverkehr gedacht, der auf die Zeitersparnis durch das Einnehmen der Mahlzeit im fahrenden Zuge besonderen Wert legt, hat der Speisewagenbetrieb im Laufe der Zeit auch erhebliche Bedeutung für den Urlaub- und Ausflugverkehr auf größere Entfernungen erlangt.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnen im Irak.** Über die Entwicklung der Eisenbahnen im Irak bringt der „Manchester Guardian“ folgende Nachrichten: Das Eisenbahnnetz im Irak umfaßt 740 Meilen (1184 km). Mit Ausnahme von 180 Meilen (288 km) sind die Bahnen in Einmeterspur gebaut. Die Hauptlinie läuft von Makinah, von wo eine Abzweigung nach dem Hafen von Bassorah führt, nach Bagdad West über Ur, Diwanije und Hilleh (in der Nähe des alten Babylon). In Bagdad West geht diese Linie auf die vollspurige Strecke Bagdad-Schergat über. Eine Fähre, auf der Züge übergesetzt werden können, führt über den Tigris vom Bahnhof Bagdad West nach dem Bahnhof Bagdad Nord. Auf diesem letzteren Bahnhof beginnt eine 160 km lange Linie nach der persischen Grenze bei Khonikin. Das Netz umfaßt außerdem mehrere Abzweigungen.

Der Fuhrpark setzt sich zusammen aus 110 Lokomotiven, 4000 Güterwagen und 250 Personenwagen. Die meisten Lokomotiven sind in Deutschland oder Amerika gebaut, alle werden mit Ölrückständen (Masut) geheizt. In der Hauptsache verkehren gemischte Züge für Personen- und Güterverkehr. Der Hauptpersonenzug ist der dreimal wöchentlich von Bassorah nach Bagdad verkehrende Postzug, der die 590 km lange Strecke in 22½ Std. durchfährt, er führt Schlaf- und Speisewagen, daneben verkehrt täglich ein gewöhnlicher Personenzug auf dieser Strecke. Zwischen Bagdad und Hilleh verkehren täglich zwei Züge, während auf der Strecke Bagdad-Schergat nur eine dreimalige Verbindung in der Woche besteht.

— **Eisenbahnverbindung über den Sambesi.** Die im vorigen Jahre eröffnete Trans-Sambesi-Eisenbahn führt bekanntlich ihren Namen zurzeit noch mit Unrecht, denn sie endet am Sambesi, und es fehlt ihr noch die Schienenverbindung mit der Schire-Hochland-Eisenbahn in Nyassaland (s. Nr. 20, 29 u. 32 der Ztg. v. 25. 5., 10. u. 31. 8. 1923, S. 404, 590, 650). Zurzeit können Wagen über den Sambesi mit einer Fähre übergesetzt werden, doch ist dies nicht ohne Gefahr und verursacht Zeitverluste. Vorarbeiten für eine Brücke über den Strom sind gemacht, doch stehen der Ausführung der Planungen erhebliche Schwierigkeiten entgegen, nämlich die hohen Kosten, die auf 750 000 £ geschätzt werden, und die Beschaffenheit des Geländes, die die Wahl der Baustelle für die Brücke erschwert. Der in der nächsten Zeit zu erwartende Verkehr könnte die Kosten für Verzinsung und Tilgung der Baukosten nicht tragen. Es müßte also eine Staatshilfe für den Brückenbau erlangt werden. Der geeignetste Flußübergang wäre bei Sena, wo außer dem Anschluß für Nyassaland auch noch die Aufschließung des Kohlenfeldes von Tete erreicht werden würde. Eine Brücke oberhalb Sena würde zwar billiger werden, würde aber vom Standpunkte des Verkehrs, dem ein Übergang über den Sambesi dienen soll, nicht den erstrebten Nutzen haben.

Rechtspflege.

— **Die Eisenbahn als Angestellte des Spediteurs. Rechte und Pflichten des Spediteurs, wenn die von ihm verfrachteten Güter während des Bahntransports verlorengehen.** (Grundsätzliche Reichsgerichtsentscheidung vom 7. April 1923.) In einer bemerkenswerten Entscheidung stellt das Reichsgericht klar, daß der Eigentümer von Waren, der die Güter einem Spediteur zur Beförderung übergibt, gegen diesen Schadenersatzansprüche auch dann geltend machen kann, wenn die Waren während des Bahntransports verlorengehen. Hier wird der Eisenbahnfiskus Erfüllungsgehilfe des Spediteurs. Der Spediteur dagegen hat das Recht, wegen des Verlustes vom Eisenbahnfiskus Ersatz zu verlangen (§ 432 Abs. 3 HGB.).

Die Speditionsfirma B. & R. in Gronau hatte für die Klägerin einen größeren Transport Zigarren in Kisten in einer Sammelladung mit Zigarren anderer Lieferanten übernommen. Die Zigarren wurden in Löhne in einem Eisenbahnwagen zur Beförderung nach Düsseldorf verladen. Bei der Ausladung der Ware in Düsseldorf stellte sich heraus, daß von der für die Klägerin bestimmten Sendung 13 Kisten fehlten. Landgericht Bielefeld und Oberlandesgericht Hamm haben die beklagte Speditionsfirma verurteilt, den Schaden zu ersetzen. Das Oberlandesgericht führt aus, daß die Klägerin mit der Beklagten einen Speditionsvertrag abgeschlossen habe, und zwar in Gemäßheit von § 413 Abs. 2 HGB. (Sammelladung). Die Beklagte unterliege somit der üblichen Haftung des Frachtführers. Dieses Urteil ist vom Reichsgericht mit folgenden Entscheidungsgründen bestätigt worden: Das Berufungsgericht hat mit Recht angenommen, daß die Beklagte wie ein Frachtführer gemäß § 429 HGB. für den Verlust der streitigen Güter in der Zeit von ihrer Annahme bis zur Ablieferung haftbar ist, es sei denn, daß der Verlust auf Umständen beruht, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Der Nachweis, daß dies letztere der Fall ist, liegt der Beklagten ob. In eingehender Begründung hat das Berufungsgericht dargelegt, daß dieser Nachweis nicht gelungen sei. Die gegen diese, im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet liegenden Ausführungen

von der Revision erhobenen Einwendungen sind unzutreffend. Die Revision beruft sich vornehmlich darauf, daß nach den Feststellungen des Berufungsgerichtes die Verladung der Güter in den dem Sammeltransport dienenden Eisenbahnwagen ordnungsmäßig vor sich gegangen sei, und daß, da der Frachtbrief unmittelbar nach der Einladung an die Bahn übergeben wurde, bis zu diesem Zeitpunkt die späterhin fehlenden Güter nicht gestohlen seien. Hieran anknüpfend meint die Revision, daß mit der Übergabe des Frachtbriefes an die Eisenbahn die Tätigkeit der Beklagten, soweit eine solche von ihr überhaupt entwickelt werden konnte, abgeschlossen gewesen sei und nunmehr die Tätigkeit der Eisenbahn eingesetzt habe, auf welche die Beklagte ihrerseits nicht habe einwirken können und hinsichtlich welcher daher der Beklagten auch kein Verschulden zur Last falle. Dabei wird übersehen, daß die Beklagte, die ja wie ein Frachtführer für den ganzen Transport bis zur Ablieferung der Güter an den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger haftet, gemäß §§ 431, 432 HGB. auch für ein etwaiges Verschulden der Eisenbahn der Klägerin gegenüber einzustehen hat, wie denn auch wegen eines solchen Verschuldens die Klägerin aus dem zwischen der Beklagten und der Eisenbahn geschlossenen Frachtvertrage gegen die letztere an sich keine Rechte herleiten kann, sondern sich dieserhalb grundsätzlich gemäß § 413 Abs. 2 HGB. an die Beklagte halten muß.

Bücherschau.

— **Organisatoren und Wirtschaftsführer.** Von Dr. Ernst Schultze. Verlag Brockhaus, Leipzig 1923. Preis geb.: Grundzahl 3.

Die Schrift, deren Verfasser der Rektor der Handelshochschule in Leipzig, Prof. Dr. Ernst Schultze, ist, nimmt in bemerkenswerter Weise zu Fragen Stellung, die unsere Zeit ganz besonders lebhaft beschäftigen. Der Verfasser bezeichnet selbst das letzte Vierteljahrhundert als Zeitalter der Organisation. Er grenzt die Aufgaben des Organisators von denen des Wirtschaftsführers scharf ab und bringt, nachdem er in je einem besonderen Teil die Aufgaben des Organisators und des Wirtschaftsführers besprochen hat, in einem dritten Teil, den er mit „Aufgaben der studierenden Jugend" überschreibt, ein Mahnwort an diese Jugend, selbst Führer zu werden im Kampfe um unser wirtschaftliches Dasein.

Interessant ist, wie der Verfasser sich mit dem Führerproblem auseinandersetzt. Er meint, und darin wird man ihm recht geben müssen, daß der Führer vor allem Freiheit der Bewegung haben muß. Er sieht darin auch den Hauptgrund, warum es privaten Unternehmungen leichter gelingt, führende Persönlichkeiten zu bekommen, als öffentlichen Betriebsverwaltungen. Das Streben nach höherem Einkommen spielt dabei nach Ansicht des Verfassers keine so ausschlaggebende Rolle, weil einer wirklich führenden Persönlichkeit die tiefe Freude, für die Gesamtheit Nützliches schaffen zu können, mehr bedeutet als materielle Vorteile. Wer sich nur von der Gier nach Reichtum und Macht leiten läßt, der ist nach der Bezeichnung des Verfassers kein Wirtschaftsführer, sondern ein Wirtschaftspirat, dessen übles Wirken sich über kurz oder lang zum Nachteil des von ihm geleiteten Unternehmens auswirken muß. In diesem Zusammenhange bespricht der Verfasser auch die Schädlichkeit des Bürokratismus. Der Gefahr seines Eindringens sind die Verwaltungen der großen privaten Unternehmungen, seiner Ansicht nach, ebenso ausgesetzt, wie die staatlichen Betriebsverwaltungen.

Auch der Marxismus und seine Lehren oder, besser gesagt, Irrlehren, werden vom Verfasser kurz behandelt. Er sieht den tiefen sittlichen Mangel, der dem Sozialismus anhaftet und der ihn zerstören wird, im Klassenegoismus. Mit den Lippen bekennt der Sozialismus die Gleichheit und die Brüderlichkeit, in Wirklichkeit kennt er sie nur gegenüber den Klassengenossen und den Nichtdeutschen.

Das Heft ist den Wirtschaftsführern der deutschen Zukunft gewidmet und gerichtet an alle, die die Kraft und den Willen besitzen, „Deutschlands schwere Zukunft auf unermüdlich starken Schultern zu tragen". Es ist wohl in erster Linie für die studierende Jugend bestimmt, wird aber auch von jedem, der im wirtschaftlichen Leben steht, mit Interesse gelesen werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.

Die stillgelegte Teilstrecke Buttelstedt-Rastenberg der Weimar-Rastenberger Eisenbahn ist den Vereinsbahnstrecken der Centralverwaltung der Secundärbahnen (H. Bachstein) mit 16,78 km abgerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektion Osten, Frankfurt (Oder). Der an der Strecke Schneidemühl-Flatow (Grenzmark) gelegene Personenhaltepunkt Albertsruh ist mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1923 für den Personenverkehr von Schneidemühl eröffnet worden. Der Verkehr findet nur an Sonn- und Feiertagen — einmalige Hin- und Rückfahrt mit Triebwagen — statt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektion Karlsruhe. Der Haltepunkt Birnau-Maurach erhält ab 1. November 1923 die Befugnis zur Abfertigung von Gepäck und Expreßgut.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 150 vom 15. Oktober 1923 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend: Antrag auf Prüfung der Frage der Schaffung guter Wohnungen für die Eisenbahnbediensteten bei Anlage großer Bahnhöfe, Werkstätten und dergleichen, insbesondere der Errichtung von Eisenbahnerkolonien unter besonderer Berücksichtigung der Eigenheimfrage.

Nr. I 167 vom 15. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Vorlagen für die Vereinsversammlung.

Nr. I 162 vom 15. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Niederschrift 101 des Ausschusses für technische Angelegenheiten.

Nr. III 186 vom 16. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Vereinsmitgliedschaft der österreichischen Bundesbahnen.

Nr. III 188 und Nr. III 189 vom 16. und 17. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Vorlagen für die Vereinsversammlung.

Nr. IV 238 vom 8. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: die Niederschrift 101 des Güterverkehrsausschusses.

Nr. IV 254 vom 18. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Änderung des Übereinkommens, betr. die Abrechnung im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. Juni 1923 (VAÜ.).

Nr. IV 255 vom 18. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: die Niederschrift U 77 des Besonderen Unterausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs.

Nr. IV 257 vom 19. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Vorlagen für die Vereinsversammlung.

Nr. IV 258 vom 19. Oktober 1923 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend: die Aufhebung der dem jetzigen VWÜ. beigegebenen Übergangsvorschriften.

Nr. VI 75 vom 15. Oktober 1923 an die Vereinsverwaltungen, die im III. Vierteljahr 1923 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betr. Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Deutsche Reichsbahn.

Der Haltepunkt Birnau-Maurach erhält ab 1. XI. 1923 die Befugnis zur Abfertigung von Gepäck und Expreßgut.

Karlsruhe, den 15. Oktober 1923. (1501)
Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Zum Binnentarif unserer hessischen Linien erscheint Nachtrag XVI, gültig ab 1. November 1923, der Erhöhungen der Tarifentfernungen enthält. (1530)

Darmstadt, den 19. Oktober 1923.
Die Direktion.

Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Die ab 1. August 1923 gültigen deutschen Schnittfrachtsätze werden vom 25. Oktober erhöht.

Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 19. Oktober 1923. (1527)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1923 tritt der Nachtrag 20 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um rund 180 v. H. durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1499)

Berlin, den 15. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) Nr. 503 des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1923 werden die Tierfrachten um rund 180 v. H. erhöht. Die Erhöhung wird durch die Umrechnungstafel Nr. 17 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Oktober 1922 durchgeführt. Die Umrechnungstafeln Nr. 14 vom 25. 9. 1923, Nr. 15 vom 10. 10. 1923 und Nr. 16 vom 13. 10. 1923 treten mit Ablauf des 17. Oktober 1923 außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1505)

Berlin, den 15. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif. Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1923 werden sämtliche Entfernungen für die Stationen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn erhöht. Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. November 1923 die Station Braunschweig-Lehndorf in den Tarif einbezogen. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist für die Erhöhungen beruht auf der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1500)

Berlin, den 17. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teil I (Tfv. 1b und 501).

Am 25. Oktober 1923 treten in Kraft:

1. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Januar 1923 der Nachtrag XVI;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag XX.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs, insbesondere die mit unserer Bekanntmachung vom 23. Oktober 1923 bekanntgegebenen Erhöhungen im Güter- und Tierverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 23. Oktober 1923. (1528)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter und Tiertarife, Teil I und II.

Mit Wirkung vom 25. Oktober 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachten sowie die Neben- und örtlichen Gebühren um rund 200 v. H. erhöht. Infolgedessen wird vom gleichen Zeitpunkt ab die für den Güterverkehr gültige Schlüsselzahl zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark von 1 Milliarde auf 3 Milliarden festgesetzt. Aus diesem Anlaß wird die Tafel Nr. 9 zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark neu ausgegeben; ferner erscheinen Tarifnachträge zu einzelnen Tarifen. Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 23. Oktober 1923. (1529)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 24. Oktober 1923 tritt für den Verkehr zwischen den Stationen der Deutschen Reichsbahn an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs 11 (Düngemittel) ein neuer Ausnahmetarif, durch den einerseits die bisherigen Ermäßigungen bei Verwendung zum Düngen im Inlande erhöht werden und andererseits Ermäßigungen für Kalisalze usw. im Falle der Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern eingeführt werden. Für den Verkehr mit den Privatbahnen bleibt der bisherige Ausnahmetarif noch bis zum 15. November d. J. in Kraft. Die Ausdehnung des neuen Ausnahmetarifs auf die Privatbahnen wird später bekanntgegeben. Näheres enthält die Sondernummer 130 des Tarif-Anzeigers.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Oktober 1923. (1525)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 24. Oktober 1923 tritt die Müllheim-Badenweiler Nebenbahn dem Ausnahmetarif 13 bei.

Berlin, den 22. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion. (1532)

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. 2. 1923.

Vom 26. Oktober ab sind die Frachtsätze für die außeritalienischen Strecken (Seite 35—87 des Tarifs) mit 793 800 zu vervielfältigen.

Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen und Auskunftsbüros. (1513)

Frankfurt (Main), den 17. Okt. 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über die Schweiz vom 1. 2. 1923.

Der Tarif tritt mit Geltung vom 5. November 1923 außer Kraft (vorerst ohne Ersatz). (1522)

Frankfurt (Main), d. 17. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5. Heft C I b (Stationsfrachtsätze usw.) Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1923 tritt die Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn mit den Stationen Schildow und Wandlitz (für den Empfang) dem Ausnahmetarif 2 d für Haus- und Straßenkehricht unter Einführung von Ausgleichszuschlägen bei. Näheres siehe nächsten Tarif-Anzeiger.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Oktober 1923. (1515)
Reichsbahndirektion.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahngüterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Wirkung v. 20. Okt. 1923 werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8 (1) u. 9 um 180 v. H. unter Aufrundung auf volle 1000 ℳ erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455). (1518)

Altona, den 17. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichs- und Privatbahn-Güterverkehr, ost-mitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. November 1923 wird der an der Bahnstrecke Zerbst-Leipzig zwischen den Bahnhöfen Bitterfeld und Delitzsch gelegene Haltepunkt Grube Ludwig als Tarifstation für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet und in die oben bezeichneten Tarife einbezogen. Die Entfernungen nach den Nachbarstationen sind

Grube Ludwig-Bitterfeld = 5,75 km,
Grube Ludwig-Delitzsch = 6,11 km.

Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft B, Teilheft B I 7, ist neu aufzunehmen auf Seite 4 hinter Grube Hansa

Grube Ludwig

Bitterfeld		6 km,
Delitzsch		7 km,
übrige Stationen	Nr. 728 Heft B II 30	6 km,
	Nr. 721 Heft B II 29	6 km.

Halle (Saale), den 20. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion. (1524)

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Die Dienstbeschränkungen bei nachstehenden Stationen lauten nunmehr wie folgt: Dornach (Ndb) [OR, W], Kaindlmühle [St. bed. 250 kg, OR, W], Mattenham [St. bed. 250 kg, OR, W], Neunstetten [OK, W], Rügheim [OK, W], Schönau (Brend) [St. bed. 250 kg, OR,W]. — Unterweißenbrunn ist zu streichen.

München, 12. Oktober 1923. (1504)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Ab 25. Oktober treten erhöhte deutsche Schnittfrachtsätze in Kraft. (1519)

Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 19. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

Ab 18. Oktober d. J. wird, wie bei der Reichsbahn, die Schlüsselzahl im Gütertarif auf 1 Milliarde erhöht. (1514)

Siegen, den 17. Oktober 1923.
Die Direktion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1923 werden die Stationen Furschenbach und Bindfadenfabrik der Nebenbahn Achern-Ottenhöfen, Dienstbeschränkungszeichen „O R“ in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1516)

Hannover, den 18. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 18. Oktober 1923 treten zu dem Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag XXVI und zu dem ab 19. Juni 1922 eingeführten Wechseltarif der Nachtrag XII in Kraft.

Die Nachträge enthalten weitere Erhöhungen der Sätze des Nebengebührentarifs. Abdrücke sind bei der Stationskasse in Beuthen (Oberschles. Schmalspurbahn) und Tarnowitz (Schmalspurbahn) zu haben. Die Einführung der Nachträge mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörden. (1512)

Oppeln, den 17. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Dienstkohlenausnahmetarif. D. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). E. Oberschlesischer Schmalspurbahnverkehr. F. Schmalspurbahnwechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober d. J. einschließlich ab wird im deutschen Gütertarif die Schlüsselzahl auf 1 Milliarde erhöht. Im Tierverkehr und in den Gebührensätzen des Gütertarifs ohne Schlüsselzahl tritt eine Erhöhung um 180 % in Kraft.

Die gleiche Tarifmaßnahme tritt vom gleichen Zeitpunkte ab in den oben genannten Verkehren ein. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der Tarife unter A., C. und F. ist erteilt. (1502)

Oppeln, den 16. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen) zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.
Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit Wirkung vom 21. Oktober 1923 sind die in den Schnitten I der Abteilungen A (Brenner) und B (Tarvis) enthaltenen deutschen Schnittsätze mit 283 500 zu vervielfachen. (1503)

München, den 12. Oktober 1923.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.
Tarif vom 1. Februar 1923.

Mit Wirkung vom 26. Oktober 1923 sind die in den Schnitten I der Abteilungen A (Brenner) und B (Tarvis) enthaltenen deutschen Schnittsätze mit 793 800 zu vervielfachen. (1511)

München, den 17. Oktober 1923.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Infolge der allgemeinen Tariferhöhung am 18. Oktober 1923 um rund 180 v. H. werden im Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2, die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen und im Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien die Nebengebühren und die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen um rund 180 v. H. erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Die Durchführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (1509)

Dresden, am 17. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. November 1923 ab wird die Station Braunschweig-Lehndorf der Braunschweigischen Landeseisenbahn in beide Verbandsverkehre einbezogen.

Ferner wird vom gleichen Tage ab die Station Goldbach (rechtsrh. Bayern) in den mitteldeutsch-bayerischen Güterverkehr einbezogen.

Näheres durch die beteiligten Abfertigungen. (1498)

Erfurt, den 15. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Ab 25. Oktober werden die Leichenfrachten erhöht.

Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 19. Oktober 1923. (1526)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.
Tarif vom 1. Februar 1923.

Der Tarif tritt mit Geltung vom 5. November 1923 vorerst ohne Ersatz außer Kraft. (1517)

München, 19. Oktober 1923.
Tarifamt beim RVM, Z. B.

Reichsbahntiertarif Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober d. J. werden im Abschnitt F die besonderen Frachtzuschläge um rd. 180 v. H. erhöht.

Elmshorn, den 16. Oktober 1923.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion. (1506)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I bis IV. Änderung.

Im Verkehre zwischen bayerischen Schiffsstationen untereinander wird mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1923 vorübergehend bis auf weiteres die Fracht in österreichischen Kronen berechnet. Die Verhältniszahl zur Umrechnung auf öst. Kronen beträgt im genannten Verkehre 70. (1510)

Wien, 17. Oktober 1923.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I bis IV. Änderung.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1923 bis auf weiteres beträgt im Verkehre zwischen bayerischen Schiffsstationen untereinander die Verhältniszahl zur Umrechnung auf öst. Kronen 42. (1523)

Wien, am 19. Oktober 1923.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B; Gütertarif, Teil II; Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw.; Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Ab 18. Oktober 1923 bis auf weiteres werden die Frachten im Verkehr der Stationen Deggendorf, Passau und Regensburg untereinander in österreichischer Kronenwährung berechnet. Über die Höhe der Frachtsätze geben die gesellschaftlichen Dienststellen Auskunft.

München, im Oktober 1923. (1521)

---

3. Personen- und Güterverkehr.

Dahme-Ukro'er Eisenbahn.

Infolge Änderung der Schlüsselzahlen treten am 18. d. M. Erhöhungen der Personen- und Gütertarife in Kraft. Näheres durch unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist genehmigt. (1508)

Dahme (Mark), 16. Oktober 1923.
Die Direktion.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 18. Oktober 1923 treten im Personen- und Güterverkehr die gleichen Erhöhungen wie bei der Reichsbahn ein.

Finsterwalde, den 16. Oktober 1923.
Die Direktion. (1507)

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 22. Oktober 1923 werden die Fahrpreise des Berliner Stadt-Ring-Vorortverkehrs um 100 v. H. erhöht. Die Erhöhung, die im Verfügungswege durchgeführt wird, sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1520)

Berlin, den 19. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1923 werden die Personenfahrpreise, die Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze erhöht. Die Erhöhung beträgt bei den Personenfahrpreisen und Gepäckfrachtsätzen 150 v. H., bei den Expreßgutfrachtsätzen 200 v. H. Die in den Ausführungsbestimmungen der vorgenannten Tarife enthaltenen sonstigen Gebührensätze werden in gleichem Maße heraufgesetzt. Vom gleichen Zeitpunkt ab wird die Schlüsselzahl für den Personen- und Gepäckverkehr von 600 Millionen auf eineinhalbe Milliarde und für den Expreßgutverkehr von 1 Milliarde auf 3 Milliarden erhöht.

Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife, durch Nachtrage zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt. Zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I erscheint der Nachtrag XIX.

Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1531)

Berlin, den 23. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 44. Berlin, den 1. November 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Schwarzwaldbahn.

Im November d. J. begeht das badische Land einen bemerkenswerten Gedenktag. Am 10. November sind 50 Jahre seit der vollen Inbetriebnahme der badischen Schwarzwaldbahn von Offenburg nach Singen verflossen. Diese Bahn ist eine der landschaftlich schönsten und technisch interessantesten Gebirgsbahnen Deutschlands und für die Entwickelung der Industrie, des Handels und des Fremdenverkehrs im Schwarzwald von entscheidender Bedeutung gewesen. Deshalb ist es berechtigt, über die Geschichte, die Entwicklung und Bedeutung dieser Bahn hier einige kurze Angaben zu machen.

Das Entstehen des Planes reicht ziemlich weit zurück. Bekanntlich hat Baden den Ruhm, als eines der ersten deutschen Länder die Bedeutung der Eisenbahnen erkannt und den Bau von solchen begonnen zu haben. Nachdem 1835 die erste deutsche Eisenbahn Nürnberg-Fürth, 1837 die Teilstrecke Leipzig-Althen der Leipzig-Dresdener Bahn und 1838 die Bahn Berlin-Potsdam eröffnet waren, wurde im März 1838 von einem außerordentlichen Landtag der Bau einer Bahn von Mannheim nach Basel beschlossen, welche die bedeutendsten badischen Städte des Rheintals miteinander verbinden und vom Staat gebaut und betrieben werden sollte. Der Bahnbau wurde schon im Herbst desselben Jahres begonnen und die Strecke Mannheim-Heidelberg im September 1840 in Betrieb genommen; der Betrieb wurde 1843 bis Karlsruhe, 1844 bis Offenburg und Kehl, 1845 bis Freiburg, 1851 bis Haltingen an der Schweizer Grenze und 1855 bis Basel ausgedehnt. Schon im Landtage 1838 wurde von einigen Abgeordneten befürchtet, daß die neue Bahn den Verkehr von der sehr belebten Kinzigtalstraße, deren Fortsetzung über Triberg nach Konstanz führte, ablenken und dadurch die Schwarzwaldgebiete schädigen würde, sie verlangten eine Bahnverbindung durch den Schwarzwald und bezeichneten diese als ebenso wichtig wie die Bahn im Rheintal bis Basel. Die Rücksicht auf den vom Elsaß drohenden Wettbewerb bewog zum Festhalten an der Rheintallinie, doch blieb von da an die Agitation für eine Schwarzwaldbahn lebendig.

Da die Staatsverwaltung durch den Bau der Rheintalbahn, deren wirtschaftlichen Erfolg man noch nicht beurteilen konnte, vorerst hinreichend belastet schien, suchte man für die Schwarzwaldbahn einen Privatunternehmer zu finden. Der Landtag 1846 beschloß ein Gesetz, durch das der Staat seine Beteiligung mit einem Sechstel des Baukapitals unter Verzicht auf Verzinsung zusicherte, solange die Rente 4 % nicht übersteigen würde. Nachdem sich bis 1856 kein Unternehmer gefunden hatte, wurden die Konzessionsbedingungen etwas abgeändert, doch wieder ohne Erfolg. Vom Landtag 1858 wurde beschlossen, vorerst nur die Teilstrecken Offenburg-Hausach und Villingen-Singen zu bauen, und zwar die erste als Privatbahn und die zweite als Staatsbahn. Die technischen Schwierigkeiten der Strecke Hausach-Villingen, für die noch keine genauen Untersuchungen vorlagen, wurden damals sehr hoch eingeschätzt; man fürchtete vor allem die Schneeverwehungen im Winter. Die folgenden Jahre vergingen mit Voruntersuchungen.

Im Jahre 1862, als der Bahnbau von Basel nach Konstanz sich bereits seinem Ende zuneigte (Eröffnung der Linie im Juni 1863), legte die Regierung dem Landtag wieder ein größeres Bahngesetz vor, das u. a. auch die Schwarzwaldbahn betraf. Sie vertrat hierin den Standpunkt, daß die ganze Schwarzwaldbahn als eine einheitliche Hauptbahn durch den Staat gebaut werden müsse, sobald die Linie genau festgelegt sei. Die Strecke Donaueschingen-Engen sei sofort, die Strecke Villingen-Donaueschingen und die Anschlußbahn Villingen-Landesgrenze (nach Rottweil) nach Abschluß der Verhandlungen mit Württemberg zu beginnen. In einem zweiten Gesetzentwurf desselben Jahres, der ebenso wie der erste angenommen wurde, ist auch die Inangriffnahme der Strecke Offenburg-Hausach beschlossen worden. Außerdem wurde die Oberdirektion des Wasser- und Straßen-

baues beauftragt, Vergleichsentwürfe über die Führung der gesamten Bahn zur endgültigen Festlegung der Linie vorzulegen.

Neben dem Plan der Kinzigtalbahn waren nämlich eine Reihe anderer Vorschläge zur Erschließung des Schwarzwaldes aufgetaucht, deren Prüfung die Regierung nicht unterlassen konnte. Besonders wurden das Höllental und das Elztal als Zufahrt empfohlen. Das Gutachten der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues wurde den Kammern 1864 vorgelegt und enthielt die Kosten folgender Linien in Millionen Gulden:

1. Freiburg-Höllental-Donaueschingen 24,45
2. Denzlingen-Elztal-Donaueschingen 20,83
3. Haslach-Vöhrenbach-Donaueschingen 18,85
4. Hausach-Triberg-Sommerau-Villingen 10,33
5. Hausach-Schiltach-Schramberg-Villingen . . . 10,24

Durch diesen Vergleich war die wirtschaftliche Überlegenheit der Kinzigtallinie klar bewiesen; diese schien aber auch verkehrstechnisch die beste, weil sie bedeutende Orte, wie z. B. Villingen, berührte, und vor allem, weil sie die kürzeste Verbindung von Straßburg nach dem Bodensee und damit von Frankreich nach der Ostschweiz und den österreichischen Alpenländern war und somit ein Verkehrsweg von internationaler Bedeutung zu werden versprach. Die Entscheidung fiel daher den Landständen nicht schwer.

Mit der Kinzigtallinie waren auch die bereits begonnenen Strecken Offenburg-Hausach und Villingen-Singen festgelegt und nur die Führung der Mittelstrecke Hausach-Villingen noch zweifelhaft. Hier standen zwei Linien im Wettbewerb, eine über Schiltach und Schramberg und eine andere über Triberg. Die erste, nicht ausgeführte, hätte von Hausach bis Schiltach das Kinzigtal, dann bis Schramberg das Bernektal durchfahren und von dort mit einer Schleife im Kirnbachtal bei Sulgen die Höhe gewonnen, von wo sie mit mäßiger Steigung ohne Gegengefäll über Weiler nach Villingen geführt hätte. Sie hätte bei einer Länge von 55,33 km nur den Höhenunterschied zwischen Hausach und Villingen von rund 463 m überwinden müssen, während die Triberger Linie bei einer Länge von 52,8 km den Höhenunterschied von rund 590 m von Hausach bis Sommerau zu übersteigen hat, von wo sie sich nach Villingen hinabsenkt. Infolge des bedeutend geringeren Höhenunterschiedes wäre die Schramberger Linie trotz ihrer etwas größeren Länge nicht nur für den Bau, sondern besonders auch im Betrieb billiger geworden als die Triberger Linie. Bestimmend für die Wahl der letzteren waren die badischen Landesinteressen, denn die erstere hätte auf die Länge von 19,35 km württembergisches Gebiet durchzogen und die badische, gewerblich besonders durch ihre Uhrenindustrie bedeutende Stadt Triberg links liegen lassen.

Nachdem 1864 die Linienführung endgültig festgelegt war, ging der Bau verhältnismäßig rasch vorwärts. Die einzelnen Strecken wurden zu den folgenden Zeiten vollendet und in Betrieb genommen:

Offenburg-Hausach	Juli	1866
Engen-Singen	September	1866
Donaueschingen-Engen	Juni	1868
Villingen-Donaueschingen . . .	August	1869
Hausach-Villingen	November	1873.

Der Bau der letzgenannten Strecke, die weitaus am schwierigsten war, ist im Sommer 1867 begonnen und durch den Krieg 1870/71 nur kurz unterbrochen worden.

Neben den weltbekannten landschaftlichen Schönheiten des Schwarzwalds, die hier nicht gerühmt zu werden brauchen, bietet die Bahn sowohl durch ihre Führung im allgemeinen, wie durch bauliche Einzelheiten, vieles technisch Interessante. Von Offenburg (159,0 m über Meer) bis Hausach (241,2 m über Meer) durchzieht sie das breite Kinzigtal mit Steigungen von höchstens 0,5 %. Hinter Hausach beginnt die eigentliche Gebirgsstrecke. Die Bahn biegt in das Gutachtal ein und arbeitet sich auf dem rechten Talhang mit einer Steigung von 2 % (Höchststeigung der Bahnlinie) in die Höhe. Es beginnen die steilen, meist durch Granitsteinsätze geschützten Böschungen und die zuerst kürzeren, dann längeren Einschnitte und Tunnel. Vor dem Bahnhof Hornberg wird das Reichenbachtal auf einer rund 23 m hohen Talbrücke überschritten. Etwa 4 km hinter Hornberg beginnend, gewinnt die Bahn in einer großen Schleife die Höhe von Triberg (616,0 m über Meer) und sodann nach dem Überschreiten des Gutachtales die Scheitelhöhe von Sommerau (831,9 m über Meer). Vor dem Bahnhof Sommerau liegt der 1,69 km lange Sommerautunnel, der längste der Bahn. Von Sommerau senkt sich die Bahn in das Brigachtal und durchfährt dieses bis Donaueschingen, von dort das Donautal bis Immendingen (658,2 m über Meer). Von hier aus beginnt eine zweite, kurze Steigung von 1,2 % zur Überschreitung des Jura bis Hattingen (698,8 m über Meer), von wo sich die Bahn allmählich nach dem Aachtal absenkt, das sie kurz vor Singen (427,6 m über Meer) erreicht. Der kleinste Halbmesser ist durchweg 300 m.

In geologischer Hinsicht bot der Bahnbau keine besonders großen Schwierigkeiten. Auf der ersten Gebirgsstrecke zwischen Hausach und Villingen ist das Gestein meist Granit. Dieser ist im allgemeinen fest, zeigt aber häufig Risse und Spalten, die den Tunnelbau erschwerten und die Ausmauerung der Tunnel in größerem Maße notwendig machten, als im Anfang vorgesehen war. Er eignet sich zu rauhem Blockmauerwerk (Zyklopenmauerwerk) und ist auch reichlich hierfür verwendet. Die zweite Gebirgsstrecke Immendingen-Engen liegt im Kalkstein, der deutlich geschichtet und zum Teil zerklüftet ist. Der Stein aus den guten Schichten ist für Schichtmauerwerk brauchbar und zu hohen Stützmauern verwendet. Die beiden Tunnel dieser Strecke sind vollständig ausgemauert. Die Talstrecken haben im allgemeinen guten Baugrund, der keine kostspieligen Gründungen erforderte. Im Donautal, dem sogenannten Ried, durchzieht die Donau mit schwachem Gefäll in vielen Windungen das Gelände und mußte an vielen Strecken verlegt werden, um Überbrückungen zu vermeiden. Die größte 240 m lange Verlegungsstrecke ist zwischen Pfohren und Neudingen.

Von den Kunstbauten der Bahn sind vor allem die zahlreichen Tunnel zu erwähnen. Zwischen Gutach und Sommerau liegen die 38 Tunnel von im ganzen 9,47 km Länge. Der längste von diesen ist der bereits genannte 1,69 km lange Sommerautunnel, der auf die Länge von 1,44 km ausgewölbt werden mußte. Die Strecke Immendingen-Engen hat nur zwei Tunnel, darunter den 900 m langen Hattinger Tunnel. Eine Zierde der Bahn sind die meist sehr schön durchgebildeten und der Gegend angepaßten Tunnelportale.

Die Bahn erforderte 142 Brücken und Durchlässe. Die bedeutendsten sind die

1. Kinzigbrücke bei Steinach mit einer Öffnung von 61,8 m Stützweite,
2. Talbrücke vor Hornberg mit vier Öffnungen von 31,46 m Stützweite,
3. Donaubrücke bei Geisingen mit einer Öffnung von 55,7 m Stützweite.

Die Hauptträger dieser Brücken sind eiserne Fachwerke. Auch die mittleren und kleinen Brücken haben fast durchweg eiserne Überbauten, was in einer Gegend auffällt, wo der Stein am Wege liegt. Diese Eigentümlichkeit findet sich übrigens fast bei allen in dieser Zeit gebauten Bahnen, besonders auch bei der Gotthardbahn, und hat wohl ihren Grund in den damals billigen Eisenpreisen und vielleicht auch in einer gewissen Vorliebe der bauenden Ingenieure für diesen Baustoff. Die seit dem Bau der Bahn bedeutend erhöhten Gewichte der Lokomotiven und Wagen erfordern vielfach die Verstärkung oder Auswechselung dieser Tragwerke; diese kostspieligen Arbeiten wären bei gewölbten Brücken wohl nicht erforderlich geworden. Charakteristisch an den Brücken sind die meist in geschwungenen Formen aus großen Granitblöcken hergestellten Widerlager und Flügel, die sich der Landschaft sehr gut anpassen.

Die Hochbauten wurden durchweg einfach, aber dauerhaft ausgeführt. Holz wurde hierbei reichlich verwendet.

Die Bahn wurde zunächst nur eingleisig ausgebaut, doch wurden die Tunnel, die Brückenwiderlager und zum Teil auch die Dämme für zwei Gleise bemessen. Die Bahnhöfe erhielten beim Bau nur eine mäßige Ausdehnung und liegen alle in der Wagrechten. Abzweigbahnhöfe wurden bei Hausach, Villingen und Immendingen angelegt, wo die württembergischen Anschlußlinien einmünden.

Die Baukosten haben betragen für die Strecken:

Offenburg-Hausach	5,142	Millionen Mark,
Hausach-Villingen	23,914	„ „ ,
Villingen-Singen	12,282	„ „ ,
im ganzen	41,338	Millionen Mark.

Von dieser Summe entfallen 12,343 Millionen Mark auf Tunnelbauten und 2,743 Millionen Mark auf den Sommerauer Tunnel allein.

Die Vorarbeiten und Voruntersuchungen für den Bahnbau sind durch die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues und durch die in der Gegend bestehenden Wasser- und Straßenbau-Inspektionen ausgeführt worden. Für die Leitung der Bauarbeiten wurden folgende Eisenbahninspektionen gegründet: 1863 die Inspektion Gengenbach (Vorstand Staib) für die Baustrecke Offenburg-Hausach, 1865 die Inspektion Triberg (Vorstand Grabendörfer) für die Strecke Hausach-St. Georgen mit der Sektion Hornberg (Vorstand Seyb) für den dortigen Talübergang, 1863 die Inspektion Donaueschingen (Vorstand Grabendörfer, dann Rennwarth) für die Strecke Villingen-Immendingen; diese wurde 1871 nach Villingen verlegt (Vorstand Mahla) und erhielt die Baustrecke St. Georgen-Villingen, 1862 die Inspektion Engen (Vorstand Dern) für die Strecke Immendingen-Singen. Außer den genannten Vorständen waren bei dem Bau zahlreiche junge Ingenieure tätig, die zum Teil später hervorragende Stellen bekleidet und an die Lehrjahre im Schwarzwald immer gern zurückgedacht haben. In der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus war die oberste Bauleitung für die Baustrecke Offenburg-Hausach dem Oberbaurat Sexauer, für die wichtigsten und schwierigsten Baustrecken Hausach-Singen dem Oberbaurat Gerwig übertragen. Als Gerwig 1872 nach Zürich berufen wurde, übernahm Oberbaurat Sexauer auch diese Strecken. In demselben Jahr ging mit dem gesamten Eisenbahnbau auch die Bauleitung der Schwarzwaldbahn unter demselben Leiter von der Wasser- und Straßenbaudirektion an die in diesem Jahr an Stelle der bis dahin bestehenden Direktion der Verkehrsanstalten neu gegründete Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen über.

Als der geistige Schöpfer des ausgeführten Entwurfs bis in seine Einzelheiten gilt mit Recht der spätere Baudirektor Robert Gerwig, wohl neben Tulla der bedeutendste badische Ingenieur, der von 1856 bis 1865 mit der Bearbeitung des Entwurfes beschäftigt war und sich durch diesen Bau ein bleibendes Denkmal gesetzt hat. Gerwig ist 1820 in Karlsruhe geboren und 1841 in den Staatsdienst eingetreten. 1853 wurde er Baurat, 1871 Baudirektor bei der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues. 1872 nahm er eine Berufung als Bauleiter an die Gotthardbahn an, verließ aber diese Stelle 1875 infolge von Meinungsverschiedenheiten mit dem Verwaltungsrat vor Beendigung des Baues und kehrte in den badischen Staatsdienst zurück. In demselben Jahr wurde Gerwig Vorstand der technischen Abteilung der 1872 errichteten Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen und bekleidete dieses Amt bis zu seinem plötzlichen Hinscheiden am 6. Dezember 1885. Von den Wahlkreisen des Schwarzwaldes wurde er wiederholt in die badische Zweite Kammer und 1875 in den Reichstag berufen. Ein schlichtes Denkmal auf der Straße vom Bahnhof zur Stadt Triberg soll das Gedächtnis an seine Persönlichkeit und sein Werk bei künftigen Geschlechtern wachhalten.

Eine große Anzahl von Bauunternehmungen war an der Schwarzwaldbahn tätig. Die Erdarbeiten und Steinbauten für die Strecke Offenburg-Hausach wurden zuerst der Firma Pfeifer & Cie. in Mannheim in Akkord gegeben, mußten aber später infolge des Zusammenbruchs der Firma vom Staate in eigener Unternehmung vollendet werden. Die entsprechenden Arbeiten auf der Strecke Villingen-Immendingen wurden durch die Firma Kraft, Zivilingenieur in Straßburg, ausgeführt. Alle anderen Strecken waren an mehrere, zum Teil kleinere und ortsansässige Unternehmer vergeben, deren Aufzählung hier zu weit führen würde. Auch an dem Sommerautunnel waren verschiedene Unternehmungen beschäftigt. Von den größeren eisernen Brücken stammen die Kinzigbrücke bei Steinach aus der Werkstätte von Gebr. Benkiser in Pforzheim, sämtliche Eisenbahnbrücken der Strecken Hausach-Villingen von Gebr. Decker & Cie. in Cannstatt, die Donaubrücken bei Geisingen und Immendingen aus der Maschinenfabrik Immendingen.

Nachdem 1866 die Strecke Offenburg-Hausach, 1869 die Gesamtstrecke Singen-Villingen in Betrieb genommen war, wurde die Schlußstrecke Hausach-Villingen am 1. November 1873 für den Güterverkehr und am 10. November feierlich für den Personenverkehr eröffnet.

Der stets wachsende Verkehr hat seit der Eröffnung verschiedene bauliche Erweiterungen der Bahnanlagen nötig gemacht. Zunächst ist die Herstellung des zweiten Gleises zu nennen, dessen einzelne Strecken in den folgenden Jahren in Betrieb genommen wurden.

Hausach-Villingen	1888
Immendingen-Singen	1905
Offenburg-Hausach	1910
Villingen-Immendingen	1921.

Die Teilstrecke Hintschingen-Immendingen der letztgenannten Bahnstrecke hatte bereits beim Bau der strategischen Bahn Immendingen-Weizen im Jahr 1888—1890 ein zweites Gleis erhalten. Der zweigleisige Ausbau erforderte die teilweise Verbreiterung des Bahnkörpers, der Dämme und Einschnitte und die Herstellung der nötigen eisernen Tragbauten für die Brücken; zugleich wurden verschiedene Bahnhöfe erweitert und schienenebene Wegübergänge durch Verlegungen, Unter- oder Überführungen beseitigt. Die Arbeiten wurden durch die bestehenden Bahnbauinspektionen ausgeführt und erforderten im ganzen einen Betrag von rund 16,461 Millionen Mark.

Fast alle Bahnhöfe sind seit der Bahneröffnung erweitert und umgestaltet worden. Der Bahnhof Donaueschingen wurde bei der Einführung der verlängerten Höllentalbahn von Neustadt her völlig umgebaut und erhielt ein neues Aufnahmegebäude. Da beim Bau der Bahn die übliche Zuglänge viel geringer war als heute, wurden die Bahnhöfe etwas kurz angelegt. Dies ist für die Erweiterung der Bahnhöfe an den Gebirgsstrecken (z. B. Hornberg und Triberg) sehr hinderlich, da die notwendige Verlängerung in die Gefällstrecken hineinreicht, was für den Betrieb sehr unerwünscht und erschwerend ist.

Die kurvenreiche Steilstrecke der Schwarzwaldbahn stellte an die Leistungsfähigkeit der ursprünglich auf der Schwarzwaldbahn verwendeten Lokomotiven große Ansprüche.

Die „Instruktion für den Betrieb der Bahnstrecke Hausach-Villingen“ von 1873 beginnt mit den Worten: „Die Bahnstrecke Hausach-Villingen verursacht durch ihre bedeutenden und anhaltenden Steigungen sowie durch die kleinen Kurvenhalbmesser und durch sonstige aus der Anlage entspringende Verhältnisse große Betriebsschwierigkeiten.“

Zunächst wurde der Betrieb der Strecke Hausach-Villingen mit den Lokomotivgattungen III (Achsanordnung 2 B, mit Schlepptender), IV b (1 B, mit Schlepptender) beide für Personenzüge, und VII a (C, mit Schlepptender) für Güterzüge, aufgenommen. Es betrug das Dienstgewicht der Lokomotiven

Gattung III	ohne Tender	29 t
Gattung IV b	ohne Tender	33 t
Gattung VII a	ohne Tender	36 t

Auf der Steigungsstrecke 1 : 50 war die größte Bruttolast für Güterzüge, die mit Vorspann befördert werden durfte, auf 4600 Ztr. = 230 t beschränkt.

1874 wurde verwendet:

auf der Strecke	die Lokomotivgattung	Dienstgewicht ohne Tender	
Offenburg-Villingen . .	III (2 B mit Schlepptender)	29 t	für Personenzüge
Offenburg-Hausach . .	„	29 t	für gemischte Züge
Immendingen-Singen .	„	29 t	für gemischte Züge
Offenburg-Singen . . .	IV b (1 B mit Schlepptender)	33 t	für Personen- und Güterzüge
Offenburg-Hausach . .	V b (1 B mit Schlepptender)	22 t	„
Offenburg-Hausach . .	VI (C mit Schlepptender)	35 t	„
Offenburg-Singen . . .	VII a (C mit Schlepptender)	36 t	für Güterzüge

Die durchschnittliche Belastung auf der Strecke Offenburg-Villingen betrug 1874:

bei den Lokomotiven Gattung III 16 Wagenachsen. . . . . } bei Personen- und Schnellzügen
bei den Lokomotiven Gattung IV b 14 Wagenachsen. . . . . }
bei den Lokomotiven Gattung VII a 36 Wagenachsen. . . . . } bei Güterzügen

Schon im folgenden Jahr kamen auf der Schwarzwaldbahn leistungsfähigere Lokomotiven in Betrieb, und zwar insbesondere die Gattung IV c (1 B, mit Schlepptender, Dienstgewicht ohne Tender 37 t) für Personenzüge und die Gattung VII (D, mit Schlepptender, Dienstgewicht ohne Tender 50 t) für Güterzüge.

Die fortschreitende Erhöhung der Verkehrslasten und das Bestreben, möglichst wirtschaftlich zu fahren, führte in den neunziger Jahren zur Verwendung von Lokomotiven mit einem Dienstgewicht ohne Tender von über 50 t.

Gegenwärtig werden auf der Schwarzwaldbahn die Personen- und Schnellzüge mit Heißdampf-Lokomotiven Gattung P 8 (2 C, mit Schlepptender, Dienstgewicht ohne Tender 76 t) und die Güterzüge mit Heißdampf-Lokomotiven Gattung G 12 (1 E, mit Schlepptender, Dienstgewicht ohne Tender 96 t) gefahren.

Es befördert auf der Steigungsstrecke 1 : 50 ohne Nachschub:
Die Lokomotive P 8 ein Wagengewicht von 190 t mit einer Geschwindigkeit von 22 km/Std. (regelmäßige Fahrzeit),
Die Lokomotive G 12 ein Wagenbruttogewicht von 450 t mit einer Geschwindigkeit von 18 km/Std.

Die Personen-, Schnell- und Eilzüge der Strecke Offenburg-Singen-Konstanz werden durch die in Villingen beheimateten Lokomotiven auf der ganzen 180 km langen Strecke ohne Lokomotivwechsel durchgefahren. Die Personenzüge sind mit der selbsttätigen Luftdruckbremse, die Schnell- und Eilzüge sind mit der selbsttätigen und nicht selbsttätigen Luftdruckbremse (Doppelbremse) ausgerüstet.

Die Güterzüge der Richtung Offenburg-Singen werden 1200 bis 1300 t stark durch Lokomotiven Gattung G 8^3 (1 D mit Schlepptender, Dienstgewicht ohne Tender 82,5 t) von Offenburg nach Hausach gebracht und dort in je 2 Halbzüge geteilt, deren jeder durch eine Lokomotive Gattung G 12 mit Nachschub bis Sommerau nach Villingen befördert wird. In Villingen werden beide Halbzüge vereinigt und durch die Lokomotive des ersten Halbzuges nach Singen weitergefahren. Nach Fertigstellung der erforderlichen Bahnhofsanlagen wird die Vereinigung der beiden Halbzüge künftighin schon in Sommerau erfolgen.

Mit der Inbetriebnahme der Strecke Hausach-Villingen sind in jeder Richtung täglich 3 Personenzüge über den Schwarzwald geführt worden, von denen zwei Zugpaare durchgehende Verbindungen zwischen Offenburg und Singen hergestellt haben. Die Zugstärke war, dem damaligen Verkehr entsprechend, in der Regel auf insgesamt 4 Wagen, nämlich 1 Packwagen, ein Wagen I./II. Klasse und 2 Wagen III. Klasse, sämtlich zweiachsig, beschränkt. Der Sommer 1874 brachte eine wesentliche Verkehrszunahme, so daß vom 1. Juni an außer einem weiteren Personenzugpaar in jeder Richtung eine beschleunigte Verbindung vorgesehen werden mußte. In den folgenden Jahren sind, abgesehen von der vorübergehenden Einstellung der beschleunigten Verbindung und dem zeitweiligen Ausfall eines, mitunter auch zweier Personenzugpaare, wesentliche Änderungen im Fahrplan nicht eingetreten. Im Sommer 1885 wurden erstmals zwei beschleunigte Zugpaare über die Schwarzwaldbahn befördert, wovon ein Paar im Herbst des gleichen Jahres wieder weggefallen ist. In den Jahren 1890 bis 1899 waren im allgemeinen während des ganzen Jahres 4 bis 5 durchgehende Personenzugverbindungen über den Schwarzwald vorhanden. Die Zahl der Schnellzüge blieb im Sommer in der Regel auf zwei Paare, im Winter auf ein Paar beschränkt.

Mit der weiteren Entwicklung des Verkehrs hielt auch der Ausbau des Fahrplans der Schwarzwaldbahn in der folgenden Zeit Schritt, so daß im Sommer 1914, unmittelbar vor dem Ausbruch des Weltkrieges, auf der Strecke (Offenburg) Hausach-Villingen-Singen (Konstanz) insgesamt 2 Schnellzug- sowie 5 Eilzugpaare und außerdem 6 durchgehende Personenzugverbindungen vorhanden waren, wovon 2 durch Eilgüterzüge mit Personenbeförderung hergestellt wurden. Die besonderen Verkehrsverhältnisse auf der Schwarzwaldbahn, die hauptsächlich während der Hauptreisezeit einen erheblich gesteigerten Verkehr aufzuweisen hatten, der infolge der großen Steigungen durch Verstärkung der Züge allein nicht bewältigt werden konnte, erforderte von jeher die Führung besonderer Sommer-Schnellzüge. Diesem Umstand war insbesondere im Sommerfahrplan 1914 Rechnung getragen, der drei beschleunigte, lediglich für die Zeit des stärkeren Verkehrs vorgesehene Zugpaare enthalten hat.

Der Ausbau des Schnell- und Eilzugfahrplans der Schwarzwaldbahn in Verbindung mit jenem der badischen Hauptbahn ermöglichte unmittelbar vor Kriegsausbruch die Führung durchlaufender Personenwagen nach den verschiedenen Richtungen, und zwar von Konstanz nach dem Rheinland, Holland, Wiesbaden, Saarbrücken sowie nach der Schweiz über Konstanz-Chur und Schaffhausen-Zürich-Luzern.

Zur Bewältigung des Güterverkehrs liefen anfangs zwischen Offenburg und Singen in beiden Richtungen zwei Güterzüge; zwei weitere Güterzüge verkehrten auf der Teilstrecke Hausach-Sommerau-Hausach. Über die Weiterentwickelung gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft:

Zahl der Güterzüge:

im Jahre	Offenburg-Hausach	Hausach-Villingen	Villingen-Immendingen	Immendingen-Singen
1883	6	6	4	4
1893	9	10	8	9
1903	23	24	20	20
1913	30	39	24	26

Wenn auf der Strecke Hausach-Sommerau die Zugkraft einer Lokomotive nicht ausreicht, wurde von Anfang an bei Güterzügen mit Nachschub gearbeitet. Vorspann durfte bei Güterzügen nur geleistet werden, wenn im Zuge Langholz auf ungekuppelten Schemelwagen lief. Gemischte Züge durften nur mit Genehmigung der Generaldirektion nachgeschoben werden.

Für die wirtschaftliche Entwicklung des hohen Schwarzwaldes wurde diese an seiner Hauptader entlangführende Bahnlinie von größter Bedeutung. Durch die Bahn wurden erst die Naturschönheiten und die Naturheilstätten dieses Landesteils dem allgemeinen Fremden- und Kurverkehr, seine Kraftquellen der industriellen Verwertung über Heimarbeit und Handwerk hinaus voll erschlossen.

Im ersten Betriebsjahr der Schwarzwaldbahn — 1873/74 — wurden von den Schwarzwaldstationen Ortenberg bis Hohenkrähen rund 6000 Fahrkarten verkauft, im Jahre 1883 bereits 374 861, 1893 schon 583 090, 1903 waren es 815 366 und 1913 rund 1 767 0000.

Bedeutungsvoller als der Personenverkehr spricht aber die Entwicklung des Güterverkehrs für die wirtschaftliche Entfaltung des badischen hohen Schwarzwaldes seit Eröffnung der Bahn. Im ersten Betriebsjahr wurden nach und von Schwarzwaldbahnstationen nur rund 2300 t befördert. Im Jahre 1883 war die Beförderungsmenge schon auf 245 848 t gestiegen, 1893 betrug sie 361 778 t, 1903 479 225 t, 1913 700 461 t.

Die Erschließung des Schwarzwaldes durch die Bahn bildete die Voraussetzung für den von Jahr zu Jahr steigenden Fremdenverkehr und die Entwicklung des damit zusammenhängenden Wirtsgewerbes.

Fördernd wirkte der Bahnverkehr ferner hauptsächlich auf die Uhrenindustrie, Spielwarenherstellung, Flechterei und die Holzverarbeitungsindustrie, deren Erzeugungsweise durch die Verbesserung der Rohstoff- und Absatzbeziehungen aus der handwerksmäßigen in die industrielle Verarbeitung umgestellt werden konnte. Aber auch andere industrielle Unternehmungen, begünstigt durch die bedeutenden Holzvorräte und Naturkräfte des Schwarzwaldes, wie Sägewerke, Möbel- und Musikinstrumentenfabriken, Schotter- und Kalkwerke, Draht- und Kettenfabriken, Metallwerke, Glockengießereien, Webereien, Lederfabriken und Gerbereien, Brauereien, Nahrungsmittelfabriken sind entstanden oder konnten sich, da das Absatzgebiet durch die Eisenbahn erweitert wurde, gut entwickeln und den Schwarzwaldbewohnern reichlichere Beschäftigung verschaffen. Die Schwarzwaldbahn hat die Voraussetzung zur industriellen Entwicklung dieses Landesteils geboten. Die Städte Gengenbach, Hornberg, Triberg, St. Georgen (Schw.), Villingen, Donaueschingen und Singen verdanken ihr ihre heutige Bedeutung als Industriestädte.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Schwarzwaldbahn greift aber über die örtlichen Belange des mittleren und südlichen Schwarzwaldes hinaus. Sie ist das unmittelbare Verbindungsmittel zwischen Nord-, Mittel- und Südostbaden geworden, zwischen der Rheinebene und dem Bodensee. Mit welchen Gütermengen sie den Güteraustausch innerhalb Badens befördert, beweisen die nachstehenden Verkehrszahlen. Es liefen bis zu und ab den Schwarzwaldbahnstationen Ortenberg-Hohenkrähen von und nach sonstigen badischen Stationen im Jahre 1883 rund 164 500 t, im Jahre 1893 249 500 t, 1903 295 900 t, 1913 bereits 594 900 t.

Der Hauptanteil ihres Güterverkehrs vollzog sich danach zunächst im inneren Kreislauf des badischen Wirtschaftslebens, dessen Leistungskraft damit gefestigt wurde. Die Entwicklung brachte die Schwarzwaldwirtschaft aber rasch steigend mit der gesamten deutschen Volkswirtschaft in Beziehung, wie die Angaben des direkten deutschen Verkehrs aufweisen. Es betrug im Jahre 1874 die Beförderungsmenge im direkten deutschen Verkehr von und nach den eigentlichen Schwarzwaldbahnstationen nur 173 t, im Jahre 1883 bereits 81 306 t, 1893 112 194 t, 1903 183 264 t, 1913 328 115 t. Die Schwarzwaldbahn hat aber weit darüber hinaus internationale Verkehrsbedeutung gewonnen. Sie ist für die Verkehrsrichtung Mannheim-Karlsruhe und Straßburg-Kehl die kürzeste Verbindungslinie nach der Ostschweiz und nach Vorarlberg über den Bodensee mit den Ausgangs- und Grenzübergangsstationen Singen, Schaffhausen und Konstanz. Für den Personenverkehr ist der Übergang Schaffhausen mit seinen direkten Zugverbindungen Berlin-Zürich-Gotthard-Italien der wichtigste Grenzpunkt, dann folgt Konstanz, während Singen für den großen internationalen Durchgangspersonenverkehr weniger Bedeutung erlangt hat.

Der Durchgangsgüterverkehr ergießt sich in beachtenswerter Menge über sämtliche 3 Übergänge. Es liefen

im Jahre	über Singen	Konstanz	Schaffhausen
1883	57 268 t	30 464 t	645 t
1893	91 831 t	45 272 t	887 t
1895	137 456 t	57 167 t	1 095 t
1899	190 226 t	108 263 t	52 172 t

Singen hat somit die stärkste Verkehrsmenge im Durchgangsgüterverkehr auf sich gezogen.

Die Bedeutung der Schwarzwaldbahn als Durchgangslinie nach der mittleren und östlichen Schweiz wird sich in dem Maße weiter erhöhen, wie die Hauptbahn Offenburg-Basel Entlastung nötig hat. Sie ermöglicht jetzt schon eine wertvolle Verkehrsteilung und wird wohl eine gesteigerte Leistungsfähigkeit im umstrittenen Nord-Südverkehr bieten, wenn sie, wie die Gotthardbahn, erst einmal elektrisch betrieben wird.

Eine ausführlichere Schilderung der Schwarzwaldbahn, ihrer Entstehung und Bedeutung, als sie in diesem kurzen Aufsatz möglich war, findet sich in der Abhandlung von Professor Dr. A. Kuntzemüller in Triberg „Fünfzig Jahre Schwarzwaldbahn", die inzwischen im Heft 5 des Archivs für Eisenbahnwesen (Jahrgang 1923) erschienen und auf Grund von amtlichen Quellen bearbeitet worden ist.

Unter anderen Verhältnissen würde wohl ein solches Gedenkfest genialer und segensreicher technischer Arbeit mit Recht durch eine größere Feier begangen werden, die Umstände dürften aber deren Unterlassung wohl rechtfertigen. Gerade die Schwarzwaldbahn hat unter der Not unseres Vaterlandes besonders zu leiden. Durch die französische Besetzung ist seit dem 4. Februar der Bahnhof Offenburg, der Ausgangspunkt der Bahn, für den Verkehr gesperrt und damit diese ihres Durchgangsverkehrs beraubt. Die Strecke Hausach-Ortenberg kann nur als Sackbahn betrieben werden und der Durchgangsverkehr nach der Schweiz, der früher die Schwarzwaldbahn benützte, hat sich andere Wege suchen müssen; nur die kleine Strecke Immendingen-Singen wird noch von Durchgangszügen von Norddeutschland über Stuttgart nach Schaffhausen-Zürich-Luzern befahren.

Auch hier liegt der Wunsch nahe, daß es dem deutschen Geist, der so viele technische Schwierigkeiten glänzend überwunden hat, bald gelingen möge, auch der gegenwärtigen politischen Notlage Herr zu werden. Dann könnte auch die Schwarzwaldbahn ihrer natürlichen Bestimmung zurückgegeben werden und einer weiteren bedeutenden Entwicklung sicher sein.

Das schwedische Zugleitungssystem.

Von **Carl Wiksten**, Förste stationsskrivare, Schwed. Staatsbahnen, Hälsingborg.

I. Während im deutschen Eisenbahnverkehr der Stationsvorsteher zugleich in der Regel*) auch Streckenfahrdienstleiter ist, der Fahrdienst also in die Stationen verlegt ist, ist bekanntlich in Amerika der Fahrdienst in den sog. Zugleitungsstellen streng zentralisiert. An jeder Zugleitungsstelle sind ein oder mehrere Zugleiter (Train dispatcher) tätig, die den Fahrdienst auf einer Bahnstrecke von 200—400 km mit Aufmerksamkeit verfolgen und je nach Bedarf regeln. Das amerikanische Zugleitungssystem setzt voraus, daß sich der Zugleiter während der ganzen Zeit, in der Zugbewegungen stattfinden, auf dem Zugleitungsbüro befindet. Es ist klar, daß dies unvorteilhaft ist, da an großen Eisenbahnen mit mehreren Zugleitungsstellen eine große Zahl geschulter Zugleiter erforderlich ist. Das deutsche System kann

*) Anmerkung der Schriftleitung. Der Verfasser ist anscheinend über die neueren Einrichtungen im deutschen Fahrdienst nicht vollkommen unterrichtet. So liegt die Zugleitung überall da, wo „Zugleitungen" und „Oberzugleitungen" eingerichtet sind, nicht mehr ausschließlich in der Hand der Stationen, wodurch in gewissem Umfange eine Zentralisierung der Zugleitung, also eine Angleichung an das schwedische System, eingetreten ist.

das der Dezentralisation, das amerikanische das der Zentralisation genannt werden.

Ohne Zweifel haben die beiden Systeme ihre Vor- und Nachteile. Vor deren Erörterung sei vorausgeschickt, daß die Zugleitung hier hauptsächlich zwei Aufgaben umfaßt:

1. das Anordnen von Sonderzügen oder das Ausscheiden unnötiger Züge,
2. das Verlegen von Kreuzungen und Überholungen; das sind Aufgaben, die im allgemeinen eine Änderung der Zugfolge betreffen.

Was den unter 1 genannten Teil der Zugleitung betrifft, so kann dessen Ausübung durch den Stationsvorsteher oft nicht als zweckmäßig angesehen werden. Es kann befürchtet werden, daß die nötige Planmäßigkeit und Einheitlichkeit in der Ausnützung der verfügbaren Zugkraft, des Personals usw. nicht gewährleistet ist, wenn nicht die Organisation der Zugbewegungen im großen und ganzen für eine längere Bahnstrecke einer und derselben Behörde auferlegt wird.

Was den unter 2 erwähnten Teil der Zugleitungsarbeit betrifft, so ist es klar, daß manchmal ein zeitraubender Umweg bei der Befehlerteilung vermieden werden kann, wenn die Stationsvorsteher selbst die nötigen Änderungen vornehmen. Bei der zentralen Zugleitung dagegen heißt es: Bericht über Zugverspätungen an den Zugleiter, alsdann von diesem Befehl an die Stationen! das bedingt gute Telegraphen- oder Fernsprechverbindungen zwischen der Zugleitungsstelle und den Stationen. Die Vorteile dieses Verfahrens sind doch nicht zu unterschätzen. Es ist z. B. nicht notwendig, daß den dienstverrichtenden Personen in den Stationen so weitgehende Befugnisse erteilt werden wie bei dem deutschen System. Der größte Vorteil liegt indessen darin, daß es für eine zentrale Zugleitung leichter ist, ein größeres Gebiet zu übersehen, wobei die Einheitlichkeit in der Zugleitung und Ausgleichungen von Zugverspätungen auf langen, besonders eingleisigen Bahnen besser gewahrt ist. Bei der dezentralisierten Art volle Planmäßigkeit sicherzustellen, ist schwer, da der eine Stationsvorsteher oft nicht die Absichten des anderen in betreff der verschiedenen Züge kennt, der eine oft nach einem anderen Plane handeln kann als der andere.

II. Zwischen dem alten deutschen und dem amerikanischen steht das schwedische Zugleitungssystem in der Mitte.

Wie bei den amerikanischen und englischen Eisenbahnen sind bei den schwedischen die wichtigsten Dienstzweige drei Abteilungen, nämlich der Bau-, Maschinen- und Verkehrsabteilung übertragen. Zur Verkehrsabteilung gehört, was in Deutschland Betrieb (im engeren Sinne, d. h. Fahr-, Stations- und Zugförderungsdienst) und Verkehr genannt wird. Administrativ werden die schwedischen Staatsbahnen in fünf Bezirke eingeteilt, jeder derselben ist in betreff des Verkehrs in (in der Regel drei) Verkehrsabschnitte eingeteilt, deren Chef Trafikinspektor genannt wird. Seine Expedition ist die Zugleitungsstelle für den ganzen Verkehrsabschnitt, der eine Länge von etwa 200—300 km hat. Zu Zugleitern werden besonders befähigte Personen bestellt, die selbständig alle zur Zugleitung gehörenden Geschäfte erledigen.

Bezeichnend für das schwedische System zum Unterschied von dem amerikanischen ist indessen, daß die Fahrpläne so ausführliche Mitteilungen in bezug auf Kreuzungen und Überholungen enthalten, daß der Zugleiter nur einzugreifen hat, wenn Verspätungen eintreten. Infolgedessen kann der Zugleiter in der Regel während seiner Freizeit und während der Nacht von seiner Wohnung aus die nötigen Befehle geben, so daß die Zahl der Zugleiter nicht zu groß wird (gewöhnlich drei für jeden Abschnitt, so daß jeder etwa jeden dritten Tag Dienst tut). In der Dienstzeit verrichtet der Zugleiter auch andere Arbeiten. Als vornehmstes Hilfsmittel bei der Zugleitung dient der bildliche Fahrplan.

Das schwedische Zugleitungssystem ist seit den Anfängen des Eisenbahnbetriebs in Anwendung, erhielt aber seine jetzige Gestaltung im Jahre 1906. Es ist weiter entwickelt worden durch die am 22. Juni 1922 ausgegebene „Förnyad Säkerhets- och signalordning“ (gültig seit 1. Juni 1923).

Auf schwedischen Bahnen mit Kleinbahnbetrieb ist ein besonders vereinfachtes System in Gebrauch, bei dem der Zugführer selbst Änderungen von Kreuzungen und Überholungen vornehmen darf. Außerdem haben auf Hauptbahnen bestimmte Knotenstationen die Befugnis, auf gewissen kürzeren Strecken mit Doppelgleisbetrieb die Folge hintereinanderfahrender Züge zu ändern, wenn diese verschiedene Richtungen einschlagen. Diese Ausnahmefälle, die nicht von besonderem Interesse sein dürften, werden hier nicht weiter behandelt.

III. Fährt ein Zug verspätet von einer Station ab oder wird befürchtet, daß dies der Fall sein wird, so muß der Zugleiter in der vom Trafikinspektor vorgeschriebenen Weise durch die Station unterrichtet werden. Wenn dann der Zugleiter Kreuzungen oder Überholungen verlegt, so gibt er den betreffenden Stationen entsprechende Anweisung. Besonders bemerkenswert ist hierbei, daß diese Anweisung des Zugleiters nicht eine befehlende, sondern nur eine empfehlende ist, daß also die Änderung erst nach einer erneuten Anweisung seitens des Vorstehers der neuen Kreuzungs- oder Überholungsstation erfolgt. Hierin liegt eine große Sicherheit. Sollte es sich nämlich zeigen, daß die erwähnte Kreuzungs- oder Überholungsstation die Kreuzung usw. aus irgendeinem Grunde nicht annehmen kann, so entfällt die vorgeschlagene Änderung. Der Zugleiter kann dann, wenn er will, einer anderen Station eine neue Anweisung geben. Die Verantwortung über die Ausführung der Änderung ruht also nicht auf dem Zugleiter, sondern auf dem Stationsvorsteher selbst.

Für Kreuzungs- und Überholungsänderungen gilt allgemein, daß das Stationspersonal, welches davon berührt wird, darüber unterrichtet werden soll, daß in allen Anweisungen der Name der Station, auf der eine Kreuzung oder Überholung stattfinden soll, vollständig ausgeschrieben wird, daß das Bahnbewachungspersonal in Kenntnis gesetzt wird, und daß für schriftliche Weisungen an das Zugpersonal besondere Befehlmuster in Blockform verwendet werden.

IV. Verlegen von Zugkreuzungen. Soll auf eingleisiger Bahnstrecke eine Kreuzung zwischen den Zügen 1 und 2 von der Station C nach A (s. Abb. 1) verlegt werden, so gibt der Zugleiter folgende Anweisung sowohl an A als an C:

(1) . . . „Verlege Kreuzung zwischen Zügen 1 und 2 nach A.“

Diese Anweisung wird telegraphisch oder telephonisch übermittelt, in diesem Fall soll die Anweisung vom Zugleiter an den Zugexpedienten persönlich telephoniert werden.

Der Zugexpedient der neuen Kreuzungsstation (A) soll

a) sich vergewissern, daß kein Hindernis für die Kreuzung auf der Station besteht;

b) dem Zugführer und dem Lokomotivführer des Zuges 1 schriftliche Weisung über die Kreuzung erteilen, falls der Zug schon eingelaufen ist; wenn der Zug 1 durchfährt oder nur Bedarfsaufenthalt hat, soll der Zugexpedient sich vergewissern, daß das Einfahrsignal auf Halt steht und Anstalten dafür treffen, daß der Zug in durchaus gesicherter Weise eingeführt wird (= außerfahrplanmäßiges Anhalten von Zügen im allgemeinen);

c) nach diesen Maßregeln telegraphisch folgende Dienstanweisung an den Zugleiter und an C und B erteilen:

(2) . . . „Zug 2 soll bis A vorgehen und daselbst Zug 1 kreuzen.“

Diese Anweisung kann, wenn erforderlich, dahin erweitert werden, daß Zug 2 in eine andere Fahrstraße als die gewöhnliche geführt werden soll.

Der Zugexpedient der früheren Kreuzungsstation (C) soll:

a) die Anweisung von A mit der des Zugleiters vergleichen,

b) dem Zugführer und dem Lokomotivführer des Zuges 2 Abschrift der Anweisung von A geben.

Danach kann Zug 2 von C abgelassen werden (natürlich nachdem außerdem der Zug in gewöhnlicher Weise angeboten worden ist).

Kann die Station A die Kreuzung nicht annehmen, so lehnt der Zugexpedient in A sie ab, indem er dem Zugleiter und dem Zugexpedienten in C antwortet: „Zug 2 kann Zug 1 nicht in A kreuzen“, wonach die vorgeschlagene Änderung wegfällt.

Es ist klar, daß, wenn z. B. Zug 2 in C nicht fahrplanmäßig anhält, er doch hier angehalten werden muß, um die Abschrift der Anweisung von A entgegenzunehmen. In gleicher Weise gilt das, wenn Zug 1 in A nicht anhält, er dort zur Entgegennahme der Anweisung angehalten werden muß, auch wenn Zug 2 schon in A angekommen sein sollte. Um in gewissen Fällen hierdurch entstehende Zeitverluste zu vermeiden, kann der Zugleiter seine Anweisung auch vor A und C gelegenen Stationen übermitteln, z. B. X und Y, wobei die Anweisung wie folgt lauten wird:

(1a) . . . „Verlege Kreuzung zwischen Zügen 1 und 2 nach A. X gibt Anweisung für 1. . . . Ausführungsanweisung für 2 auch nach Y.“

Die Anweisung für 2 muß dann auch X und Y übermittelt werden. X gibt A schriftlichen Befehl für Zug 1 betreffend die Kreuzung in A und teilt A mit, daß die Anweisung gegeben worden ist. Y gibt statt C Abschrift der Ausführungsanweisung betreffend Zug 2 und teilt C mit, daß die Anweisung gegeben worden ist.

Bei der Verlegung einer Kreuzung von einer eingleisigen nach einer doppelgleisigen Bahnstrecke und umgekehrt wird die doppelgleisige Strecke gleichsam als Station betrachtet; die Grenzstation zwischen der doppelgleisigen und eingleisigen Strecke antwortet auf die erteilten Anweisungen.

V. Verlegen von Überholungen. Bei Änderungen der Zugfolge zwischen zwei in derselben Richtung verkehrenden Zügen können folgende Fälle eintreten:

1. Rückwärts verlegte Überholung (die Überholung wird entgegen der Fahrrichtung der Züge verlegt),

2. Vorwärts verlegte Überholung (die Überholung wird in der Fahrrichtung der Züge verlegt) oder

3. Änderung der Zugfolge, ohne daß eine Überholung stattgefunden hat oder stattfinden wird.

VI. Bei rückwärts oder vorwärts verlegter Überholung (Abbildungen 2 und 3) gibt der Zugleiter folgende Anweisung nach B:

(3) . . . . . „Laß Zug 2 Zug 4 in B überholen."

Der Zugexpedient der neuen Überholungsstation (B) soll

a) sich vergewissern, daß kein Hindernis für die Überholung besteht,

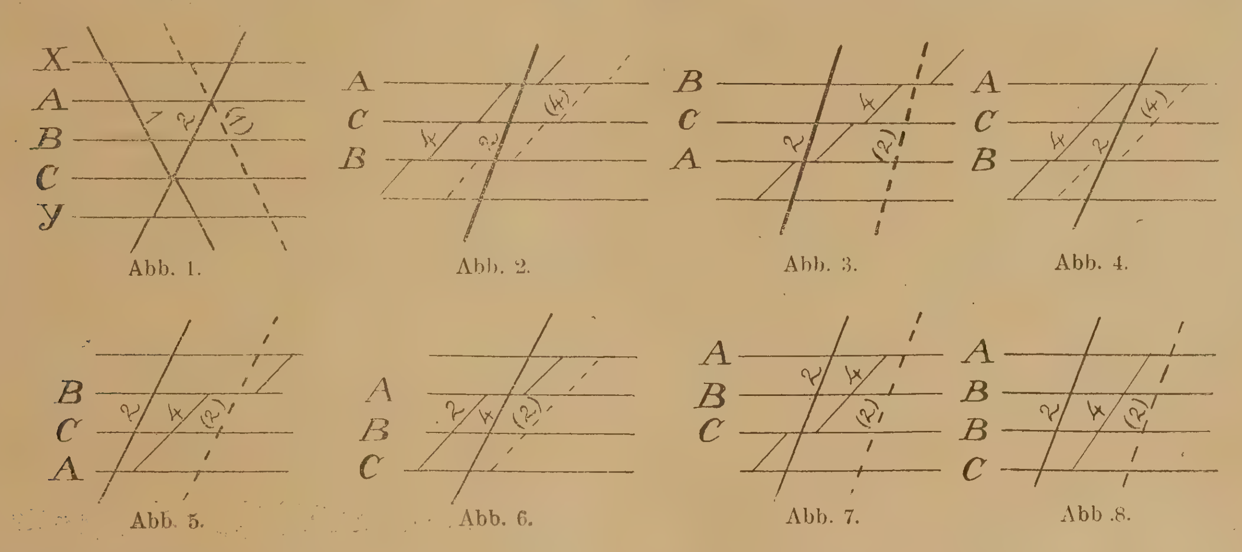


Abb. 1. Abb. 2. Abb. 3. Abb. 4. Abb. 5. Abb. 6. Abb. 7. Abb .8.

b) folgende Ausführungsanweisung an den Zugleiter sowie nach C und A übermitteln:

(4) . . . . „Zug 2 soll 4 in B überholen."

Damit ist die Änderung festgestellt. Keiner von den Zügen ist von der Änderung zu benachrichtigen.

Bei rückwärts verlegter Überholung gilt, daß wenn der zu überholende Zug (4) nicht in der Station (B) angekommen war, als die Weisung des Zugleiters eintraf, und wenn der Zug keinen oder nur Bedarfsaufenthalt hat, der Zugexpedient, ehe er die Ausführungsanweisung erläßt, sich zu vergewissern hat, daß das Einfahrsignal auf Halt steht und Anstalten treffen muß, um den ankommenden Zug mit besonders vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln einzuführen (= außerfahrplanmäßiges Anhalten im allgemeinen).

Die Grenzfälle, welche in diesem Falle eintreten können, sind:

1. Überholung wird eingelegt (Abb. 4 und 5) oder
2. Überholung wird aufgehoben (Abb. 6 und 7).

In den Grenzfällen (1) ist es notwendig, sich klarzumachen, einerseits, ob die Überholung als rückwärts oder als vorwärts verlegte angesehen werden kann, anderseits, welche Station als frühere Überholungsstation angesehen werden soll. Es wird deshalb vorgesehen:

daß eine Überholung, welche eingelegt wird, als rückwärts verlegte Überholung (Abb. 4) angesehen werden soll, wenn die geänderte Zugfolge anfängt, und als vorwärts verlegte (Abb. 5), wenn die geänderte Zugfolge an der neuen Überholungsstation (B) aufhört. Als frühere Überholungsstation wird in diesem Falle die Station (A) betrachtet, welche samt der neuen Überholungsstation die Bahnstrecke begrenzt, wo die Zugfolge umgekehrt worden ist;

wenn eine Überholung aufgehoben wird (Abb. 6 und 7), ist das unter VII Gesagte anzuwenden.

VII. Soll eine Überholung aufgehoben werden (Abb. 6 und 7) oder sonst die Zugfolge geändert werden, ohne daß eine Überholung stattgefunden hat oder stattfinden wird (Abb. 8), so gibt der Zugleiter folgende Anweisung an die Station (C), wo die geänderte Zugfolge anfangen wird:

(5) . . . . . „Laß Zug 2 hinter 4 nach A abfahren."

Der Zugexpedient in C soll dann folgende Ausführungsanweisung an den Zugleiter sowie an B und A übermitteln:

(6) . . . . . „Zug 2 fährt hinter 4 nach A."

Damit ist die Änderung festgestellt. Keiner der Züge soll benachrichtigt werden.

VIII. Alle in VI und VII angegebenen Anweisungen dürfen telegraphisch oder telephonisch übermittelt werden.

Kann die in VI oder VII erwähnte Änderung nicht erfolgen, so verständigt der Zugexpedient der Station, an die der Zugleiter seine Anweisung gegeben hat, den Zugleiter dahin, „daß Zug 2 Zug 4 in B nicht überholen kann" bzw. „Zug 2 nicht hinter 4 nach A ausfahren kann", wonach die Änderung wegfällt.

IX. Für Kreuzungs- und Überholungsänderungen gibt es auch folgende, obgleich weniger oft angewendete Verfahren:

1. der verspätete Zug wird eingestellt und als Sonderzug gefahren;

2. ein sog. „geänderter Fahrplan" wird für den betreffenden Zug aufgestellt, ohne daß dieser im voraus eingestellt worden ist; dieses Verfahren wird in der Regel nur ausnahmsweise und für Züge angewendet, die starke Verspätung haben, kann aber auch angewendet werden für Züge, denen eine frühere Lage im Fahrplan angewiesen werden soll, jedenfalls aber nur, wenn die Herausgabe des geänderten Fahrplans so zeitig möglich ist, daß die neuen Kreuzungs- und Überholungsstationen Zeit haben, die Bestimmungen anzunehmen und zu quittieren, ehe sie ausgeführt werden sollen.

Staatssekretär Stieler.

In der Flut der politischen und wirtschaftlichen Ereignisse unserer Tage werden die wehmütigen Gefühle des Abschieds von Menschen, mit denen man in gemeinsamer Arbeit verbunden war, leider schon zu bald von der Fülle neuer Ereignisse gewaltsam verscheucht. Aber wenn man von seltenen Naturen, von Persönlichkeiten im wahren Sinne des Wortes, scheiden muß, so gehen unsere Gedanken auch aus dem Drang der Tagesarbeit immer wieder zu ihnen zurück. Es fehlt uns dann zunächst bei unserem Tageswerk etwas von dem, was unserer Arbeit Ziel und Richtung gab, und ein — wenn auch flüchtiges — Gefühl des Zagens befällt uns, ob wir die gewaltigen Aufgaben, die in nächster Zukunft zu lösen sind, ohne den klugen Rat und die klar blickende Entscheidung des Mannes, dessen Arbeitsplatz heute leer ist, zu meistern vermögen.

Staatssekretär Karl Stieler hat vor wenigen Tagen infolge seiner geschwächten Gesundheit aus dem Reichsverkehrsministerium scheiden müssen. Die ihm näherstanden, wußten schon länger, daß seine Gesundheit nach seiner Überzeugung die Bürde des Amtes nicht mehr trug, wiewohl er seinem Körper das Menschenmöglichste zutraute und keine Schonung für sich selber kannte. Sein Ausscheiden kann daher, wenn auch schmerzen, so doch nicht überraschen.

Was für alle, die unter Stielers Leitung schaffen durften, in den Annalen der deutschen Eisenbahngeschichte eingegraben steht, darf auch für den großen Kreis der Fachgenossen durch einen kurzen Rückblick festgehalten werden.

Karl Stieler wurde 1864 als Kaufmannssohn zu Heilbronn geboren, studierte nach dem Besuch des Gymnasiums seiner Vaterstadt in Tübingen und München Rechtswissenschaft und wurde 1891 zum Gerichtsassessor ernannt. Nach kürzerer Tätigkeit als Amtsrichter (bis 1896) und als Finanzassessor bei der württembergischen Domänendirektion (bis 1899) tritt Stieler bei der Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen ein, wo er 1900 zum Mitglied und Finanzrat ernannt wird. Schon 1904 wird er als Vortragender Rat in das Reichseisenbahnamt berufen, wo er bis 1907 tätig ist. In diesem Jahre ruft ihn sein Heimatland in die Verkehrsabteilung des Württembergischen Ministeriums der Auswärtigen Angelegenheiten, um ihn dann 1908 an die Spitze der Württembergischen Staatseisenbahnen zu stellen.

In dieser Stellung hat er von 1908 bis zum Oktober 1919 Vorbildliches geleistet. Durch kluge und geschickte Maßnahmen gelang es ihm, trotz der verhältnismäßig ungünstigen Lage der Württembergischen Staatsbahnen, die finanziellen Ergebnisse günstig zu gestalten, ohne dabei den Ausbau und die Ausrüstung des Netzes zu vernachlässigen. Aber neben der Sorge um das eigene Netz beschäftigte ihn schon damals der Gedanke einer engeren Zusammenfassung der deutschen Staatseisenbahnen, und an der Schaffung beispielsweise des Staatsbahn-Wagenverbandes hatte er hervorragenden Anteil. Während des Weltkrieges reifte dann bekanntlich der Gedanke einer engeren Betriebsmittel- und Finanzgemeinschaft zwischen Preußen, Württemberg und Baden, und auch bei dem Plane, diese Gemeinschaft auf die gesamten deutschen Bahnen auszudehnen (Heidelberger Programm), war Stieler besonders beteiligt. Nach dem Zusammenbruch, der sich, Dank seiner Umsicht bei den Württembergischen Staatsbahnen in verhältnismäßig milden Formen vollzog, wirkte er bei der Ausgestaltung der Eisenbahnbestimmungen in der Weimarer Verfassung mit.

Es war deshalb verständlich, daß die Reichsregierung, als sie im Jahre 1919 ein besonderes Reichsverkehrsministerium bildete und damit die Leitung der Verreichlichungsverhandlungen in die Hand nahm, den bisherigen Staatsrat Stieler zum Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium ernannte.

Die um ein Jahr vordatierte Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen ist Stielers Werk. Er hat nie ein Hehl daraus gemacht, daß die gefundene Lösung alles andere als ideal war, aber er hat sich mit der ihm innewohnenden Pflichttreue und mit dem ihm besonders eigenen Takt dieser Aufgabe unterzogen, die er gerade auf organisatorischem Gebiet als die „Quadratur des Zirkels" zu bezeichnen pflegte.

Mit dem Inkrafttreten der Verreichlichung begann dann die eigentliche aufbauende Tätigkeit innerhalb der Reichsbahn. Die überragende Stellung der preußischen Verwaltung in der neuen Organisation hat Stieler ebenso erkannt und berücksichtigt, wie die Erhaltung der Eigenart der einzelnen Verwaltungen. Seine umfassende Kenntnis der einzelnen Dienstzweige, zu der er als Präsident einer großen selbständigen Verwaltung gelangt war, gab ihm das sichere Urteil in der Fülle der großen Fragen, deren Lösung die letzten Jahre von der Deutschen Reichsbahn erheischten.

Die Wirtschafts- und Finanzfragen standen dabei für ihn obenan. Als Vorsitzender des neugeschaffenen Reichseisenbahnrats, dessen Verhandlungen er meisterhaft leitete, und infolge seiner steten Fühlung mit den großen Verbänden und den führenden Männern der Wirtschaft behielt er dauernd den Einblick in die Bedürfnisse der Wirtschaft, namentlich auf tariflichem Gebiet. Die Staffeltarife und die neuen Ausnahmetarife der Reichsbahn sind unter seiner Mitwirkung entstanden und entwickelt worden. Aber diese Sorge für die Wirtschaft hinderte ihn nicht, mit Zähigkeit die Ausgleichung der Ausgaben durch die Einnahmen, d. h. die Balancierung des Budgets, zu erstreben und an ihr, nachdem am 1. Januar 1922 das Ziel erreicht war, festzuhalten —, bis der Ruhreinbruch den Erfolg wieder aufhob. Währungsfragen beschäftigten ihn in letzter Zeit besonders stark, und die Mitarbeit an den am 1. November zur Einführung gelangenden Goldtarifen gehört zu seinen letzten dienstlichen Aufgaben.

Staatssekretär Stieler hatte einen klaren Blick auch für die politischen Ereignisse der letzten Jahre. Bei aller Hervorkehrung der fachlichen Interessen vergaß er nie, bei seinen Anordnungen die politischen Möglichkeiten abzuwägen und einzuschätzen. Er liebte die neuen Verhältnisse nicht im geringsten, aber er übersah sie und suchte sie für die Verwaltung nutzbar zu machen. Auch auf außenpolitischem Gebiet. Die Wiederanknüpfung der internationalen Beziehungen hat er besonders gefördert; in Genua war er der Reichsregierung ein unentbehrlicher Berater in Verkehrsfragen, und in der neugebildeten Union vertrat er die Reichsbahn 1922 auf der Konferenz zu Paris. Daß das Jahr 1923 erneut unter dem Zeichen eines französischen Machthungers stand, der das zarte Pflänzchen der internationalen Interessengemeinschaft mit rauher Hand zerstörte, raubte ihm ein gut Teil seines bisherigen Optimismus. Staatssekretär Stieler war seinen Mitarbeitern ein gütiger Vorgesetzter von stets gleichbleibender Freundlichkeit. Die unter seiner Leitung stattfindenden Besprechungen waren frei von bürokratischer Steifheit; bei allem Ernst, mit dem die Verhandlungen vor sich gingen, durfte auch aus Untergebenenmund manchmal ein kräftiges Wort und zur rechten Zeit ein Scherz gewagt werden, wahrlich nicht zum Schaden der Sache! Und moderne Gedanken und die Vorschläge zu neuen Wegen fanden immer Gehör und willige Prüfung.

„Mir und meinen Vorgängern," so heißt es in dem Abschiedsschreiben des Reichsverkehrsministers an den Scheidenden, „waren Sie ein unentbehrlicher, stets selbstloser und sachlicher Berater. Ihre umfassenden Fachkenntnisse, Ihre vorbildliche Pflichttreue, Ihre Kunst ruhiger Vermittlung in schwierigen Konflikten hat uns unsere schwere Aufgabe in wertvollster Weise erleichtert." Dem Wunsche baldiger Genesung im schönen Schwabenlande dürfen wir Zurückbleibenden die Hoffnung hinzufügen, daß Staatssekretär Stieler an dem Wiedererstarken des deutschen Eisenbahnwesens auch in Zukunft noch tätigen Anteil nehmen möge.

A. S.

*

Der Reichspräsident hat am 26. Oktober 1923 an Staatssekretär Stieler das nachstehende Schreiben gerichtet:

Der Reichspräsident. Berlin, den 26. Oktober 1923.

Sehr geehrter Herr Staatssekretär!

Mit dem Gefühl lebhaften Bedauerns habe ich Ihrem Wunsche, mit Rücksicht auf ihre geschwächte Gesundheit in den Ruhestand zu treten, entsprochen. Als es galt, die Verreichlichung der Ländereisenbahnen durchzuführen, wurden Sie, der bewährte Leiter Ihres heimatlichen Eisenbahnwesens, als hervorragender Fachmann für diese Aufgabe ausersehen; Sie haben seither als Staatssekretär des neugebildeten Reichsverkehrsministeriums die Ihnen gestellte überaus schwierige Aufgabe mit Tatkraft und Geschick gelöst und in der Folge alle Ihre Kräfte dem Ziele gewidmet, die Reichsbahn der Gesundung, namentlich auch in finanzieller Hinsicht, zuzuführen.

Es ist mir eine angenehme Pflicht, Ihnen, sehr geehrter Herr Staatssekretär, für die Verdienste, die Sie sich um das Reichseisenbahnwesen und das Vaterland erworben haben, den herzlichsten Dank des Reiches und meine besondere Anerkennung auszusprechen.

Mit den besten Wünschen für Ihr persönliches Wohlergehen und der Versicherung meiner vorzüglichen Hochachtung bin ich

Ihr sehr ergebener

gez. Ebert, Reichspräsident.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Goldtarife bei der Reichsbahn.** Als Folge der zunehmenden Umstellung der deutschen Wirtschaft auf die Goldmarkrechnung wird auch die Deutsche Reichsbahn zum 1. November d. J. im Personen- und Güterverkehr zum Goldrechnungstarif übergehen. Die bisherigen Grundzahlen, die durch Vervielfachung mit der Schlüsselzahl den zu erlegenden Papiermarkbetrag ergaben, werden auch künftig der Tarifberechnung zugrunde gelegt, nur mit dem Unterschiede, daß die Vervielfachung mit dem jeweiligen Kurs der Goldmark erfolgt. Der Umrechnungskurs der Goldrechnungsmark in die Papiermark wird täglich auf Grund des amtlichen Dollarkurses an der Berliner Börse festgesetzt und den Eisenbahndienststellen telegraphisch mitgeteilt. Dieser auf Milliarden abzurundende Umrechnungskurs gelangt am nächsten Tage für die Umrechnung der Goldtarifsätze in Papiermark zur Anwendung.

Die Abfertigung der Reisenden erfolgt in derselben Weise und an denselben Schaltern wie bisher. Besondere Einrichtungen, wie Verweisung an bestimmte Schalter, im Notfalle an bestimmte Wechselkassen, lassen sich dort nicht umgehen, wo bei zunehmendem Umlauf von Rentenmark, Dollarschatzanweisungen, Goldanleihe usw. die Umrechnung am Zahlkartenschalter die Abfertigung zu sehr aufhalten würde. An der viertägigen

Gültigkeit der Fahrkarten ändert sich auch bei Einführung der Goldmark nichts. Die Rückgabe der Fahrkarten am Schalter ist nur am Lösungstage zugelassen. Fahrgeld, Gepäck, Fracht usw. werden zum Goldkurse am Tage der Zahlungsanweisung erstattet. Frachtstundung findet nur noch auf Goldbasis statt. Nachnahmen sind nur noch in Goldmark zugelassen. Der zehnprozentige Zuschlag bei Überweisungsfrachten fällt mit Einführung des Goldumrechnungstarifes weg.

— **Vorläufige Ermäßigung der Eisenbahntarife für Monats- und Wochenkarten.** Da die Tarife der Reichseisenbahnen mit dem 1. November auf Goldmark umgestellt werden, Gehälter und Löhne aber noch nicht auf Goldmarkbasis aufgebaut sind, hat der Reichsverkehrsminister die Preise der Monats-, Schülermonats-, Wochen- und Kurzarbeiterwochenkarten vorübergehend auf 50 % ermäßigt. Gleichzeitig werden die Mindestpreise von 8 km auf 4 km, und zwar auf 10 ₰ in der 4. Kl., auf 15 ₰ in der 3. Kl., auf 45 ₰ in der 2. Kl. und auf 90 ₰ in der 1. Kl. festgesetzt. Ferner wird ab 1. November als Übergangsmaßnahme für Kurzarbeiter, die nur an einem Tage in der Woche arbeiten, eine einfache, für Hin- und Rückfahrt gültige Karte 4. Kl. mit dem Stempel „Rückfahrt" ausgegeben, gegen tarifmäßigen Ausweis, daß nur an einem Tage in der Woche gearbeitet wird. Über den Berliner und Hamburger Stadt-, Ring- sowie Vorortverkehr werden noch besondere Bestimmungen getroffen.

— **Reichsbahn und Kohlenbergbau.** Halbamtlich wird mitgeteilt: In weiten Kreisen scheint ein Widerspruch darin gefunden zu werden, daß im deutschen Steinkohlenbergbau aus Absatzmangel Feierschichten eingelegt werden müssen, während die Reichsbahn ihren dringendsten Kohlenbedarf nicht aus dem Inlande decken kann und zum Bezuge ausländischer Kohle genötigt ist. Hierzu erfährt W. T. B. von unterrichteter Seite:

Die Reichsbahn legt heute mehr als je den größten Wert darauf, ihren Dienstkohlenbedarf ausschließlich im Inlande zu decken. Deshalb hat sie mit allem Nachdruck die Bestrebungn auf Hebung der einheimischen Kohlenproduktion unterstützt. Leider ist es schon im vorigen Jahre der deutschen Steinkohlenindustrie trotz ständiger dringender Anmahnungen nicht gelungen, die von der Reichsbahn benötigten Lokomotivkohlenmengen restlos zu liefern, so daß die Reichsbahn einen Teil der Kohlen aus dem Auslande beziehen mußte. Durch den Ruhreinbruch hat sich die Fehlmenge der Reichsbahn an einheimischen Lokomotivkohlen auf monatlich etwa 700 000 t erhöht, die bisher aus dem Auslande gekauft werden mußten.

Der Rückgang der Dienstkohlenbestände müßte zum Erliegen des Eisenbahnbetriebes führen, wenn nicht für die Fehlmenge der nächsten Monate alsbald Ersatz beschafft wird. Die fortdauernde Abschließung des Ruhrgebietes durch die Besatzungsmächte macht es aber der Reichsbahn zunächst unmöglich, sich in ihrem Kohlenbezug auf das Inland zu beschränken. Je mehr einheimische Lokomotivkohle — über das bisherige Maß hinaus — fortan geliefert wird, um so geringer wird die Menge der anzukaufenden Auslandskohlen sein. Die Reichsbahn ist also an der Steigerung der Kohlenförderung aufs erheblichste interessiert und würde es weiter sehr begrüßen, wenn an sie alle verfügbaren und im Lokomotivbetrieb verwendbaren Grobkohlen geliefert würden; sie ist durchaus bereit, Erleichterungen in den Sorten- und Qualitätsansprüchen zu gewähren, um möglichst große Mengen zu erhalten.

Die Reichsbahn hofft, daß in absehbarer Zeit die Dienstkohlenlieferung in verstärktem Umfange erfolgt, damit der heute unvermeidbare Auslandskohlenbezug im Interesse der deutschen Volkswirtschaft vermindert werden kann.

— **Scharfe Einschränkungen im Personenverkehr.** Ein Vertreter des W. T. B. befragte den Reichsverkehrsminister, wie es mit den angekündigten Einschränkungen im Personenverkehr stehe. Der Reichsverkehrsminister führte dazu aus:

In einer Zeit, in der vom Reich verschärfte Maßnahmen zur Gesundung der Wirtschaft eingeleitet werden, wird sich niemand der Notwendigkeit einschneidender Einschränkungen im Personenverkehr verschließen können. Mit den bisher üblichen Einschränkungen ist nicht auszukommen. Wenn erfolgreiche Arbeit geleistet, höchste Wirtschaftlichkeit bei geringstem Aufwand und größtmöglicher Befriedigung der wichtigsten Verkehrsbelange erreicht werden soll, wird der Personenzugfahrplan der Reichsbahn nach kaufmännischen Grundsätzen: „Keine Leistungen unter den Selbstkosten", von Grund auf neu umgebaut werden müssen. Ich beabsichtige, folgendermaßen vorzugehen: Schlechtbesetzte Schnell-, Eil- und Personenzüge müssen wegfallen. Nur solche Züge dürfen gefahren werden, deren Selbstkosten durch die Einnahmen einigermaßen gedeckt werden. Ausnahmen werden natürlich zur Aufrechterhaltung des wirtschaftlichen Lebens nicht immer zu umgehen sein. Auch im Auslandsverkehr ist die Beseitigung unwirtschaftlicher Zugläufe erforderlich. Da ihm jedoch für die Wiederbelebung der deutschen Wirtschaft besondere Bedeutung zufällt, werden wir vermeiden, irgendwelche Verbindungen mit dem Ausland ganz abzuschneiden. Die beschleunigten Personenzüge, denen bei der wirtschaftlichen Notlage weiter Volkskreise in Zukunft erhöhte Bedeutung zufällt, werden möglichst beizubehalten sein. Besonders die Vor-, Nach- und Bedarfszüge verursachen oft in hohem Grade unwirtschaftliche Leistungen. Hier wird die Notwendigkeit besonders geprüft werden. Auch die Möglichkeit, den Personenverkehr auf bestehende Güterzüge oder die Güterbeförderung auf Personenzüge zu verweisen, um dadurch Zugleistungen zu ersparen, wird ernstlich geprüft. Nicht unbeträchtliche Ersparnisse werden sich erzielen lassen, wenn der Fahrplan mehr als bisher den an Sonn- und Werktagen verschieden gestalteten Bedürfnissen angepaßt wird. Da der Berufsverkehr an Sonntagen größtenteils ruht oder doch geringer ist als an Werktagen, muß es gelingen, die sonntäglichen Leistungen, besonders im Winter, weiter herabzumindern. Es muß Vorsorge getroffen werden, daß die für den Ausflugsverkehr bestehenden Züge nur an solchen Tagen abgelassen werden, an denen es der Verkehrsumfang wirtschaftlich rechtfertigt, so daß sie bei schwachem Verkehr infolge schlechten Wetters ausfallen können. Wenn ersprießliches erreicht und die Zugstärke nach dem tatsächlichen Bedürfnis bemessen werden soll, ist eine unablässige Beobachtung der Platzausnutzung aller Züge und Klassen natürlich nicht zu entbehren. Die Stärke der Züge muß so festgesetzt werden, daß ein Vorspann nicht erforderlich ist. Auch in der Beistellung von Schlaf- und Speisewagen können und müssen Ersparnisse erzielt werden. Bei den D-Zügen, die nachmittags beginnen oder die ihr Ziel im Laufe des Nachmittags erreichen, können Speisewagen am ersten entbehrt werden. Eine Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit der Züge wird in Frage kommen, wenn hierdurch berechtigte Interessen nicht wesentlich geschädigt, aber Ersparnisse an den Zugförderungskosten erzielt werden können. Durch die Einschränkung der Zahl der Aufenthalte können erhebliche Kosten im Kohlenverbrauch erspart werden. In dieser Richtung wurden in größeren Bezirken schon beachtliche Erfolge erzielt. Es ist nicht mehr zu rechtfertigen, daß Schnell- und Eilzüge an Orten mit geringem Verkehr halten oder wenn an Stationen von geringer Verkehrsbedeutung sämtliche oder die Mehrzahl der Personenzüge anhalten. Die Betriebsführung auf den Nebenbahnen gestaltet sich vielfach besonders unwirtschaftlich. Sie wird deshalb ebenfalls einer eingehenden Nachprüfung bedürfen, um auch hier zu größerer Wirtschaftlichkeit zu gelangen. Hier werden gegebenenfalls die Züge auf ein oder zwei Paare eingeschränkt werden. Bei starkem Verkehr kann der Pendelverkehr mit nur einer Lokomotive und einer Begleitmannschaft eingerichtet werden. Die Vorarbeiten für diese Betriebsumstellung sind im Gange. Ich hoffe, daß deren Ergebnisse sich bald zum besten unserer Wirtschaft bemerkbar machten.

— **Der neue Stadtbahntarif.** Im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr ist infolge Umstellung der Personentarife auf Goldmark der Mindestgrundpreis der Einzelkarten vom 1. d. M. ab auf 15 Pf. in der 3. und 25 Pf. in der 2. Klasse festgesetzt worden. Der Zonenabstand beträgt in beiden Klassen 5 Pf. Die Mindestgrundpreise für Monatskarten belaufen sich auf 2 ℳ in der 3. und 3.50 ℳ in der 2. Klasse; jede weitere Preisstufe 50 Pf. mehr. Der Preisberechnung für Wochenkarten wird ¼ der Grundpreise für Monatskarten zugrunde gelegt. Die für Wochen- und Monatskarten des allgemeinen Verkehrs zugestandene Ermäßigung um 50 % wird auch den Monats- und Wochenkarten des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs zugute kommen.

— **Länderregierungen und Tarifänderungen der Reichsbahn.** Preußen hatte am 4. Mai den Antrag gestellt, die Reichsregierung um die Vorlage eines Gesetzentwurfes zu ersuchen, wonach eine Abänderung der Güter- und Personentarife der Deutschen Reichsbahn der vorherigen Zustimmung des Reichsrats und eines vom Reichstag zu bestimmenden Ausschusses bedarf. In den Ausschüssen des Reichsrats hat nun eine zweite Beratung stattgefunden, in der der Verkehrsminister die Erklärung abgab, daß in Zukunft diejenigen Maßregeln auf dem Gebiete des Tarifwesens und auch Ausnahmetarife, die von allgemeiner Bedeutung seien, rechtzeitig zusammen mit den Länderregierungen beraten werden würden. Mit Rücksicht auf diese Erklärung haben die Ausschüsse des Reichsrats im Einvernehmen mit den Vertretern Preußens beschlossen, zurzeit auf eine Beschlußfassung über den preußischen Antrag zu verzichten. Dieser Ausschußbeschluß wurde angenommen.

— **Das Notgeld der Deutschen Reichsbahn.** Es gelangen nunmehr auch 200- und 500-Millionen-Markscheine in den Verkehr. Sie sind auf einem seegrünen Papier, mit verschränkten, doppellinigen Quadraten als Wasserzeichen gedruckt und tragen den gleichen Wortlaut, wie die 100-Millionenscheine, jedoch als Ausgabetag den 10. Oktober 1923. In die Mitte des Untergrundes ist ein Flügelrad eingearbeitet. Der 200-Millionenschein ist 75 × 135 mm groß und hat irisfarbenen Untergrund braun-violett-braun, und trägt an der linken Seite die Wertbezeichnung in Braun „200 000 000“. Text, Serienbezeichnung und Nummer sind schwarz gedruckt. Der 500-Millionenschein ist 75 × 145 mm groß, hat irisfarbenen Untergrund, grün-grau-grün und trägt an der linken Seite in Schwarz die Wertbezeichnung „500 000 000“. Text, Serienbezeichnung und Nummer sind schwarz gedruckt.

— **Betriebseröffnung der Teilstrecke Geising-Altenberg (Erzgebirge).** Am 10. November 1923 wird die vorgenannte Teilstrecke der Schmalspurlinie (0,75-m-Spur) Heidenau-Altenberg (Erzgeb.) dem öffentlichen Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Güterverkehr übergeben. An ihr liegt außer dem Anschlußbahnhof Geising-Altenberg, der vom Tage der Betriebseröffnung die Bezeichnung „Geising“ erhält, nur der Bahnhof „Altenberg (Erzgeb.)“.

— **Lichtbildzwang für alle Reichsbahn-Zeitkarten.** In den letzten Monaten der stetig steigenden Teuerung hat die Benutzung der Wochen- und Monatskarten auf der Reichsbahn, die gegenüber den Einzelfahrkarten bedeutend billiger sind, immer mehr zugenommen. Im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr sind schätzungsweise 80 % aller Fahrgäste Zeitkartenfahrer. Die Spannung der Preise hat naturgemäß die Betrugsversuche zunehmen lassen, und auf einzelnen Berliner Strecken hatte sich die Eisenbahnverwaltung genötigt gesehen, den Lichtbildzwang einzuführen, wie er für die Zeitkarten der Straßenbahn besteht; die Monatskarten wurden durch eine Öse mit dem Lichtbild des Inhabers verbunden. Jetzt soll (voraussichtlich am 1. Januar 1924) der Lichtbildzwang auf sämtliche Monats- und Wochenkarten des Nah- und Fernverkehrs ausgedehnt werden. Man will jedoch auf das etwas umständliche Verfahren des „Ösens“ verzichten und ein neues Verfahren einführen; es besteht darin, daß Zeitkarte und Lichtbild auf einem Metallrahmen befestigt werden, und zwar vom Reisenden selbst durch einen mechanischen Verschluß. Die Metallrahmen werden von den Fahrkartenausgaben verkauft. Die neuen Zeitkarten werden in Zukunft nur einseitig bedruckt werden, damit die Rückseite für die Anbringung des Lichtbildes freibleibt.

— **Rückfahrkarten für Ferienkinder.** Bei den häufigen Erhöhungen der Eisenbahnfahrpreise war es nicht möglich, die Fahrpreise für die vom Verein „Stadtkinder aufs Land“ zur Erholung aufs Land entsandten Stadtkinder bei der Hinfahrt auch gleich für die Rückfahrt zu berechnen. Die Vereine waren dann häufig nicht in der Lage, die inzwischen stark erhöhten Rückfahrtkosten aufzubringen, so daß der Fortbestand des Hilfswerks in ernste Gefahr geriet. Die Klagen sind der Reichsbahnverwaltung vorgebracht worden, und der Reichsverkehrsminister hat entschieden, daß bis auf weiteres an die Kinder und ihre Begleiter wieder Fahrscheine für die Hin- und Rückfahrt unter Berechnung auch der Rückfahrtpreise nach den für die Hinfahrt geltenden Tarifen ausgegeben werden. Wenn die Hinfahrt am Tage nach einer Tariferhöhung angetreten, der Fahrschein jedoch vorher gelöst wird, sind die Fahrkosten für Hin- und Rückfahrt noch nach den am Lösungstage geltenden Sätzen zu berechnen.

— **Durchgangswagen nach den nordischen Ländern.** Die Schnellzüge D 11 und D 7 ab Berlin Stett. Bhf. 8.04 vm., ab Hamburg Hbf. 8.30 vm., an Kopenhagen 7.10 nm., bzw. D 12 und D 18 ab Kopenhagen 10.15 vm., an Hamburg 9.20 nm., an Berlin 9.06 nm., führen durchlaufende Wagen 1. und 2. Klasse Berlin-Hamburg-Kopenhagen; die Zuschlaggebühr für die Benutzung dieser Kurswagen beträgt für die Reisenden 1. Klasse wie bisher 3 dänische Kronen, während sie für Reisende 2. Klasse auf 2 dänische Kronen ermäßigt wurde. — In den Schnellzügen D 13/18 ab Berlin Stett. Bhf. 9.30 vm., ab Hamburg Hbf. 8.30 vm. (über Saßnitz-Trälleborg) an Stockholm 9.45 vm., an Kristiania 12.20 nm., ab Kristiania 5.45 nm., ab Stockholm 7.45 nm., an Hamburg 9.20 nm., an Berlin 8.37 nm. laufen seit dem 15. Oktober Kurswagen Berlin- und Hamburg-Stockholm und -Kristiania. Die Preise der Zuschlagkarten, die bei Vorausbestellung von Plätzen für diese Wagen in allen MER-Büros ausgegeben werden, betragen in der 1. Klasse 3 schwed. Kronen, in der 2. Klasse 2 schwed. Kronen. — Da die Paß- und Handgepäckrevision jetzt allgemein in den Zügen durchgeführt wird, gewinnt die Benutzung durchlaufender Wagen besonders an Bequemlichkeit und Annehmlichkeit.

— **Ausfall von Schnellzügen Berlin-Hamm (Elberfeld).** Die Schnellzüge D 30/31 Berlin-Hamm sind vom 25. Oktober ab wegen ungenügender Benutzung ausgefallen; damit geht auch die Tagesverbindung Berlin-Elberfeld verloren: ab Berlin Potsd. Bhf. 1.00 nm., über Magdeburg-Braunschweig-Hildesheim, an Hameln 6.26 nm., Bad Pyrmont 6.47 nm., Soest 8.59 nm. (Elberfeld 11.44 nm.), Hamm 9.28 nm.; ab Hamm 9.45 vm. (ab Elberfeld 6.43 vm.), ab Soest 10.13 vm., Bad Pyrmont 12.23 nm., Hameln 12.42 nm., an Berlin Potsd. Bhf. 6.16 nm. — Zwischen Frankfurt (Main) und Passau sind die Schnellzüge D 157/158 ausgefallen, so daß die günstige Verbindung Wien-Hamburg mit durchlaufenden Wagen Wien-Hamburg nicht mehr besteht: ab Wien Westbhf. 11.00 nm., an Passau 6.10 vm., Frankfurt (Main) 3.41 nm., an Hamburg Hbf. 10.47 nm., ab Hamburg 7.08 vm., ab Frankfurt 2.02 nm., Passau 2.00 vm., an Wien Westbhf. 8.00 vm.

— **Der Hauptbeamtenrat für die Einheit der Reichsbahn.** Der Hauptbeamtenrat der deutschen Reichsbahnen bekannte sich in seiner Vollsitzung vom 24. Oktober, an der die Personalvertreter von ganz Preußen, Hessen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg teilgenommen haben, erneut feierlichst zur Einheit des Deutschen Reiches mit einer im Besitz und Betrieb des Reiches befindlichen Reichsbahn.

In seiner Gesamtheit wird der Hauptbeamtenrat sich trotz aller Zersplitterungsversuche alle Zeit fühlen als Verteidiger der errungenen Einheit auf dem Gebiet des deutschen Eisenbahnwesens und in diesem Sinne tatkräftig mitwirken am Wiederaufbau unseres schwergeprüften deutschen Vaterlandes.

— **Paß- und Sichtvermerk für Danzig.** Das staatliche Grenzkommissariat Marienburg (Westpreußen) führt Klage darüber, daß noch immer Reisende mit ungenügenden oder unvollständigen Reisepapieren an der Grenze des Freistaates Danzig eintreffen. Es wird eindringlichst darauf hingewiesen, daß für Reisen nach Danzig Paß- und Sichtvermerkszwang besteht; soweit In- und Ausländer jedoch ihren Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt im Reichsgebiet haben, genügt an Stelle des Sichtvermerks ein vom zuständigen Finanzamt erteilter Unbedenklichkeitsvermerk. Niemals berechtigt aber ein Personalausweis statt eines Passes zur Einreise.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

Am	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
5. 10. 1923 das	397 250 000 fache	60 000 000 fache	194 000 000 fache
12. 10 1923 „	2 618 000 000 „	200 000 000 „	1 167 000 000 „
19. 10. 1923 „	6 700 000 000 „	800 000 000 „	3 150 000 000 „
26. 10. 1923 „	33 500 000 000 „	7 000 000 000 „	17 500 000 000 „

— **Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen.** Die Verwaltungsakademie Berlin veranstaltet im Winterhalbjahr 1923/24 in der Berliner Universität einen Sonderlehrgang für Eisenbahnbeamte. Er enthält folgende Vorlesungen:

29. Oktober 5—7 Uhr: Tarifpolitik der Reichsbahn. Min.-Rat Niemack.

5. November 5—7 „ }
12. „ 5—7 „ } Der Reiseverkehr und die Förderung des Fremdenverkehrs. Oberinspektor Wagnitz.

19. „ 5—7 „ Neuerungen im Werkstättenwesen. Geh. Baurat, Min.-Rat Kühne.

26. „ 5—7 „ Rationalisierung des Betriebes. Min.-Rat Dr. Ing. Tecklenburg.

3. Dezember 5—7 „ Neuerungen in der Elektrisierung der Hauptbahnen. Min.-Rat Wechmann.

10. „ 5—7 „ Personalauswahl und Personalausbildung vom Standpunkt der Wirtschaftlichkeit. Geh. Baurat, Dr. Ing. Schwarze.

17. „ 5—7 „ Der Personenverkehr im Rahmen der Volkswirtschaft. Geh. Reg.-Rat, Min.-Rat Knebel.

1924.		
7. Januar	5—7 Uhr	Betriebsleitung. Reichsbahn-Direktions-Präsident Heinrich.
14. „	5—6 „	
14. „	6—7 „	Beamten- und Angestelltenrecht. Geh. Reg.-Rat, Min.-Rat Dr. Roser.
21. „	5—7 „	
28. „	„	Wirtschaftliches und Unwirtschaftliches in unserm täglichen Leben. Geh. Reg.-Rat, Min.-Rat Dr. Sarter.
4. Februar	„	
11. „	5—7 „	Finanzfragen der Reichsbahn. Min.-Rat Dr. Homberger.
25. „	5—7 „	Die neuen Laufbahnen bei der Reichsbahn. Ober-Reg.-Rat Menert.

Der Lehrgang ist in Zusammenarbeit mit dem Reichsverkehrsministerium aufgestellt worden und dient der fachwissenschaftlichen Fortbildung, namentlich der wirtschaftlichen Schulung der Eisenbahnbeamten. Beginn am 29. Oktober 1923. Näheres im Sekretariat der Akademie, Berlin, Charlottenstr. 50/51, in den Geschäftsstunden von 9—5 Uhr.

— **Eisenbahnverkehr der bremischen Häfen.** Nach Mitteilung des Weserbundes stellt sich der Eisenbahnverkehr der bremischen Häfen (ohne Weserbahnhof und Hohetorshafen) im September d. J. wie folgt:

1. Umschlag in Bremen.
   a) Von Bahn zu Schiff: 76 740 t, davon u. a. 72 230 t Stückgut, 1100 t Kali, 1100 t Salz.
   b) Von Schiff zu Bahn: 45 800 t, davon u. a.: 7350 t Stückgut, 7240 t Kohlen, 7220 t Baumwolle, 4000 t Erz, 2400 t Tabak, 2300 t Korkholz, 2300 t Roheisen, 2300 t Koks, 1420 t Wolle, 1200 t Phosphat, 1010 t Lumpen, 1000 t Cellulose.
2. Verkehr mit dem Deutschen Reich.
   a) Bahnversand aus See-Einfuhr:
   Von Bremen Zollausschluß: 5055 Wagen mit Gütern, überwiegend aus England; im einzelnen u. a.: 1510 Wg. mit Kohlen aus England, 7300 Wg. mit Baumwolle, vorwiegend aus Amerika, 550 Wg. mit Stückgut, vorwiegend aus Amerika, 370 Wg. mit Getreide, vorwiegend aus Amerika, 250 Wg. mit Erz, vorwiegend aus Norwegen, 240 Wg. mit Koks, vorwiegend aus England, 240 Wg. mit Tabak, vorwiegend aus Amerika, 230 Wg. mit Korkholz, vorwiegend aus Spanien.
   Von Bremen Inlandhafen: 1544 Wg. mit Gütern, vorwiegend aus England, im einzelnen u. a.: 795 Wg. mit Kohlen, vorwiegend aus England, 749 Wg. mit Getreide, vorwiegend aus Amerika.
   Von Bremerhaven Freihafen: 7969 Wg., vorwiegend aus England; im einzelnen u. a.: 3100 Wg. Kohlen, vorwiegend aus England. 3100 Wg. Heringe, vorwiegend aus Norwegen, 470 Wg. Baumwolle, vorwiegend aus Amerika, 369 Wg. Roggen, vorwiegend aus Amerika, 263 Wg. Weizen, vorwiegend aus Amerika, 256 Wg. Gerste, vorwiegend aus Amerika.
   b) Bahnempfang zur See-Ausfuhr.
   In Bremen Zollausschluß: 5285 Wg., im einzelnen u. a.: 5130 Wg. Stückgut für England und Amerika.
   In Bremerhaven Freihafen: 869 Wg. mit Gütern, vorwiegend für Amerika, im einzelnen u. a.: 146 Wg. mit Stückgut für England und Amerika, 120 Wg. mit Cellulose für Amerika, 113 Wg. mit Draht für La Plata.
   In Bremerhaven Inlandhafen: 7 Wg. mit frischen Fischen für Österreich.
3. Verkehr mit dem Auslande (deutscher Durchgangsverkehr).
   a) Bahnversand aus See-Einfuhr:
   Von Bremen Zollausschluß: 346 Wg., vorwiegend — u. a. 120 nach der Slowakei, 110 nach Polen, 89 nach Österreich — mit Gütern, vorwiegend aus Amerika, im einzelnen u. a.: 92 Wg. mit Baumwolle aus Amerika nach der Slowakei, 85 Wg. mit Baumwolle aus Amerika nach Polen, 32 Wg. mit Baumwolle aus Amerika nach Österreich, 17 Wg. mit Wolle aus Amerika, England, Australien nach Österreich, 15 Wg. mit Tabak aus Amerika nach Österreich, 15 Wg. mit Sammelgut aus England nach Österreich, 10 Wg. mit Baumwolle aus Amerika nach der Schweiz.
   Von Bremen Inlandhafen: 41 Wg. mit Baumwolle aus Nordamerika nach der Slowakei und Polen.
   b) Bahnempfang zur See-Ausfuhr.
   In Bremen Zollausschluß: 129 Wg. — davon 68 von Österreich, 59 von der Slowakei —, mit Gütern, vorwiegend für England, im einzelnen u. a.: 30 Wg. mit Schnittholz von Österreich nach England, 35 Wg. mit eisernen Röhren von der Slowakei nach Schweden, 18 Wg. mit Sammelgut von Österreich nach England.

Österreich.

— **Auflösung von Verträgen über die Betriebsführung von Eisenbahnen.** Ein Bundesgesetz vom 26. September 1923, betreffend die Auflösung von Verträgen über die Betriebsführung von Eisenbahnen, bestimmt:

Eine Eisenbahnunternehmung, die auf Grund eines mit einer anderen Eisenbahnunternehmung abgeschlossenen Vertrages den Betrieb einer im Eigentum der letzteren stehenden Eisenbahn gegen eine Betriebskostenvergütung führt, die hinter dem wirtschaftlich gerechtfertigten Kostenerfordernisse für eine ordnungsmäßige Betriebsführung offenbar erheblich zurückbleibt, kann mit Zustimmung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr den Betriebsvertrag ohne Rücksicht auf dessen vereinbarte Dauer halbjährig kündigen. Dasselbe Recht steht mit Zustimmung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr der Eisenbahnunternehmung, deren Betrieb von einer anderen geführt wird, zu, wenn die im Betriebsvertrage festgesetzte Betriebskostenvergütung das wirtschaftlich gerechtfertigte Kostenerfordernis für eine ordnungsmäßige Betriebsführung offenbar erheblich übersteigt.

Eine Eisenbahnunternehmung, die auf Grund eines mit einer anderen Eisenbahnunternehmung abgeschlossenen Vertrages den Betrieb einer im Eigentum der letzteren stehenden Eisenbahn gegen eine Pachtrente führt, die die bei ordnungsgemäßer und wirtschaftlicher Betriebsführung erzielbaren Betriebserträgnisse offenbar erheblich übersteigt, kann mit Zustimmung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr den Pachtvertrag ohne Rücksicht auf dessen vereinbarte Dauer halbjährig kündigen. Dasselbe Recht steht mit Zustimmung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr der Eisenbahnunternehmung, deren Betrieb von einer anderen gegen eine Pachtrente geführt wird, zu, wenn die im Vertrage festgesetzte Pachtrente hinter den bei ordnungsgemäßer und wirtschaftlicher Betriebsführung erzielbaren Betriebserträgnissen offenbar erheblich zurückbleibt.

Falls die Eisenbahnunternehmung, deren Betrieb von einer anderen geführt wird, im Zeitpunkte des Außerkrafttretens des Vertrages nicht in der Lage ist, den Betrieb der Bahn selbst zu übernehmen oder ihn mit Genehmigung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr einer dritten Person zu übergeben oder mit der bisherigen betriebführenden Eisenbahnunternehmung eine Einigung über die künftigen Bedingungen der weiteren Betriebsführung zu erzielen, so hat die betriebführende Unternehmung im öffentlichen Interesse den Betrieb der Bahn bis zum Eintritt einer der vorgenannten drei Voraussetzungen auch weiterhin, und zwar nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 1036 ff. a. b. G. B.) zu führen.

Die Vorschriften der Konzessionsurkunden sowie die Vertragsbestimmungen, nach denen die Vertragsauflösung unabhängig von den hier angegebenen Voraussetzungen einzutreten hat, bleiben unberührt.

— **Wiener Stadtbahn.** Die Gemeinde Wien hat die Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen ersucht, ihr den Bahnkörper der oberen und unteren Wientallinie, der Donaukanal- und Gürtellinie der Wiener Stadtbahn samt den zugehörigen Betriebsanlagen zum Zwecke der Einführung eines elektrischen schnellbahnähnlichen Betriebes im Rahmen der Wiener städtischen Straßenbahnen leihweise zu überlassen. Die Generaldirektion der Bundesbahnen gab die Erklärung ab, daß sie von ihrem Standpunkte der Verpachtung der Stadtbahnlinien an die Gemeinde Wien zustimme, sofern über die Einzelheiten des Pachtvertrages, insbesondere über dessen Dauer, ein Einvernehmen erzielt wird.

— **Donau-Save-Adria-Eisenbahn-Gesellschaft.** Die frühere Südbahngesellschaft hat der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen folgendes Schreiben zugehen lassen:

Mit Gegenwärtigem beehren wir uns mitzuteilen, daß das Abkommen von Rom, dto. 29. März 1923, zwischen der Republik Österreich, dem Königreiche Ungarn, dem Königreiche Italien, dem Königreiche der Serben, Kroaten und Slovenen und der Südbahngesellschaft unter Beitritt des Komitees, welches die Besitzer der von dieser Gesellschaft ausgegebenen Obligationen vertritt, über die administrative und technische Reorganisation des Netzes der Südbahngesellschaft in Kraft getreten ist.

Nach diesem Abkommen führt unsere Gesellschaft nunmehr den Namen „Donau-Save-Adria-Eisenbahn-Gesellschaft (vormals Südbahngesellschaft)“.

Die Betriebsführung auf den im Gebiete der Republik Österreich und im Gebiete des Königreiches Ungarn gelegenen Linien der Donau-Save-Adria-Eisenbahn-Gesellschaft (vormals Südbahngesellschaft) wird dermalen von der Gesellschaft selbst besorgt, während die im Gebiete des Königreichs der Serben, Kroaten und Slovenen und im Gebiet des Königreichs Italien gelegenen Linien von den bezüglichen Staatsverwaltungen betrieben werden. Gleichzeitig sind auch die in Südslawien gelegenen Pachtstrecken der früheren Südbahngesellschaft in den Betrieb der südslawischen Staatsbahnen übergegangen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Teilstrecke Niederschöna-Oberdittmannsdorf der schmalspurigen Nebenbahn Klingenberg-Colmnitz-Oberdittmannsdorf ist am 1. November 1923 den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Dresden mit 4,35 km zugerechnet worden.

Aufhebung von Vereinsbahnstrecken.

Reichsbahndirektion Dresden. Vom 1. November 1923 ab ist der Nebenbahnbetrieb auf der 1,91 km langen vollspurigen Verbindungsbahn Meuselwitz-Spora aufgehoben. Die bisher dem öffentlichen Güterverkehr dienende Bahn wird von diesem Zeitpunkt ab als Werkbahn geführt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektion Halle (Saale). Vom 1. November 1923 ab ist der zwischen den Stationen Bitterfeld und Delitzsch links der Bahnstrecke Zerbst-Leipzig gelegene Haltepunkt Grube Ludwig, der bisher dem Personenverkehr diente, als Bahnhof IV. Klasse auch für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektion Köln. Vom 1. November 1923 ab ist der Stationsname Worringen in „Köln-Worringen" geändert worden.

Reichsbahndirektion Erfurt. Vom 15. November 1923 ab ist bei den an den Strecken Weimar-Gera-Weischlitz gelegenen Bahnhöfen Gera (Reuß) Hbf. und Gera (Reuß) Süd die Zusatzbezeichnung Reuß entfallen. Die Bahnhöfe tragen vom genannten Tage ab die Bezeichnung „Gera Hbf." und „Gera Süd". Vom gleichen Zeitpunkt ab führt der an der Strecke Arnstadt-Ilmenau gelegene Bahnhof Gera (Kreis Arnstadt) den Namen „Geraberg".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 165 vom 28. Oktober 1923 an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag der Niederländischen Eisenbahnen auf Abänderung des § 75 der T. V. (Zughaken);

Nr. III 182 vom 19. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Lokalbahn Gottes-zell-Viechtach auf Anschluß an den Verein;

Nr. III 193 vom 20. Oktober 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Firmenänderung;

Nr. V 546 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 15. November 1923 ab entfällt bei den an den Strecken Weimar-Gera-Weischlitz gelegenen Bahnhöfen Gera (Reuß) Hbf. und Gera (Reuß) Süd die Zusatzbezeichnung Reuß. Die Bahnhöfe tragen vom genannten Tage ab die Bezeichnung „Gera Hbf." und „Gera Süd".

Vom gleichen Zeitpunkt ab führt der an der Strecke Arnstadt-Ilmenau gelegene Bahnhof Gera (Kreis Arnstadt) den Namen „Geraberg".

Erfurt, den 25. Oktober 1923. (1554)
Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Mit Wirkung vom 1. November 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge, sowie die Neben- und örtlichen Gebühren in Goldmark berechnet. Eine Goldmark = 100 Goldpfennig. Die in Goldmark errechneten Frachten und Gebühren werden zu dem durch Aushang in den Güterabfertigungen bekanntgegebenen Umrechnungskurse in Reichsmark umgerechnet. Die Umrechnung erfolgt nach Umrechnungstafeln, die einen Teil des Tarifs bilden. Maßgebend für den anzuwendenden Umrechnungskurs ist der Tag der Zahlung.

Aus Anlaß dieser Maßnahme werden herausgegeben:

1. Nachtrag IX zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A (Tfv. 1 a),
2. Nachtrag XVII zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b),
3. Nachtrag XXI zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 501),
4. Nachtrag 6 zu Heft A (Besondere Bestimmungen) Tfv. 2,
5. Nachtrag 1 zu Heft C I a (Frachtsatzzeiger) Tfv. 3,
6. Nachtrag 2 zu Heft C I b (Stationsfrachtsätze, Zuschlags- und Anstoßfrachten) Tfv. 4 a,
7. Nachtrag 1 zu Heft C I c (örtliche Gebühren) Tfv. 4 b,
8. Nachtrag 2 zu Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5,
9. Nachtrag 23 zum Reichsbahn-Tiertarif (Tfv. 502),
10. Umrechnungstafel Nr. 20 zum Tierfrachtzeiger (Tfv. 503).

Durch den Nachtrag I zum Heft C I a werden außerdem geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen mit beschränkter Abfertigung an vollspurige Linien im Bereich der RBD. Dresden eingeführt. Der Nachtrag 2 zu Heft C II enthält noch neue Ausnahmetarife, und zwar 3 c für Steinsalz zur Ausfuhr, 30 für rohe Jute, 31 für rohe Baumwolle usw., 32 für rohe Schafwolle, 33 für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren, Griffel, Märbel und Schiefertafeln sowie Porzellanwaren. Der Ausnahmetarif 14 a für frisches Obst als Stückgut ist auf eine größere Anzahl von Privatbahnen ausgedehnt. Der Ausnahmetarif 25 für die regelmäßige Beförderung von Milch hat die lfd. Nummer 50 erhalten und ist außerdem teilweise geändert.

Der Nachtrag 2 zu Heft C I b enthält Änderungen und Ergänzungen der Zuschlags- und Anstoßfrachten infolge der Einführung der oben erwähnten neuen Ausnahmetarife.

Die Nachträge zu den Deutschen Eisenbahn-Gütertarifen, Teil I Abt. A, B und Tiertarif, Teil I enthalten Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen, der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs.

Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen. Die neuen Tarifdrucksachen können vom 1. November 1923 ab von den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich bezogen werden. (1566)

Berlin, den 27. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahn-Verbandsgütertarif Teil II Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Braunschweig-Lehndorf, Gartenfeld, Lauenau und Siemensstadt neu aufgenommen und mit Wirkung vom 15. Oktober 1923 der niederländische Spezialtarif 7 e für frische und gesalzene Heringe von Vlaardingen und Ymuiden nach und durch Deutschland eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1562)

Köln, den 23. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 25. Oktober 1923 treten zu dem Gütertarif für die oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag XXVII und zu dem ab 19. Juni 1922 eingeführten Wechseltarif der Nachtrag Nr. XIII in Kraft.

Die Nachträge erhalten weitere Erhöhungen der Sätze des Nebengebührentarifs. Abdrücke sind bei der Stationskasse in Beuthen (Oberschl.), Schmalspurbahn und Tarnowitz, Schmalspurbahn zu haben. Die Einführung der Nachträge mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörden. (1544)

Oppeln, den 23. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 23. Oktober 1923 veröffentlichte Tariferhöhung von rund 200 % zum 25. Oktober 1923 wird für die Hefte C I a (Frachtsatzzeiger), C I b (Stationsfrachtsätze sowie Zuschlags- und Anstoßfrachten), C I c (örtliche Gebühren), C II (Ausnahmetarife) und den Ausnahmetarif 6 für Kohlen durch die Umrechnungstafel Nr. 9, die nach Maßgabe der Schlüsselzahl 3 000 000 000 aufgestellt ist, durchgeführt. Für das Heft A (Besondere Bestimmungen) gilt das gleiche, nur werden die Gebühren im Abschnitt C (Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif) durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger in Reichsmark veröffentlicht. In der Umrechnungstafel sind die Reichsmarkbeträge in Millionen angegeben. Die letzten 6 Stellen sind bei der Umwandlung mit zu berücksichtigen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1543)

Berlin, den 23. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif Teil I (Tfv. I b und 501).

Infolge der ab 29. Oktober 1923 eintretenden Erhöhungen im Güter- und Tierverkehr — vgl. unsere Bekanntmachung vom 25. Oktober 1923 — sind die Nebengebühren im Nachtrag XVI des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil 1 Abt. B vom 25. Oktober 1923 mit Ausnahme der Gebühr des Abschnittes XVII mit der Zahl 4 zu vervielfachen.

Desgleichen sind die Nebengebühren der Abschnitte II—IV, VI Absatz b, VII bis XV des Tiertarifs Teil I (Nachtrag XX) mit der Zahl 4 zu vervielfachen.

Die Gebühren im Abschnitt I Absatz a und b des Nachtrages XX werden von 595 000 000 ℳ auf 2 380 000 000 ℳ, von 33 000 000 ℳ auf 132 000 000 ℳ, von 49 000 000 ℳ auf 198 000 000 ℳ, die Telegrammgebühr des Abschnittes VI Absatz a des Nachtrages XX von 450 000 000 ℳ auf 1 800 000 000 ℳ erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1549)

Berlin, den 25. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 26. Oktober 1923 veröffentlichte Tariferhöhung von rund 300 v. H. zum 29. Oktober 1923 wird für die Hefte C I a (Frachtsatzzeiger), C I b (Stationsfrachtsätze sowie Zuschlags- und Anstoßfrachten), C I c (örtliche Gebühren), C II (Ausnahmetarife) und den Ausnahmetarif 6 für Kohlen in der Weise durchgeführt, daß die Reichsmarkbeträge der Umrechnungstafel Nr. 9, die weiter in Geltung bleibt, vervierfacht werden. Die neue Schlüsselzahl beträgt 12 Milliarden. Für das Heft A (Besondere Bestimmungen) gilt das gleiche, nur werden die Gebühren im Abschnitt C (Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif) durch den Tarif- und Verkehrs-Anzeiger in Reichsmark veröffentlicht.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1561)

Berlin, den 26. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife Teil I und II.

Mit Wirkung vom 29. Oktober 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachten, sowie die Neben- und örtlichen Gebühren um rund 300 v. H. erhöht. Die für den Güterverkehr gültige Schlüsselzahl zur Umwandlung der in Tarifmark berechneten Frachten in Reichsmark wird vom genannten Zeitpunkt ab von 3 Milliarden auf 12 Milliarden erhöht. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt worden. (1548)

Berlin, den 25. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tierfrachtanzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) Nr. 503 des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1923 werden die Tierfrachten um rund 200 v. H. erhöht. Zwecks Durchführung der Erhöhung werden die sich nach der Umrechnungstafel Nr. 17 zum Tierfrachtanzeiger vom 1. Oktober 1922 ergebenden Tierfrachten verdreifacht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Oktober 1923. (1540)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1923 tritt der Nachtrag 21 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um rund 200 v. H. durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Oktober 1923. (1539)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Tierverkehr.

Neue deutsche ab 25. Oktober gültige Schnittsätze werden vom gleichen Tage an um 200 v. H. erhöht.

Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 23. Oktober 1923. (1538)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Infolge der allgemeinen Tariferhöhung am 25. Oktober 1923 werden im Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2, die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen und im Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien die Nebengebühren und die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen um rund 200 v. H. erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Die Durchführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahnverkehrsordnung. (1534)

Dresden, am 23. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 29. Oktober 1923 tritt der Nachtrag 22 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um rund 300 v. H. durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1555)

Berlin, den 26. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil I und Teil II, Heft 1 und 2.

1. Die Schlüsselzahlen für die deutschen Strecken des deutsch-niederländischen Verbandsgütertarifs werden nicht mehr besonders veröffentlicht. Es gelten ohne weiteres die für die deutschen Eisenbahngütertarife bekanntgegebenen Schlüsselzahlen auch im deutsch-niederländischen Güterverkehr (vgl. auch die Nachträge 7 u. 9 zum Verbandsgütertarif Teil I und Teil II Heft 1).

2. Die Änderungen der Bestimmungen des Ausnahmetarifs 11 (Düngemittel) des deutschen Eisenbahngütertarifs Teil II Heft C II gelten vom 24. Oktober 1923 ab sinngemäß auch für die deutschen Strecken des deutsch-niederländischen Verbandsgütertarifs bis zur Herausgabe eines Nachtrags. (1563)

Köln, den 25. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

1. Infolge der allgemeinen Tariferhöhung vom 29. Oktober 1923 werden im Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2, die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen und im Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien die Nebengebühren und die in Reichsmark bezifferten Sätze für Tiersendungen um 300 v. H. erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Die Durchführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahnverkehrsordnung. 2. Am 1. November 1923 wird der Nachtrag XXI zum Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2, herausgegeben. Er enthält Frachtberechnungsbestimmungen für die Station Geyersdorf-Mildenau, deren Betriebseröffnung noch bekanntgegeben wird und Sätze in Goldmark für Tiersendungen. (1564)

Dresden, am 27. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Binnen-, Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien des Bezirks der Reichsbahndirektion Dresden.

Am 31. Oktober 1923 werden die Tarifentfernungen und Frachtsätze der an der schmalspurigen Linie Grünstädtel-Oberrittergrün gelegenen Verkehrsstelle Pöhla infolge Einziehung der Güteragentur aufgehoben. (1535)

Dresden, am 23. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Weiterabfertigung von Gütern.

Das unterm 9. Oktober 1923 erlassene Verbot der Weiterabfertigung von Wagenladungen im Bezirk der RBD. Oldenburg wird vom 25. Oktober 1923 ab wieder aufgehoben. (1536)

Oldenburg, den 23. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

A. **Oberschlesischer Wechselverkehr für den Güter- und Tierverkehr.**
zwischen
a) den zum oberschlesischen Abstimmungsgebiete gehörigen Stationen des polnischen Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) einerseits und des deutschen Direktionsbezirks Oppeln sowie der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn andererseits,
ferner
b) den Stationen des polnischen Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) im Durchgang durch den Direktionsbezirk Oppeln;

B. **Verbandsverkehr** zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland;

C. **Polnischoberschlesisch - deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif** (Kartierungstarif);

D. **Deutsch-polnischer Wechselverkehr;**

E. **Deutsch-Rumänischer Güter- und Kohlenverkehr** im Durchgange durch Polen einschl. Polnisch-Oberschlesien;

F. **Güter- und Tierverkehr zwischen Polnischoberschlesien und dem übrigen Polen sowie Danzig durch Deutschoberschlesien.**

Mit Gültigkeit vom 1. November 1923 treten nachstehende Änderungen in Kraft:

I. Aufgehoben werden:

1. Im Tarife zu A.
   a) die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung,
   b) der Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B und des Deutschen Tiertarifs, Teil I, auf den polnisch-oberschlesischen Eisenbahnstrecken.
2. Im Tarife zu B. die Bestimmungen des
   a) Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B,
   b) Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil II, Heft D.
3. In den Tarifen zu A. und B. die Bestimmungen:
   a) des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung A, sowie des Teiles II, Heft C I b und C I c,
   b) des Deutschen Reichsbahn-Gütertarifs, Teil II, Heft C II mit Ausnahme der Frachtsätze für die in den Tarifen zu A und B enthaltenen Ausnahmetarife.

II. In Kraft treten:

1. Im Tarif unter A a):
   Als Frachtrecht gilt das Internationale Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 samt zugehörigen Zusatz- und Ergänzungsbestimmungen.
   Die im Abschnitt IV des oben unter B aufgeführten Verbandsverkehrs zu dem Internationalen Übereinkommen sowie im Abschnitt IV des oben unter A aufgeführten Oberschlesischen Wechselverkehrs zur Deutschen Eisenbahnverkehrsordnung enthaltenen „Besonderen Bestimmungen" finden sinngemäße Anwendung, insoweit sie nicht durch die nachstehenden Bestimmungen geändert werden.
   Es gelten noch die nachfolgenden „Besonderen Bestimmungen":
   a) Zu Art. 12 des Internationalen Übereinkommens (Erhebung der Fracht).
      Die Frachten und sonstigen Gebühren aller Art werden in der gesetzlichen Währung des Zahlungsortes erhoben.
      In Polen sind Zessionen nur zwischen Empfänger und Absender zugelassen. Anderen Personen kann dieses Recht nicht abgetreten werden, was jedoch nicht ausschließt, daß dritte Personen im Namen des Absenders oder Empfängers auf Grund einer ordnungsgemäßen Vollmacht deren Anspruch gegen die Eisenbahn geltend machen.
   b) Zu Art. 13 des Internationalen Übereinkommens (Nachnahmen).
      Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse sind nicht zugelassen.
   c) Zu Art. 18 des Internationalen Übereinkommens (Transporthindernisse).
      Bei Erhebungen von Wagenstand- und Lagergeld sowie sonstigen Gebühren aller Art für die unterwegs angehaltenen Güter sind die Bestimmungen des Binnentarifs derjenigen Eisenbahnen anzuwenden, in deren Bereich das Gut angehalten worden ist.
   d) Zu Art. 26 des Internationalen Übereinkommens (Reklamationen).
      Zur Geltendmachung von Ansprüchen gegenüber der Eisenbahn wegen Verlust, Minderung, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung ist vor Einlösung des Frachtbriefes lediglich der Absender, und zwar nur bei der Aufgabebahn, nach Einlösung des Frachtbriefes lediglich der Empfänger, und zwar nur bei der Empfangsbahn berechtigt.
      Wegen der Zessionen siehe oben unter II, 1 a).
   e) Zu Art. 38 des Internationalen Übereinkommens (Interessendeklaration).
      Interessendeklaration ist bis auf weiteres nicht zugelassen.
   f) Zu Art. 3 des Internationalen Übereinkommens (Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände usw.).
      Zur Beförderung werden die im § 1 (1) Ziffer 1 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen aufgeführten Gegenstände unter folgenden Bedingungen zugelassen:
      (1) die Gegenstände müssen ausschließlich in der Grubenindustrie Verwendung finden,
      (2) für die Beförderung gelten die Bestimmungen der Versandbahn, und zwar im Direktionsbezirke Katowice (Kattowitz) der Art. 54 nebst Anlage C der Polnischen Beförderungsvorschriften und im Direktionsbezirke Oppeln der § 54 nebst Anlage D der Eisenbahnverkehrsordnung,
      (3) jeder Sendung ist eine von der zuständigen Behörde bestätigte Erklärung beizugeben, die den Namen des Absenders und Empfängers, den Versand- und Bestimmungsort, den Tag der Aufgabe, die Menge und die Inhaltsbezeichnung enthält.
2. Im Tarif unter B:
   Es finden Anwendung die Bestimmungen unter Ziffer II, 1 a—e.
3. Im Tarif unter C:
   Es finden Anwendung die Bestimmungen unter Ziffer II, 1 a—e.
4. In den Tarifen unter A, B und C:
   Der Nebengebührentarif des polnischen Binnentarifs gilt auf den polnisch-oberschlesischen Strecken.
5. In den Tarifen unter D und E:
   Im Durchgangsverkehr über Polnisch-oberschlesien erfolgt die Frachtberechnung:
   a) in der Richtung Deutschland—Polen bis und ab der ersten deutschoberschlesisch - polnischoberschlesischen Landesgrenze,
   b) in Richtung Polen—Deutschland: bis und ab der letzten polnischoberschlesisch - deutschoberschlesischen Landesgrenze.
6. (1) Die Frachtberechnung für die Entfernung zwischen den Stationen (einschließlich der Landesgrenzen) des nördlichen und südlichen Teiles von Polnischoberschlesien erfolgt nach dem Polnischen Binnentarif und dem Entfernungszeiger Heft J in den Verkehren:
   a) zwischen den polnischoberschlesischen Stationen untereinander (zu Tarif A Lit. b) sowie zwischen den polnisch - deutschoberschlesischen Landesgrenzen und den polnisch-oberschlesischen Stationen untereinander (zu Tarif C);
   b) zwischen den polnischoberschlesischen und polnischen Stationen untereinander und zwischen den polnischen Stationen untereinander sowie zwischen den polnischoberschlesisch-deutschoberschlesischen Landesgrenzen und den polnischen Stationen (zu den Tarifen unter D und E) für die Gesamtentfernung der unter 6, Eingangsbestimmung, aufgeführten oberschlesischen und polnischen Strecken.
   Falls in den Fällen zu 6 b) polnische Linien mit den Übergangsstationen (Dziedzice, Oswiecim, Myslowice, Sosnowiec, Warszawski, Herby-Polskie) zusammenhängen, ist der Absender verpflichtet, im Frachtbriefe eine dieser Übergangsstationen vorzuschreiben.
7. Im Verkehr unter F (privilegierter Verkehr) ist die Fracht für die Strecke zwischen Costau=Landesgrenze und den polnischoberschlesischen Stationen auf Grund der Entfernungen zwischen Lubliniec=Landesgrenze und den polnischoberschlesischen Stationen (berechnet nach Heft J des polnischen Entfernungszeigers) zuzüglich der Entfernung von 70 km für die Strecke Lubliniec=Landesgrenze bis Costau=Landesgrenze nach den Sätzen des oberschlesischen Wechselverkehrs zu berechnen.

Die Änderungen des Tarifs unter A sind vom Oberkomitee in Beuthen (Oberschlesien) genehmigt. (1570)

Oppeln, den 28. Oktober 1923.

Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen
und Reichsbahndirektion Breslau
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1923 werden die Entfernungen der Stationen Dossenheim (Bergstr.), Edingen (Baden), Heidelberg=Handschuhsheim, Mannheim-Käfertal Nb., Schriesheim, Seckenheim Nb., Viernheim Nb., Wieblingen Nb. (M. Weinh.) der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erhöht. Ferner wird die Station Mannheim=Neckarst. Nb. (M. Weinh.) der Oberrheinischen-Eisenbahn Gesellschaft in den Tarif aufgenommen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Hannover, den 26. Oktober 1923.

Reichsbahndirektion. (1569)

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I B.

Ab 1. November wird die Leichenfracht erhöht.

Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 24. Oktober 1923. (1545)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahngüterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Wirkung vom 27. Oktober 1923 werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8 (1) und 9 um 200 % erhöht. Gleichzeitig werden Grundzahlen (Tarifpfennige, Tarifmark) eingeführt. Für die Aufrundung oder Erhöhung der Tarifpfennige- (Tarifmark-) Sätze und ihre Umrechnung in Reichs- (Papier-) Mark sind die allgemein für den Güterverkehr geltenden Bestimmungen, insbesondere auch die jeweilige Schlüsselzahl maßgebend. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455). (1541)

Altona, den 24. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Tierverkehr.

Deutsche Schnittsätze werden ab 29. Oktober den innerdeutschen Tarifen entsprechend erhöht.

Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (1551)

Altona, den 26. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Güter- und Kohlenverkehr.

Es treten in Kraft zum deutsch-dänischen Gütertarif, Teil II, Nachtrag III, gültig ab 10. November, zum deutsch-schwedisch - norwegischen Gütertarif, Teil II, Nachtrag IV, gültig ab 1. November, und zum deutsch-dänischen Kohlentarif, Nachtrag XXVI, gültig ab 1. November. Die Nachträge enthalten im wesentlichen neue deutsche Schnittfrachtsätze.

Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (1552)

Altona, den 26. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsche Reichsbahn. Bez. Dresden.

Am 1. November 1923 wird der Nachtrag XXI zum Binnen-, Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien ausgegeben. Er enthält neben wertbeständigen Grundzahlen für die bisher in Reichsmark bezifferten Nebengebühren und Anstoßfrachtsätze für Tiersendungen zwischen Nebitzschen und Börtewitz und Kroptewitz einen neuen Entfernungszeiger für das am 1. November 1923 durch die Eröffnung der Teilstrecke Niederschöna-Oberdittmannsdorf erweiterte, im Abschnitt E 2 des Tarifs enthaltene Netz schmalspuriger Linien sowie Ergänzungen und Änderungen der Frachtsatzzeiger im Abschnitt F des Tarifs. Abdrücke des Nachtrags sind durch die beteiligten Dienststellen zu beziehen.

Dresden, am 25. Oktober 1923. (1553)
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer- und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. November d. J. ab wird die Station Grube Ludwig (RBD. Halle [Saale]) in die vorgenannten Verkehre einbezogen. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 25. Oktober 1923. (1550)
Reichsbahndirektion.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen und Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1923 werden für Stationen der Osthofen-Westhofener Nebenbahn, der Reinheim-Reichelsheimer Nebenbahn, der Sprendlingen-Fürfelder Nebenbahn und der Worms-Offsteiner Nebenbahn Entfernungen geändert.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1575)

Berlin, den 29. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.

Ab 25. Oktober d. J. wird die Schlüsselzahl im Gütertarif auf 3 Milliarden erhöht.

Weitere Erhöhungen oder Ermäßigungen der Gütertarife erfolgen im gleichen Umfange und zum gleichen Zeitpunkt wie bei der Reichsbahn. (1547)

Siegen, den 24. Oktober 1923.
Die Direktion.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 29. Oktober 1923 treten zu dem Gütertarif für die oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag Nr. XXVIII und zu dem ab 19. Juni 1922 eingeführten Wechseltarif der Nachtrag Nr. XIV in Kraft.

Die Nachträge enthalten weitere Erhöhungen der Sätze des Nebengebührentarifs. Abdrücke sind bei der Stationskasse in Beuthen (Oberschl.) Schmalspurbahn und Tarnowitz Schmalspurbahn zu haben. Die Einführung der Nachträge mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörden. (1573)

Oppeln, den 25. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion, Oberschlesische Eisenbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Schmalspurbahn-Wechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1923 werden aufgehoben:

1. Deutsche Eisenbahnverkehrsordnung.
2. Der Nebengebührentarif.

Dagegen treten zu diesem Verkehre mit dem gleichen Zeitpunkt in Kraft:

1. Das Internationale Übereinkommen nebst sinngemäßer Anwendung der zur Eisenbahnverkehrsordnung zu diesem Tarife bestehenden reglementarischen und besonderen Bestimmungen.
2. Der Nebengebührentarif des polnisch-oberschlesischen Binnentarifs (nur auf den polnischoberschlesischen Strecken) und der Nebengebührentarif des deutschoberschlesischen Binnentarifs (nur auf den deutschoberschlesischen Strecken).

Die aufgelaufenen Frachten und Gebühren werden in der gesetzlichen Währung des Zahlungsortes eingehoben.

Im Durchgangsverkehr über die deutschoberschlesischen oder polnisch-oberschlesischen Strecken wird die Fracht nach dem Binnentarif derjenigen Verwaltung berechnet, der die betreffenden Stationen angehören.

Oppeln, den 28. Oktober 1923. (1574)
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) Nr. 503 des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 29. Oktober 1923 werden die Tierfrachten um rund 300 v. H. erhöht. Zwecks Durchführung der Erhöhung werden die sich nach der Umrechnungstafel Nr. 17 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Oktober 1922 ergebenden Tierfrachten verzwölffacht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 Seite 455) genehmigt. (1556)

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II. Reichsbahn-Gütertarif, besonderes Tarifheft, enthaltend den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw., gültig vom 20. August 1923. (Nr. 401 Tfv.)

Die ab 18. 9. 1923 gültige Verdoppelung der Frachtsätze (Grundzahlen) für sämtliche deutsche Güter- und Tiertarife ist für die Frachtsatzzeiger 1 und 2 auf Seite 9 des Tarifes durch Erstellung neuer Frachtsätze durchgeführt worden, die in dem von der Reichsbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr Nr. 115 vom 24. 9. 1923 abgedruckt sind. (1557)

Essen, den 24. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Cechoslov. Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno.
Gütertarif Teil II. Frachtermäßigung.

Mit Gültigkeit vom 22. Oktober 1923 wird die in der Z. d. V. D. E. V. Folge 40 vom 4. Oktober 1923 unter Nummer 1388 publizierte Frachtermäßigung für Benzin der Post D—4*) unter a (der Güterklassifikation der C. S. D.) auf alle unter Post D—4*) unter a—f (der Güterklassifikation der C. S. D.) genannten Erdöldestillate und Erdölrückstände ausgedehnt.

Im übrigen bleiben die Bestimmungen der vorgenannten Kundmachung unverändert.

Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen. (1565)

*) Übereinstimmend mit der Post E—23 der Schiffsgüterklassifikation.

Wien, am 25. Oktober 1923.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Lokalgütertarif Teil I, Abt. B. Rundung von Gebühren in österr. Kronen.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1923 bis auf weiteres werden die in österr. Kronen fälligen Frachtbeträge für eine Sendung, Frachtzuschlagsbeträge für eine Sendung, sowie für eine Sendung erwachsenden Nebengebühren (jede für sich) von 100 zu 100 österr. Kronen aufgerundet. (1576)

Wien, 29. Oktober 1923.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil I, Abteilung B.

Vom 5. November 1923 werden die in österreichischer Kronenwährung anfallenden Fracht- und Nebengebühren von 100 zu 100 Kronen aufgerundet.

München, im Oktober 1923. (1577)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Ab 20. Oktober 1923 bis auf weiteres werden im Güter-, Getreide- und Holzverkehr unter Beibehaltung der bisherigen Tarifziffern die Frachten im Verkehre zwischen bayerischen Schiffsstationen untereinander in der österreichischen Kronenwährung berechnet. Die Verhältniszahl zur Umrechnung auf österreichische Kronen beträgt 42. (1533)

Regensburg, den 20. Oktober 1923.

3. Personen- und Güterverkehr.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Infolge Änderung der Schlüsselzahlen treten am 25. d. M. Erhöhungen der Personen- und Gütertarife in Kraft. Näheres durch unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist genehmigt. (1542)

Dahme (Mark), 24. Oktober 1923.
Die Direktion.

Ab 1. November d. J. werden sämtliche Tarife in Goldmark umgestellt. Bis auf weiteres werden Änderungen der Tarife nur durch Aushang auf den besetzten Bahnhöfen bekanntgemacht. Nähere Auskunft geben Dienststellen. (1568)

Teutoburger Wald-Eisenbahn.
Niederlausitzer Eisenbahn.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 25. Oktober 1923 treten im Personen- und Güterverkehr die gleichen Erhöhungen wie bei der Reichsbahn ein. Finsterwalde, den 24. Oktober 1923. (1559)

Die Direktion.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Infolge Änderung der Schlüsselzahlen treten am 29. d. M. Erhöhungen der Personen- und Gütertarife in Kraft. Näheres durch unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist genehmigt.

Dahme (Mark), 27. Oktober 1923.
Die Direktion. (1558)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 29. Oktober 1923 ab wird der Grundbetrag für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 0,40 *M* für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (1546)

Berlin, den 23. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I.

Mit Gültigkeit vom 23. Oktober 1923 wird die Eisenbahn-Verkehrsordnung zufolge Verordnung des Herrn Reichsverkehrsministers vom 13. Oktober 1923 wie folgt geändert:

Im § 16 (2) (4) und (5) und im § 27 (5) wird der Betrag von 20 000 *M* ersetzt durch — 3 Mark*) —, der Betrag von 3000 Mark durch — 0,50 Mark*) —.

Im § 17 (4) und im § 18 (5) wird der Betrag von 10 000 Mark ersetzt durch 2 Mark*).

Absatz (3) des § 32 wird gestrichen. Die Absätze (4) bis (7) erhalten die Nummern (3) bis (6).

Im § 37 werden im Absatz (1)a die Worte „bei Fahrzeugen bis zum Betrage von 30 Mark für jedes ausgebliebene Fahrzeug", im Absatz (2)a die Worte „bei Fahrzeugen 15 Mark für jedes ausgebliebene Fahrzeug", sowie im Absatz (2)b die Worte „bei Fahrzeugen 30 Mark für jedes ausgebliebene Fahrzeug" gestrichen. Im Absatz (1) wird dem Betrage von 20 Pfennig, im Absatz (2) den Beträgen von 10 Pfennig und 20 Pfennig ein *) hinzugefügt.

Zu den vorstehenden, mit *) versehenen Beträgen wird folgende Fußnote aufgenommen:

*) Die Beträge stellen Grundbeträge dar. Durch Vervielfachung der Grundbeträge mit der im Vorwort zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Teil I, angegebenen Schlüsselzahl ergibt sich der Erhebungsbetrag.

In der Allg. Ausf. Best. 1 zu § 16 wird der Betrag von 20 000 *M* in 3 *M**) abgeändert.

Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1567)

Berlin, den 26. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 25. Oktober 1923 werden die Fahrpreise des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs um ungefähr 100 v. H. erhöht. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf. Best. B. zu § 32 EVO.) beträgt künftig 750 000 000 *M*, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf. Best. zu § 34 EVO) 600 000 000 *M*. Die in der bes. Ausf. Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf Friedhof betragen künftig:

unter 1a 1: 1 920 000 000 *M*, 3 480 000 000 Mark, 6 240 000 000 *M*;
unter 1a 2: 54 000 000 000 *M*;
unter 1b 1: 2 400 000 000 *M*, 4 800 000 000 Mark, 7 680 000 000 *M*;
unter 1b 2: 69 600 000 000 *M*.

Die in der bes. Ausf. Best. 4 zu § 47 EVO. angegebene Desinfektionsgebühr beträgt 5 712 000 000 *M*.

Im Anhang „Abfertigung von Reisegepäck von und nach Berliner Vorortstationen im Fernverkehr" werden die im ersten Satz auf S. 15 des Tarifs angegebenen Überführungs- und Zuführungsgebühren wie folgt geändert:

Zu A Zuführungsgebühr	Zu B Zuführungs- u. Überführungsgebühr
für je angefangene 10 kg	
150 000 000 *M*	150 000 000 *M* + 450 000 000 *M*.

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung beziehungsweise auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1537)

Berlin, den 23. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 29. Oktober 1923 werden die Fahrpreise des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs um ungefähr 400 v. H. erhöht. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf. Best. B zu § 32 EVO.) beträgt künftig 3 Milliarden Mark, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf. Best. zu § 34 EVO.) 2,4 Milliarden Mark. Die in der bes. Ausf. Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf Friedhof betragen künftig in Millionen Mark:

unter 1a 1: 7800 *M*, 14 200 *M*, 25 200 *M*,
„ 1a 2: 216 000 *M*,
„ 1b 1: 9600 *M*, 19 200 *M*, 31 000 *M*,
„ 1b 2: 278 400 *M*.

Die in der bes. Ausf. Best. 4 zu § 47 EVO. angegebene Desinfektionsgebühr beträgt künftig 22 848 Millionen Mark.

Im Anhang „Abfertigung von Reisegepäck von und nach Berliner Vorortstationen im Fernverkehr" werden die im ersten Satz auf S. 15 des Tarifs angegebenen Überführungs- und Zuführungsgebühren wie folgt geändert:

Zu A Zuführungsgebühr	Zu B Zuführungs- u. Überführungsgebühr
für je angefangene 10 kg	
600 000 000 *M*	600 000 000 *M* + 2 400 000 000 *M*

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1571)

Berlin, den 29. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 29. Oktober 1923 werden die Personenfahrpreise, die Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze sowie die in den Ausführungsbestimmungen der vorgenannten Tarife enthaltenen sonstigen Gebührensätze um 300 v. H. erhöht. Vom gleichen Zeitpunkt ab wird die Schlüsselzahl für den Personen- und Gepäckverkehr von 1,5 Milliarden auf 6 Milliarden und für den Expreßgutverkehr von 3 Milliarden auf 12 Milliarden erhöht.

Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt.

Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. (1572)

Berlin, den 29. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. November d. J. treten im Binnen- und Wechsel-Personen- und Gepäckverkehr unserer hessischen Linien Erhöhungen der Tarifentfernungen ein. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (1560)

Darmstadt, am 22. Oktober 1923.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 45. | Berlin, den 8. November 1923. | LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

Die Schweiz hat die Organisation ihrer Bahnen durch Gesetz vom 1. Februar 1923 neu geregelt. Das Gesetz, das nach einer Verordnung des Bundesrats am 1. Januar 1924 in Kraft tritt, ist im Archiv für Eisenbahnwesen (Jahrgang 1923, Heft 3 S. 530 ff.) abgedruckt. Ebenda (Jahrgang 1923, Heft 3 S. 494) findet sich auch eine kurze Darstellung des Gesetzesinhalts. Bei den Beratungen des Organisationsgesetzes ist wiederholt betont worden, daß die Eigenart der politischen Verhältnisse in der Schweiz nicht ohne Einfluß auf das Gesetz gewesen sei. Der Berichterstatter Isler sagte in der Sitzung des Ständerats vom 7. Dezember 1922 u. a.: „Unsere Verhältnisse sind so verschieden von denen zentralisierter Großstaaten, daß wir uns nicht mit diesen vergleichen können, sondern nur mit uns selber. Wir sind kein Einheitsstaat, sondern ein Bundesstaat von 25 Kantonen . . . Eine gewisse Mehrbelastung unserer Bundesbahnverwaltung im Vergleich zu ausländischen Bahnen, mit Rücksichten, die sie auf territoriale und politische, bundesstaatliche Verhältnisse zu nehmen hat, wird deshalb immer vorhanden sein; es gilt nur, dem Übermaß zu wehren," und der Bundespräsident Haab erklärte in der Sitzung des Ständerats vom 8. Dezember 1922: „Es sei durchaus ferne von mir zu sagen, daß der bundesrätliche Entwurf sich über alle und jede politischen und regionalen Interessen hinweggesetzt habe. Daß das nicht geschah, ist nicht etwa auf einen Mangel an Mut zurückzuführen, sondern auf Erwägungen, die für jeden verantwortlichen Magistraten selbstverständlich sind und die ihn davon abhalten müssen, Utopien nachzujagen, deren Unerfüllbarkeit er von vornherein einsehen kann. Vernünftigerweise muß das Reorganisationsprogramm auf einem Weg verwirklicht werden . . . ., der nicht unnötig gegen die auf unserer staatsrechtlichen Eigenart beruhenden Mentalität verstößt . . . In diesem Sinne müssen wir uns den Einwand politischer Rücksichten gefallen lassen."

Bei Betrachtung der schweizerischen Verwaltungsreform darf man diese Gesichtspunkte nicht außer Augen lassen; sie erklären viele Einrichtungen, für die in anderen Ländern ein Bedürfnis in gleichem Maße nicht vorliegt. Aus diesem Grunde wird man aber auch bei der Nutzanwendung, die aus der schweizerischen Verwaltungsreform für andere Länder zu ziehen ist, recht vorsichtig sein müssen. Überdies ist zu berücksichtigen, daß es sich bei den schweizerischen Bundesbahnen um ein Netz von rund 3000 Kilometern handelt, dessen Betrieb im Hinblick auf die Bodengestaltung des Gebirgslandes manche Besonderheiten aufweist.

Die schweizerischen Bundesbahnen sind bekanntlich durch das sogenannte Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897 für den Staat erworben worden. Das Rückkaufsgesetz regelt nicht nur den Erwerb der Eisenbahnen für den Bund, sondern gleichzeitig die Organisation der Bundesbahnverwaltung. Es wurde gegen starken Widerstand durchgebracht, und man hat damals, um auf alle Fälle wenigstens die Verstaatlichung durchzusetzen, auf dem Gebiete der Organisation Zugeständnisse gemacht, die durch die Bedürfnisse der Verwaltung allein nicht begründet sind. In der Botschaft des Bundesrats, betreffend die neue Organisation, heißt es, daß das Rückkaufsgesetz die Verwaltung viel zu reichlich mit Instanzen und Dienststellen ausgestattet hat, wodurch ihr Geschäftsgang umständlich und schleppend wurde.

Nach dem Rückkaufsgesetz bestanden als Verwaltungsorgane: Der Verwaltungsrat, die Generaldirektion, die Kreisdirektionen und die Kreiseisenbahnräte. Die Generaldirektion ist im Gegensatz zu den deutschen Verhältnissen in ihren Entschließungen nicht unmittelbar vom Ministerium, sondern vom Verwaltungsrat abhängig, dem die oberste Leitung und die höchste Entscheidungskompetenz vorbehalten ist. Daneben steht der Bundesrat, der durch sein Eisenbahndepartement die Aufsicht führt.

Die bestehenden Verwaltungsorgane sollen auch nach der Neuorganisation beibehalten werden. Ihre Zuständigkeiten sind aber anders abgegrenzt, auch sind sonstige Vereinfachungen vorgesehen.

Was zunächst den Verwaltungsrat anbetrifft, so ist im Laufe der Parlamentsverhandlungen natürlich auch die Frage der Zweckmäßigkeit seiner Beibehaltung berührt worden. Am besten wird die Auffassung der schweizerischen Regierung in dieser Frage durch die Ausführungen des Bundespräsidenten Haab in der Sitzung des Nationalrates vom 21. März 1922 gekennzeichnet. Er sagte: „Ebensowenig könnten wir der vielfach geäußerten Idee beipflichten, es seien die Bundesbahnen, gleichwie die Post- und die Telegraphenverwaltung, in die Bundesverwaltung einzugliedern und direkt der Leitung des Chefs des Eisenbahndepartements zu unterstellen. Ganz abgesehen von der kaum zu bewältigenden Aufgabe, die dadurch einem Funktionär überbunden würde, und daß damit dem Chef des Eisenbahndepartements ein Charakter verliehen würde, der mit unserer staatlichen Auffassung nicht vereinbar ist, vergessen die Verfechter dieses Gedankens, daß das Eisenbahndepartement zugleich Aufsichtsbehörde über unsere vielen Privatbahnen ist und zu entscheiden hat in den mannigfaltigen Streitfällen, wo die Interessen der Staatsbahnen denen der Privatbahnen gegenüberstehen. Dazu kommt, daß dem Departement als Rekursinstanz der Entscheid obliegt, wo in Bau-, Fahrplan- und anderen Fragen zwischen den Kantonen und der Staatsbahn Meinungsverschiedenheiten entstehen. Wenn der Departementschef zugleich der direkte oberste Leiter der Bundesbahnen wäre, würde er die Eignung als unparteiischer Richter in den erwähnten Konflikten verlieren."

Im Verlaufe der Parlamentsverhandlungen ist denn auch der Gedanke der Beseitigung des Verwaltungsrates ernsthaft kaum noch aufgegriffen worden. Der Kampf drehte sich hauptsächlich um die Zusammensetzung des Verwaltungsrates. Dieser besteht nach der alten Organisation aus 55 Mitgliedern. Da eine so große Versammlung zur Erledigung der ihr zugewiesenen Aufgaben tatsächlich schwer in der Lage ist, hatte man eine „ständige Kommission" gebildet, in der der Schwerpunkt der Geschäfte lag. Der Bundesrat hatte nun vorgeschlagen, die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrats auf 11 zu beschränken, d. h. gewissermaßen die Vollversammlung des Verwaltungsrats durch die ständige Kommission zu ersetzen. Schließlich hat man sich auf die Zahl 15 (Präsident, Vizepräsident und 13 Mitglieder) geeinigt. Die Mitglieder des Verwaltungsrats werden vom Bundesrat bestellt. Jeder Kreiseisenbahnrat soll mit wenigstens einem Mitglied im Verwaltungsrat vertreten sein. Dem Verwaltungsrat steht zu: die Aufsicht über die gesamte Verwaltung; die Begutachtung aller wichtigen die Bundesbahnen betreffenden Geschäfte, die vom Bundesrate oder von der Bundesversammlung zu behandeln sind; die Feststellung des Voranschlages sowie die Prüfung der Jahresrechnung und des Geschäftsberichts zu Händen des Bundesrates; die Aufstellung der allgemeinen Verwaltungsorganisation, die Festsetzung der Befugnisse und Obliegenheiten der einzelnen Dienststellen sowie der Grundsätze über die Fürsorge für das Personal; die Beschlußfassung über generelle Projekte für größere Bauten; die Genehmigung wichtiger Verträge; die Aufstellung der Wahlvorschläge für den Präsidenten der Generaldirektion, die Generaldirektoren und Kreisdirektoren zu Händen des Bundesrats sowie die Wahl der Abteilungsvorstände der Generaldirektion.

Demgegenüber ist dem Bundesrat vorbehalten: die Vertretung der Bundesbahnen gegenüber der Bundesversammlung, die Wahl des Präsidenten, des Vizepräsidenten und der Mitglieder des Verwaltungsrates, die Wahl des Präsidenten der Generaldirektion, der Generaldirektoren und der Kreisdirektoren; die Wahl von je 6 Mitgliedern der Kreiseisenbahnräte; die Aufnahme von Anleihen und die Festsetzung der Anlagebedingungen nach Anhörung oder auf Antrag des Verwaltungsrates; die Genehmigung der allgemeinen Bauprojekte für neue Linien, der Pläne für die Bauten, deren Kostenvoranschlag den Betrag von 3 000 000 Franken überschreitet, der Pläne für andere Bauten, einschlie[ß]lich der Vorlagen über die das Gebiet der Bundesbahnen in A[n]spruch nehmenden elektrischen Anlagen Dritter, soweit sich [die] Bundesbahnen mit den zur Begutachtung berufenen eidgenös[si]schen oder kantonalen Amtsstellen oder den beteiligten Dritt[en] nicht verständigen können; die Genehmigung der Fahrpläne, d[er] Statuten für die Personalversicherung und des Reglementes f[ür] den Erneuerungsfonds.

Der Bundesversammlung steht die Gesetzgebung über die a[ll]gemeinen Grundsätze für die Tarifbildung, die Gesetzgebu[ng] über die Besoldungen, die Genehmigung des Voranschlags, d[ie] Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichts sow[ie] die Ermächtigung des Bundesrats zur Aufnahme von Anleih[en] für die Bedürfnisse der Bundesbahnen zu.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen erfährt durch d[ie] Neuordnung insofern eine Veränderung, als die Zahl d[er] Generaldirektoren, die bisher fünf betrug, auf drei beschränk[t] wird, von denen einer der Präsident ist. Die Generaldirektio[n] ist nach der alten Organisation eine reine Kollegialbehörd[e]. Jedes Mitglied hat nach Art. 28 des Gesetzes vom 15. Oktobe[r] 1897 ein Departement zu verwalten, und die vom Bundesrat e[r]lassene Vollziehungsverordnung bestimmt, welche Geschäfte de[n] einzelnen Departements zu selbständiger Erledigung zu über[-]lassen sind; die anderen Angelegenheiten werden nach Stimmen[-]mehrheit vom Kollegium entschieden. Bei Stimmengleichheit ent[-]scheidet (abgesehen von Wahlen) die Stimme des Vorsitzenden. Bei den Verhandlungen der Expertenkommission über die neu[e] Organisation hatte der Bundespräsident Haab erklärt, daß de[r] Präsident aus seinen Kollegen herausgehoben werden solle, während er jetzt nur primus inter pares sei. Im Organisations[-]gesetz und der dazu erlassenen Vollziehungsverordnung ist diese Heraushebung jedoch nur in sehr bescheidenem Umfange erfolgt. Art. 13 des Organisationsgesetzes bestimmt ausdrücklich, daß über die wichtigeren Geschäfte die Generaldirektion als Be[-]hörde Beschluß faßt, und die Vollziehungsverordnung sieht Entscheidung mit Stimmenmehrheit vor. Zur Beschluß[-]fassung ist die Anwesenheit von wenigstens zwei Mitgliedern notwendig. Sind nur zwei Mitglieder anwesend, so bedarf es zu einem Beschluß der Stimmeneinhelligkeit. Die Stellung des Präsidenten ist nur dadurch hervorgehoben, daß ihm durch Art. 14 des Organisationsgesetzes die Vertretung der Bundes[-]bahnverwaltung nach außen übertragen ist. Außerdem hat er den Gang der Verwaltung zu überwachen und kann zu diesem Zwecke von jeder Dienststelle Auskunft verlangen. Diese Be[-]fugnisse gehen aber nicht so weit, um der Generaldirektion den Charakter einer Kollegialbehörde, den sie also auch in Zukunft behalten wird, zu nehmen. Für die Geschäftserledigung durch den Präsidenten und die beiden Generaldirektoren werden nach der Neuorganisation drei Departements gebildet: das Präsidial[-]departement, das Bau- und Betriebsdepartement sowie das Rechts- und Tarifdepartement. Der Schwerpunkt des vom Prä[-]sidenten zu bearbeitenden Präsidialdepartements liegt im Finanzwesen. Die Bestellung des Präsidenten zum „Säckel[-]meister" ist bei den Verhandlungen der Expertenkommission als eine besonders glückliche Lösung begrüßt worden. Dagegen wurden lebhafte Bedenken gegen die Zusammenfassung von Bau und Betrieb in einem Departement geäußert, weil man davon eine Überlastung dieses Departements befürchtete. Der Wunsch, die Zahl der Departements nach Möglichkeit einzuschränken, hat aber anscheinend schließlich den Ausschlag gegeben. In den einzelnen Departements werden wieder Dienstabteilungen ge[-]bildet. Die Vollziehungsverordnung sieht deren im ganzen 13 vor, und zwar im Präsidialdepartement: 1. das Generalsekretariat, 2. die Rechnungskontrolle und Buchhaltung, 3. die Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung, 4. die Abtei[-]lung für den bahnärztlichen Dienst, 5. die Abteilung für Per[-]sonalangelegenheiten; im Bau- und Betriebsdeparte[-]ment: 1. die Abteilung für Bahnbau, 2. die Abteilung für Elek[-]trisierung, 3. die Abteilung für den Stations- und Zugdienst, 4. die Abteilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst;

n Rechts- und Tarifdepartement: 1. die Abteilung ür das Rechtswesen, 2. die Abteilung für das Tarifwesen und en Publizitätsdienst, 3. die Verkehrskontrolle und Statistik, . die Materialverwaltung.

Einen sehr breiten Raum bei den Erörterungen über die Neurganisation nahm das Verhältnis der Generaldirektion zu den reisdirektionen ein. Nach der alten Organisation bestehen Kreisdirektionen: Lausanne, Basel, Luzern, Zürich und St. allen. Die Notwendigkeit des Fortbestehens von Kreisdirektionen wurde auf das lebhafteste bestritten. Es wurde geltend emacht, daß das Bestehen so vieler Behörden zu einer Doppelrbeit geführt habe und notwendigerweise führen müsse, die hne Beseitigung der Kreise nicht zu vermeiden sei. Tatsächch hatte die Generaldirektion in ihrem ersten Entwurf, zu essen Vorlage sie aufgefordert worden war, die Beseitigung er Kreise vorgeschlagen. Sie hat dabei ausdrücklich betont, aß dieser Vorschlag rein vom Verwaltungsstandpunkt ohne Rücksicht auf politische Verhältnisse erfolge. Dieser Vorschlag at nicht die Zustimmung des Bundesrats gefunden.

Aus den parlamentarischen Verhandlungen über das Organiationsgesetz muß geschlossen werden, daß bei dieser Entscheilung des Bundesrates politische und regionale Rücksichten nicht ganz ohne Einfluß gewesen sind. Der Bundesrat hat sich ür die Beschränkung der Kreise von fünf auf drei entschieden und ist mit diesem Vorschlag, der den Fortfall der Kreisdirektionen Basel und St. Gallen vorsieht, durchgedrungen. Bundesräsident Haab begründete diese sogenannte Dreiereinteilung . a. damit, daß sie mit den hauptsächlichsten Verkehrsgebieten usammenfalle und daher verkehrstechnisch gegeben sei. Ferner asse sie sich ohne nennenswerte Vergrößerung des Beamtentabes der Zentralleitung und der drei verbleibenden Kreise durchführen, gestatte also die Ersparung des weitaus größten Teiles der Beamten der aufgehobenen Kreise. Sie erleichtere die Überwachung und die Leitung des Unternehmens, erlaube eine vorteilhaftere Ausnutzung der Betriebsmittel und zweckmäßigere Diensteinteilungen für das Betriebspersonal, habe chließlich auch bedeutende Ersparnisse an Gebäulichkeiten und Diensträumen aller Art zur Folge. Um den beiden Städten, denen die Sitze der Kreisdirektionen genommen werden, einen Ausgleich zu gewähren, wird nach Basel die gesamte Materialverwaltung und nach St. Gallen die Verkehrskontrolle verlegt. Außerdem bekommen beide Städte je eine als „Inspektion" bezeichnete Dienststelle zur Überwachung des Betriebes, zur Auskunftgabe über Tariffragen und zur Erledigung von Reklamationen.

Neu ist im Verhältnis zwischen Generaldirektion und Kreisdirektionen die Zentralisierung der Verwaltung der Hauptwerkstätten und der Materialverwaltung bei der Generaldirektion, der also neben den Hauptwerkstätten auch die Materialverwaltung in Basel unmittelbar unterstellt wird.

Die Kreisdirektionen, deren Zahl — wie erwähnt — auf drei beschränkt wird, behalten ihren Behördencharakter. Sie haben daher die administrative und gerichtliche Vertretung der Bundesbahnen im Rahmen ihrer Zuständigkeit. Zu ihren Obliegenheiten gehört außer der Leitung des äußeren Dienstes die Behandlung der Personalien, die Bearbeitung der Bauentwürfe, der Grunderwerb, die Erledigung von Haftpflichtansprüchen und Reklamationen. Ferner sollen sie sich auch mehr als bisher um die Verkehrsfragen bekümmern. Sie sollen daher, wie es in der Botschaft über die Neuorganisation heißt, bei der „Transportakquisition" mitwirken sowie sich mit den für die Bundesbahnen in Betracht kommenden kommerziellen Verhältnissen der einzelnen Landesgegenden vertraut machen und die Zentralleitung darüber auf dem laufenden halten. Während die Kreisdirektionen bisher 7 Dienstabteilungen umfaßten, wird deren Zahl durch die Neuorganisation auf drei beschränkt, je eine für Verwaltung, für Bau und Betrieb. Bemerkenswert ist also, daß die Schweizerischen Bundesbahnen im Gegensatz zu der bei den früheren preußisch-hessischen Staatseisenbahnen bestehenden Einrichtung in der untersten Verwaltungsstelle den Bau vom Betrieb trennen.

An der Spitze der Kreisdirektionen steht ein Kreisdirektor. Seine Stellung zu den drei Abteilungsvorständen wird nach der neuen Organisation dadurch etwas eigenartig, daß man den Abteilungsvorständen das Recht des unmittelbaren Verkehrs mit der Generaldirektion gegeben hat. Daß die Abteilungsvorstände der Kreisdirektionen eine möglichst selbständige Stellung erhalten sollen, geht auch aus der Botschaft über die Neuorganisation hervor, in der es heißt, daß die Abteilungsvorstände der Kreisdirektionen ihre fachtechnischen Weisungen in der Regel von der Generaldirektion erhalten sollen, und daß die Kreisdirektoren nur dann eingreifen werden, wenn dies im Interesse der Verwaltung oder der Geschäftsführung nötig ist. Natürlich ist diese Stellung der Kreisdirektoren bei den Parlamentsverhandlungen Gegenstand lebhafter Kritik gewesen. Man hat die Kreisdirektoren als „Scheindirektoren" bezeichnet und gemeint, jüngere Leute müßten sich an dieser Stelle todunglücklich fühlen und in steten Kompetenzkonflikten mit den Abteilungsvorständen leben. Demgegenüber hat der Bundespräsident Haab erklärt, daß der Kreisdirektor zur Unterstützung der Generaldirektion notwendig sei. Er könne sehr wertvolle Dienste leisten, weil er dazu berufen sei, den Verkehr zwischen den Handelskammern, den einzelnen Industriellen, den Verkehrsinteressenten und der Verwaltung zu unterhalten. Er sei in der Lage, bei den immer wieder vorkommenden sachlichen Differenzen unter den Abteilungsvorständen den Entscheid zu treffen, er werde ein zielbewußtes Zusammenarbeiten der Abteilungsvorstände nach einem einheitlichen Willen herbeiführen.

Sicher werden verwaltungstechnische Gründe bei der Abgrenzung der Befugnisse der Kreisdirektoren mitgesprochen haben. Denn natürlich hat es einen Vorzug, wenn bei Meinungsverschiedenheiten der Abteilungsvorstände nicht erst die Generaldirektion angerufen zu werden braucht, sondern sofort eine andere Stelle da ist, die ihren Einfluß geltend machen kann. Auf der anderen Seite sind aber anscheinend auch Rücksichten auf die besonderen Verhältnisse des Landes bei der getroffenen Regelung von Einfluß gewesen. Die Stellung des Kreisdirektors hängt nämlich zusammen mit den Kreiseisenbahnräten.

Die Kreiseisenbahnräte sollen nach der Botschaft des Bundesrates über die Neuorganisation das Bindeglied zwischen Bahnverwaltung einerseits und den Behörden und der Bevölkerung der von ihnen vertretenen Kantone andererseits bilden. Sie bestehen bereits auf Grund der alten Organisation und hatten nach der letzteren sogar gewisse Entscheidungsbefugnisse. Nach dem ersten radikalen Reorganisationsentwurf der Generaldirektion wären mit den Kreisen natürlich auch die Kreiseisenbahnräte verschwunden. Bei den Parlamentsverhandlungen hat es nicht an Stimmen gefehlt, die gleichfalls die Beseitigung der Kreiseisenbahnräte forderten. Man hat sich dazu mit Rücksicht auf die Verhältnisse des Landes nicht verstanden, aber den Kreiseisenbahnräten ausdrücklich eine rein begutachtende Tätigkeit zugewiesen. Allerdings scheinen die Kreiseisenbahnräte auch nach der alten Organisation sich tatsächlich auf eine rein gutachtliche Tätigkeit beschränkt zu haben. Bundespräsident Haab erklärte in der Sitzung des Nationalrats vom 23. März 1922, daß die Kreiseisenbahnräte trotz der ihnen eingeräumten weitergehenden Befugnisse „in Tat und Wahrheit auch schon bisher rein konsultative Behörden gewesen seien". Zur Zuständigkeit der Kreiseisenbahnräte gehört die Besprechung von Fragen allgemeiner, baulicher, betriebsdienstlicher, kommerzieller und finanzieller Art, mit Einschluß von Tarif- und Fahrplanfragen, die Begutachtung derartiger Fragen auf Anregung der Verwaltung sowie auf Anregung von Regierungsstellen oder Interessentenvertretungen, ferner die Kenntnisnahme von wichtigen Bauprojekten des Kreises sowie die Begutachtung der Bau- und Betriebsvoranschläge und der Jahresrechnungen über die Bau- und Betriebsausgaben. Die Kreiseisenbahnräte sollen also das Sprachrohr der Kreiseingesessenen in Eisenbahnfragen sein. Als Vertreter der Bundesbahnverwaltung gegenüber den Kreiseingesessenen hat man den Kreisdirektor bestellt. Er nimmt an den Sitzungen der Kreiseisenbahnräte mit beratender Stimme teil. Er soll ferner nach der Erklärung des Bundespräsidenten

Haab im Nationalrat den Verkehr zwischen den Handelskammern, den einzelnen Industriellen, den Verkehrsinteressenten und der Verwaltung unterhalten. Man hat also den Kreisen eine sichtbare Spitze der Bundesbahnverwaltung nicht entziehen wollen. Als Träger des rein geschäftlichen, inneren Dienstbetriebes der Verwaltung erscheinen dagegen in der Hauptsache die Abteilungsvorstände der Kreisdirektionen.

Zu erwähnen ist schließlich noch, daß die drei Kreiseisenbahnräte vereint zweimal im Jahre zu gemeinsamer Beratung allgemeiner, die Bundesbahnen betreffender Fragen sowie zur Äußerung von Wünschen und Anregungen zusammentreten.

Der Geist, in dem die Neuorganisation durchgeführt werden soll, wird durch den Satz im Artikel 1 des Organisationsgesetzes gekennzeichnet, daß den einzelnen Dienststellen der Verwaltung zur Sicherung eines einfachen und raschen Geschäftsganges möglichst weitgehende Selbständigkeit einzuräumen ist.

Von einem Redner wurden im Ständerat die Sätze ausgesprochen: Die Tüchtigkeit, die Leistungsfähigkeit einer Verwaltung hängt viel weniger von ihrer Organisation ab, als von dem Geiste, der in ihr lebt und wirkt. Eine schlecht organisierte Verwaltung kann gut sein, wenn nur ihr Geist gut ist, und eine noch so gut organisierte und ausgeklügelte Verwaltung kann ungenügend sein, wenn ihr der richtige Geist fehlt. Diese Sätze geben den Gedanken wieder, den der praktische Engländer durch die Worte ausdrückt: men, not measures. Was Dienstauffassung und Willenskraft eines Mannes vermögen, läßt sich ohne Schwierigkeit bei jeder gut geleiteten Dienststelle, jedem gut geleiteten Amt feststellen, und gleiches gilt natürlich auch für größere Verhältnisse. Für uns Deutsche, denen das Organisieren im Blute liegt, gilt insbesondere die Warnung, die Verwaltungsform nicht zu überschätzen. Immerhin wird man der Schweiz recht geben müssen, wenn sie einen zwar nicht großen, aber doch ins Gewicht fallenden Gewinn von 5 Millionen Franken jährlich, den sie von der Verwaltungsreform erwartet, nicht außer acht gelassen hat. Die Verwaltungskosten müssen unter allen Umständen bei jedem Unternehmen auf das denkbar geringste Maß herabgesetzt werden, namentlich wenn es notleidend ist. Welche Wege gegebenenfalls in Deutschland dazu eingeschlagen werden müssen, das auseinanderzusetzen, geht über den Rahmen dieses Aufsatzes hinaus. Auf alle Fälle muß, **namentlich unter den bestehenden Verhältnissen, bei den Organisationsfragen der Gesichtspunkt im Vordergrunde stehen, ob Ersparnisse damit verbunden sind.**

Für die Schweiz scheint mir mit der getroffenen Regelung eine **bemerkenswerte Vereinfachung der Verwaltung, soweit es die Rücksichtnahme auf die allgemeinen Landesinteressen zuließ, erreicht zu sein. Der Name des Schöpfers der Neuorganisation, des Bundespräsidenten Haab, eines hervorragenden Fachmannes, bürgt jedenfalls dafür, daß bei der Neuorganisation nicht nur die politischen,** sondern vor allem auch die verwaltungstechnischen Gesichtspunkte ausreichend gewürdigt und gegeneinander abgewogen worden sind. Den Ausgangspunkt für die Durchführung der Neuorganisation bildete die Verschlechterung der finanziellen Lage der Bundesbahnen. Inzwischen kann die Bundesbahnverwaltung, wie die regelmäßigen monatlichen Veröffentlichungen der Betriebsergebnisse in dieser Zeitung beweisen, eine ganz bedeutende Besserung ihrer finanziellen Ergebnisse buchen. Wir können unserem Nachbarlande nur wünschen, daß es auf diesem glücklichen Wege auch unter der Neuorganisation fortschreiten möge.

v. Schaewen.

Ist die Eisenbahn zur Nachprüfung der Inhaltsbezeichnungen des Absenders verpflichtet?

Vom Regierungsrat **Dr. Hermann**, Stuttgart.

In Nr. 147 der Bergisch-Märkischen Zeitung führt der Syndikus Brodbeck, Stuttgart, im Anschluß an ein erst neuerdings ergangenes Urteil des Reichsgerichts vom 7. 4. 23 u. a. aus: „zweifelhafte Inhaltsbezeichnungen muß die Eisenbahn zwecks Herbeiführung der richtigen Frachtberechnung aufklären und die Differenzen nachträglich wieder zurückerstatten."

Da diese Auslassung weitere Verbreitung finden wird, ist es nötig, das Urteil wiederzugeben und kritisch zu beleuchten.

Die Klägerin hatte in der Zeit vom 21. Dezember 1920 bis 30. Mai 1922 durch den Beklagten (Eisenbahn) Holzsendungen vorgenommen. Diese bestanden aus Kiefernbrettchen bis zu 1,25 m Länge und 25 mm Stärke, durch Drahtstifte zu Kistenteilen verbunden, nicht gehobelt, nicht bearbeitet und unverpackt. In den Frachtbriefen waren die Sendungen bezeichnet als „Kistenteile aus Nadelholz, nicht gehobelt, nicht bearbeitet, bis 1,25 m Länge, 12—25 mm stark". Der Beklagte hatte die Frachten nach der damals geltenden Tarifstelle Holzwaren Kl. C Ziff. 13 berechnet, welche folgenden Wortlaut hatte: „Kisten, auch Fächereinsatz, Lattenkisten, Harasse, ferner Kistenteile, letztere auch gehobelt und zusammengefügt, soweit nicht in Ziffer 5 der Stelle Holz der Klasse D genannt." Die Klägerin dagegen war der Ansicht, daß die Frachten nach dem ermäßigten Satz der letztgenannten Tarifstelle hätten berechnet werden müssen. Diese Tarifstelle lautete damals: „Stäbe und Brettchen bis zu 1,25 m Länge und 25 mm Stärke, auch durch Drahtstifte zu Kistenteilen oder Faßdeckeln verbunden, nicht gehobelt, unverpackt oder nur verschnürt oder in Säcken oder in rohen Kisten von mindestens 12 mm Brettstärke, Zigarrenkistchen und Bleistiftbrettchen, auch gedämpft und gefärbt, von folgenden Arten: „Aspe, Birke, Buche (Rotbuche und Weiß- oder Hainbuche), Erle, Fichte, Kiefer (Föhre, auch Zirbelkiefer oder Arve), Lärche, Linde, Pappel, Roßkastanie, Tanne, Weide." Die Klägerin verlangte Rückzahlung der auf 7 Sendungen zu viel gezahlten Frachten und hatte gegen den Beklagten Klage auf Rückzahlung von 4674,20 ℳ nebst 4 % Zinsen seit dem 15. 4. 21 erhoben. Die zweite Zivilkammer des LG. Hannover hat am 25. 10. 21 dem Klageantrag abzüglich am 30. 6. 21 vom Beklagten gezahlter 465,50 ℳ entsprochen und das OLG. Celle hatte am 14. 2. 22 die Berufung des Beklagten zurückgewiesen. Dieser hatte Revision eingelegt, die aber vom Reichsgericht zurückgewiesen wurde mit folgender Begründung:

„Nach § 56 Abs. 1 der EVO. kann die Eisenbahn bei Wagenladungen die Bezeichnung des Inhalts nach Art und Verpackungsart verlangen, wenn die Beschaffenheit der Ladung dies zuläßt. Wie genau dieser Inhalt zu bezeichnen ist, darüber enthält die EVO. nur für die hier nicht in Frage kommenden, in der Anlage C aufgeführten Gegenstände (Sprengstoffe) die Bestimmung, daß sie mit der in der Anlage C gebrauchten Bezeichnung zu benennen sind. Nach der Ausführungsbestimmung IV zu § 56 EVO. ist der Inhalt der Frachtstücke im Frachtbrief genau zu bezeichnen. Für die in den Allgemeinen Tarifvorschriften und in der Güterklassifikation (I B) aufgeführten Güter sind die dort gebrauchten, für alle übrigen die handelsgebräuchlichen Benennungen anzuwenden. Frachtbriefe mit allgemeinen Bezeichnungen, wie ätherische Öle, Chemikalien, Effekten usw., werden zurückgewiesen." Hierdurch hat den Tarifvorschriften kein derart sakraler Charakter beigemessen werden sollen, daß die Spezialtarife nur dann Anwendung finden, wenn die Erklärung im Frachtbrief mit der entsprechenden Tarifbestimmung wörtlich übereinstimmt; vielmehr muß dieselbe nur so genau sein, daß sie dem Beamten bei sorgfältiger und pflichtmäßiger Prüfung eine genügende Unterlage für die Anwendung der entsprechenden Tarifstelle bietet und bei vernünftiger Auslegung Zweifel über die anzuwendende Tarifstelle ausschließt. Ob dies der Fall ist, kann auch noch in der Revisionsinstanz nachgeprüft und muß im vorliegenden Fall zugunsten der Klägerin entschieden werden, da alle von ihr im Frachtbrief gemachten Angaben darauf hinweisen, daß die Tarifstelle Kl. D Nr. 5 und nicht Kl. C Nr. 3 oder 13 in Anspruch genommen werden sollte und konnte. Unter Tarifklasse C 13 fallen Kistenteile nur dann, wenn sie gehobelt sind und nicht Kl. D. Ziff. 5 in Frage kommt. Wären die Brettchen mittels Nut und Feder zu Kistenteilen zusammengesetzt gewesen, so wäre dies eine Bearbeitung im Sinne der Tarifklasse C 3 gewesen; da die Klägerin jedoch ausdrücklich hervorhebt, daß sie nicht bearbeitet seien, konnten die Brettchen, wie das bei diesen Gegenständen auch die Regel bildet, nur mit Drahtstiften zu Kistenteilen verbunden sein. Zudem wiesen der Zusatz „ungehobelt" und die von der Klägerin angegebenen Längen- und Stärkenmaße, die genau mit der Kl. D Ziff. 5 übereinstimmen, mit Sicherheit auf diese Klasse hin; und hieran ändert auch der Umstand nichts, daß die Klägerin statt der bestimmten dort

ufgeführten Holzart sich des allgemeinen Ausdrucks „Nadelolz“ bedient hat; denn tatsächlich sind sämtliche zur Fabriation von ungehobelten, also immerhin minderwertigeren Kisten verwendbaren Nadelhölzer im einzelnen in Klasse D iff. 5 aufgeführt; die Weymouthkiefer gehört ihrer botanichen Bestimmung nach zur Klasse der Kiefern, und amerikanisches Zedernholz kommt für Kisten in den hier fraglichen rößen- und Stärkeverhältnissen überhaupt nicht in Betracht. Unter der Rubrik „Art der Verpackung“ enthalten die Frachtriefe die Bezeichnung „Waggon“. Daraus konnte der Beamte ntnehmen, daß eine weitere Verpackung nicht vorhanden sei; s war also insoweit der Vorschrift der Klasse D Ziff. 5 genügt; rug er jedoch in dieser Beziehung Bedenken, so hätte er sich urch Rückfrage beim Absender oder durch Besichtigung des Frachtguts hierüber Klarheit verschaffen sollen. Das Verhalten es Beklagten ist um so unverständlicher, als nach der unbetritten gebliebenen Behauptung der Klägerin die von ihr im Frachtbrief gebrauchte Formulierung im Holzhandel der beeffenden Art allgemein üblich ist und seit 15—20 Jahren ausende und abertausende Kistenteile mit derselben Inhaltsngabe nicht nur von der Klägerin, sondern von dem gesamten Holzhandel verfrachtet und niemals von der Eisenbahn beantandet oder als unrichtig bezeichnet behandelt worden sind. ind hiernach die vom Absender in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen weder unrichtig noch unvollständig gewesen, so findet weder § 57 noch § 60 der EVO. auf en vorliegenden Fall Anwendung, vielmehr hätte der Beklagte uf Grund der von der Klägerin gegebenen Unterlagen die Frachten für die Sendungen nach Tarifstelle D Ziff. 5 berechnen üssen; nur in dieser Höhe ist ein Frachtanspruch der Beklagten entstanden, und dieser muß nach den Grundsätzen der ngerechtfertigten Bereicherung gemäß § 812 BGB. die zuviel rhobene Fracht der Klägerin erstatten.“

Wie man sieht, hat Brodbeck das Urteil unrichtig und irreührend wiedergegeben. Es enthält nichts darüber, daß die Eisenbahn zweifelhafte Inhaltserklärungen aufklären müßte, vielmehr besagt es nur, daß der Beamte aus dem angewendeten Wort „Waggon“ hätte entnehmen können, daß eine weitere Verpackung nicht vorhanden war, und daß er sich bei aufkommendem Zweifel durch Rückfrage beim Absender oder durch Besichtigung des Frachtguts hierüber hätte Klarheit verschaffen sollen. Auf die Inhaltsangabe bezieht sich die Stelle nicht. Sie ist allerdings auch in der angegebenen Formuierung bedenklich genug, enthält aber keine grundsätzliche Entscheidung der streitigen Frage. Zunächst ist hervorzuheben, daß nicht etwa mit dem Reichsgericht daraus, daß die in der Anlage C aufgeführten Gegenstände, die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen und wörtlich mit der in der Anage C gebrauchten Bezeichnung zu benennen sind, geschlossen werden kann, bei andern Gütern habe die Eisenbahn grundsätzlich eine Nachprüfungspflicht, wenn sie ungenau oder zum Verwechseln geeignet bezeichnet sind. Die für die Güter der Anlage C gegebene Bestimmung will die Abfertigungsstellen darauf hinweisen, daß es sich nur um bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter handelt, was bei anderen sonstigen Bezeichnungen nicht erkennbar sein würde, um den Eisenbahnbetrieb von der Beförderung solcher Güter fernzuhalten, die überhaupt zur Beförderung nicht zugelassen sind, und um evenuell besondere Wagen für den Transport nur bedingungsweise nach Anlage C zugelassener Güter stellen zu können. Im übrigen ist nach der Ausf.-Best. IV des § 56 EVO. das Gut im Frachtbrief genau zu bezeichnen und sind für die in den Allg. Tarifvorschriften und in der Gütereinteilung (Teil I B) aufgeführten Güter die dort gebrauchten, für alle übrigen die handelsgebräuchlichen Benennungen anzuwenden. Dem Reichsgericht ist nur darin beizustimmen, daß hierdurch den Tarifvorschriften kein „sakraler“ Charakter verliehen werden sollte, daß es vielmehr genügt, wenn die Bezeichnung so genau ist, daß sie dem Beamten bei sorgfältiger und pflichtgemäßer Prüfung eine genügende Unterlage für die Anwendung der betreffenden Tarifstelle bietet und bei vernünftiger Auslegung Zweifel über die anzuwendende Tarifstelle ausschließt. Dieser Grundsatz ergibt sich schon aus § 133 BGB.; denn die Inhaltsbezeichnung ist ein Bestandteil der vom Absender abgegebenen Willenserklärung über den Frachtvertrag, die der Beamte so auszulegen hat, wie jeder andere, dem gegenüber eine Willenserklärung abgegeben wird. Kann der Beamte kraft dieser Auslegung die billigere Tarifstelle nicht anwenden, so muß er eben den höheren Frachtsatz berechnen, mit anderen Worten: die Eisenbahn ist zur Nachprüfung der Inhaltsbezeichnung des Absenders nicht verpflichtet, wenn die vorhin beschriebene Auslegung des Abfertigungsbeamten zu keiner Anwendung der billigeren Tarifstelle führt; es ist dann eben die Bezeichnung maßgebend, die der Absender dem Gut gibt, auch wenn es unter einer anderen Bezeichnung einen billigeren Frachtsatz genießen würde. Neben der Auslegungstätigkeit liegt der Eisenbahn also nicht etwa noch eine Prüfungspflicht ob, die eine Frachtvertragspflicht wäre. So die herrschende Meinung (Blume-Weirauch Anm. 2 und Kittel Anm. 6 zu § 56 EVO.; Eger § 57 S. 238; EEE. 23, 237; 25, 363; 23, 258; Öster. O. G. H. 19. 4. 05; Bez. G. f. H. Wien 27. 4. 062; A. A. Rundnagel, Haftung § 14 S. 84; keineswegs aber die aus dem Jahre 1896 stammende RGE. 37. 12).

Die herrschende Meinung entspricht auch durchaus der Sachlage. Die Eisenbahn hat kein Interesse daran, wie der Versender seine Güter bezeichnet. Wenn er einen bestimmten Tarif angewendet wissen will, muß er dessen Bezeichnung wählen, denn er weiß doch am besten, was für ein Gut er aufliefert. Die Eisenbahn hätte gar nicht Mittel, Zeit und Beamte genug, um der Nachprüfung im Sinne Brodbecks nachzukommen. Man denke an die Tarifstellen Holz, Holzwaren, Eisen- und Stahlwaren, Öle, Holzschliff- und Holzzellstoff u. a. Die Verkehrtreibenden würden sogar geschädigt, wenn namentlich ihre Wagenladungen einer Nachprüfungspflicht der Eisenbahn unterlägen. In der Regel werden die meisten Wagenladungen abends kurz vor Schalterschluß aufgeliefert, um die Ladefristen voll auszunützen, wobei irgendein Lehrling, Fuhrmann, Arbeiter oder ein sonst mit der Sendung oft nicht Vertrauter eine mehr oder weniger große Zahl von Frachtbriefen zum Annahmeschalter bringt. Die Güter sind dann bereits verladen und vielfach schon verschlossen und verbleit. Wie will da der Schalterbeamte bei zweifelhafter Inhaltsbezeichnung eine Nachprüfung vornehmen, ohne den Wagen aufzuhalten, der vielleicht noch am selben Abend oder nachts abgeht, wenn man berücksichtigt, daß andere Auflieferer ebenfalls Frachtbriefe über Wagenladungsgüter zur selben Zeit abgeben, die vielleicht z. T. auch zweifelhafte Inhaltsbezeichnungen aufweisen. Auch die auf dem Güterboden tätigen Leute und Beamten der Eisenbahn sind zu einer Prüfung nicht in der Lage, weil der Absender Wagenladungen selbst verladet. Sie haben in der Regel so wenig wie die Beamten der Annahmeschalter Zeit, schon der Verladung beizuwohnen, um etwaigen falschen Bezeichnungen vorzubeugen. Vor allem von den Anschlußgleisbesitzern werden abgehende Wagenladungen vielfach schon im Anschlußgleis verschlossen und verbleit, nachdem meist der Rangiermeister höchstens den Wagen über Einhaltung des Lademaßes, Befestigung des Gutes usw. oberflächlich geprüft hat. Da die Leute des Absenders, die die Frachtbriefe bringen, den Inhalt der Wagenladungen meist nicht kennen, verzögert auch die vielfach wegen vorgeschrittener Zeit nicht mehr mögliche Rückfrage beim Absender, die oft auch keine Klärung bringt, den Abgang der Wagen. Auch die Nachprüfung der Inhaltsbezeichnung von Stückgütern, die nicht die Rolle wie bei Wagenladungsgütern spielt, macht der Eisenbahn oft Schwierigkeiten, so z. B. bei Gütern in Kisten und Fässern, oder bei solchen Gütern, die vom Absender selbst verladen werden müssen. Oft wählen auch die Versender absichtlich eine, wenn auch nicht falsche, so doch unklare oder zu allgemein gehaltene Inhaltsbezeichnung, um sich einerseits vor Frachtzuschlag zu schützen, und um andererseits möglichst die billigste Tarifberechnung zu bekommen. Der Absender deklariert z. B.:

„Eisenwaren.
Nicht zusammengesetzte Gußstücke von mindestens 2000 kg Einzelgewicht, bearbeitet,“

oder „Gerbefett.
Fett aus pflanzlichen u. tierischen Stoffen“,

oder „Gänseliesen
Kunstspeisefett
Margarine“.

Die Bezeichnung im zweiten Beispiel hat der Absender gewählt, damit das Fett eine ermäßigte Tarifklasse genießt. Prüft die Eisenbahn das Fett und findet, daß es kein Fett aus pflanzlichen und tierischen Stoffen ist, so beruft sich der Absender darauf, daß ja im Frachtbrief auch „Gerbefett“ stehe, es sich also um keine falsche Inhaltsangabe handle.

Die abweichende Ansicht Rundnagels a. a. O. ist auch dadurch nicht begründet, daß er sich darauf stützt, es fehle bezüglich der Inhaltsbezeichnung an einer dem § 65 Abs. 1 EVO. entsprechenden Vorschrift. Im Gegenteil folgt aus der Vorschrift des § 58 Abs. 1 EVO. die Richtigkeit der herrschenden Ansicht: die Eisenbahn hat nur das Recht, nicht auch die Pflicht, die Übereinstimmung zwischen Gut und Inhaltsbezeichnung zu prüfen. Eine Pflicht konnte der Eisenbahn schon deshalb nicht auferlegt werden, weil, wie oben dargelegt worden ist, bei vielen Gütern nach der Art ihrer Verpackung und mit Rücksicht auf die Eigentümlichkeit und Schleunigkeit des Eisenbahnverkehrs die Ausübung dieser Pflicht nicht möglich wäre. Daher liegt es im Ermessen der Eisenbahn, ob sie die Prüfung vornehmen will oder nicht (so auch Eger Anm. 241 zu § 58 EVO.).

Es ist zu bezweifeln, daß das Reichsgericht in einem zukünftigen Prozeß bei Darlegung der geschilderten Umstände der Eisenbahn eine Nachprüfungspflicht auferlegen wird. Daß übrigens in dem eingangs angeführten Rechtsfall das Reichs-

gericht über den Eisenbahnbetrieb nicht genügend unterrichtet ist, geht daraus hervor, daß es meint, der Abfertigungsbeamte hätte schon aus dem im Frachtbrief stehenden Wort „Waggon" entnehmen können, daß das Gut unverpackt gewesen sei. Tatsächlich aber gibt es viele in Waggons verladene Güter, die verpackt sind.

So bestimmt nun die Eisenbahn eine Prüfungspflicht ablehnt, so sehr muß sie darauf sehen, daß ihre Tarife leicht verständlich und klar gefaßt sind. Beruht daher die Ungenauigkeit der Inhaltsbezeichnung auf unklarer Fassung der Tarife, so hat die Eisenbahn diese zu vertreten, und sie muß zu viel berechnete Fracht zurückerstatten, wenn sie statt des niederen den höheren Tarif angewendet hat, nachdem die Prüfung, die ihr in diesem Fall obliegt, das Gut als der billigeren Tarifklasse unterfallend sich ergeben hat (so auch Blume-Weirauch 6 zu § 57 EVO; EEE. 21, 15; 19, 55; 30, 178).

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, den Tarifwortlaut klar und nach einheitlichen Grundsätzen zu fassen und unklare Tarifstellen zu beseitigen. Daß es solche noch gibt, läßt sic nicht leugnen.

Selbstverständlich ist, daß die Eisenbahn auf die Notwendi keit einer Änderung der unklaren Inhaltsbezeichnung bei de Aufgabe der Sendung aufmerksam machen muß, wenn sie nac Treu und Glauben mit Rücksicht auf die vorliegenden Umstän dazu ohne weiteres in der Lage ist. Im Zweifel ist das ab nach den obigen Darlegungen nicht anzunehmen. Es empfieh sich für die Eisenbahn, künftig einmal einen streitigen Fall, d sich nur um die Frage der Prüfungspflicht und Inhaltsbezeic nung dreht, und wobei andere für die Eisenbahn ungünsti Umstände keine Rolle spielen, bis zur höchstrichterlichen grun sätzlichen Entscheidung zu bringen. Im vorliegenden Fall ha delte es sich um einen Sachverhalt, der für die Eisenbahn nic gerade günstig war und der bezüglich der Prüfungspflicht a der Grenze lag. Das betreffende Gut war schon jahrelang unt der vom Absender gewählten Bezeichnung aufgegeben worde ohne jemals beanstandet zu werden.

Zahlung der Eisenbahnverwaltung an Privatfirmen.

Von Regierungsbaurat **Krohn**, Wittenberge*).

Die dauernd fortschreitende Entwertung der Papiermark hat immer mehr zu der unbestrittenen Notwendigkeit geführt, dafür Sorge zu tragen, daß Privatfirmen für ihre ausgeführten Leistungen und Lieferungen in allerkürzester Zeit in den Besitz des ihnen zustehenden Geldbetrages gelangen. Welche Schwierigkeiten dem entgegenstehen, welche wiederholten Reklamationen seitens der Firmen, denen zum Teil eine Berechtigung nicht abgesprochen werden kann, welche unliebsamen Auseinandersetzungen rückwärts wieder zwischen den Ämtern und Werken einerseits und den übergeordneten Behörden andererseits aus Anlaß der hierdurch eintretenden erheblichen Überschreitung bewilligter Mittel entstehen, ist allen verantwortlichen Beamten genügend bekannt. Andererseits werden oft mit Recht Klagen der Privatindustrie laut, daß an ein für sie wirtschaftliches Arbeiten mit der Behörde unter diesen Umständen kaum mehr zu denken sei, da ein großer Teil des von den Firmen zu erzielenden Gewinnes, angeblich sogar der ganze Gewinn, durch die Geldentwertung oder durch die Kosten der Geldeinziehung verlorengeht.

Die Privatindustrie sieht sich jetzt genötigt, auf schnellstem Wege, und zwar an demselben Tage, an dem die fälligen Rechnungen dem Werke vorgelegt werden und an dem sie den Gegenwert an Papiermark erhält, diese empfangenen Gelder sofort wieder wertbeständig anzulegen. Lieferanten, die außerhalb des Ortes wohnen, an dem die Ware abgeliefert und die Rechnung bezahlt wird, sehen sich genötigt, kostspielige Reisen zu unternehmen, um an den Werk- oder Stationskassen das Geld persönlich in Empfang zu nehmen, um die Verluste, die bei der verzögerten Überweisung durch eine Zentrale (Eisenbahnhauptkasse) oder durch Scheck- oder Banküberweisung entstehen, zu verhindern. Die Werke ihrerseits werden in Einsicht dieser für die Lieferanten bestehenden Schwierigkeiten wohl stets bemüht sein, die persönlich vorgelegten Rechnungen sofort durch alle Instanzen an dem gleichen Tage hindurch zu bringen, um den Überbringer am selben Tage in den Besitz des Geldes zu setzen. Dieses Verfahren ist mit vielen Schwierigkeiten für die Behörde, mit vielen Unkosten und Zeitverlusten für die Lieferanten verbunden. Die Behörde hat keinerlei Interesse daran, dem Lieferanten diese Unkosten und Zeitverluste aufzubürden.

Die Rechnungen der Lieferanten werden mehr und mehr i Goldmarkbeträgen vorgelegt werden. Von den Behörden werde diese Goldmark mit Umrechnungskurs des am Tage vorher gü tigen amtlichen Berliner Briefkurses in Anrechnung gebracht Der Lieferant hat also schon hierbei einen tatsächlichen Verlust weil es ihm in den meisten Fällen unmöglich ist, das Geld a Empfangstage zu dem Kurs, der ihm in Anrechnung gebracht ist wertbeständig anzulegen bzw. seine Verbindlichkeiten zu be gleichen. Bei Überweisung durch die Post oder Bankschec entstehen dem Lieferanten noch größere Verluste und Kosten sei es durch Geldentwertung infolge Verzögerung der Zahlung sei es durch die von ihm zu tragenden Bankspesen. Um diese Verlusten und den für beide Kontrahenten höchst lästigen Aus einandersetzungen aus dem Wege zu gehen, ist vielleicht fol gender Vorschlag annehmbar.

Der Lieferant legt seine Rechnung in Goldmark bei der Be hörde vor. Dieser Goldmarkbetrag wird von der Behörde an di dem Wohnsitz des Lieferanten nächstgelegene Reichsbankstell in Goldmark überwiesen, so daß der Lieferant den Goldmark betrag zu jeder Stunde und zum jeweiligen Tageskurs abheben oder darüber verfügen kann. Bei diesem Verfahren würde dem Lieferanten die Wertbeständigkeit seiner Forderung erhalten bleiben. Er würde nur diejenigen Beträge abheben, über die e notwendigerweise verfügen muß. Durch letztere Maßnahme würde dem Reiche bzw. der Reichsbank ein erheblicher Vor teil entstehen, da gerade nur soviel Gelder durch Umrechnung zum Tageskurs abgehoben werden würden, als der Goldmark kontoinhaber benötigt. Der Lieferant hat durchaus kein Inter esse daran, mit einer großen Tasche voll Papiergeld von der Werkkasse aus nach Hause zu fahren, ihm wäre vollauf damit gedient, daß er die Sicherheit hat, über einen wertbeständigen und bestätigten Reichsbankscheck zu jeder Zeit verfügen und hiermit seine Geschäftsdispositionen treffen zu können. Als Vorteile für dieses Verfahren sehe ich:

1. Für die Verwaltung einen sehr viel einfacheren und übersehbaren Geschäftsgang und eine Ersparnis an Arbeitszeit für die Beamten.

2. Für den Lieferanten eine erhebliche Ersparnis an Selbstkosten und Arbeitszeit, ferner die Sicherheit, bei der täglichen Entwertung des Geldes keine Verluste zu erleiden und seinen Verpflichtungen mit Sicherheit nachkommen zu können.

Es wäre zu begrüßen, wenn die vor der Einführung stehende neue Währung es ermöglichte, dieses Verfahren allgemein durchzuführen.

*) Anmerkung der Schriftleitung. Wir bringen über diese wichtige Frage in unserer nächsten Nummer einen ausführlichen Aufsatz, in dem die Angelegenheit noch umfassender und erschöpfender behandelt wird.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Reichsverkehrsminister über das Gleichgewicht im Eisenbahnhaushalt.** Ein Vertreter des WTB. befragte den Reichsverkehrsminister nach seinem Finanz- und Wirtschaftsprogramm im Rahmen der Absichten der Reichsregierung. Reichsverkehrsminister Oeser führte dazu ungefähr folgendes aus:

„Den bedeutungsvollsten Schritt für die weitere Entwicklung habe ich am Freitag mit der Einführung der Goldrechnung bei der Reichsbahn getan. Natürlich verkenne ich nicht die für das Wirtschaftsleben dadurch entstehenden akuten Schwierigkeiten. Zu deren Linderung haben wir für die Übergangszeit getan, was möglich war: Ich erwähne nur die dreißigprozentige Tarifermäßigung für Lebensmittel und die fünfzigprozentige Ermäßigung im Berufsverkehr auf Zeitkarten. Aber der Schritt mußte getan werden. Jetzt ist erst wieder eine zuverlässige Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben möglich. Noch für den Rest des laufenden Haushaltsjahres wird ein Goldhaushalt aufgestellt.

Überall wird es wieder heißen: „Keine Ausgabe ohne [D]eckung". Selbst für durchgreifend eingeschränkte Ausgaben [w]ird die Frage der Deckungsbeschaffung sehr schwer sein. [T]rotz der absoluten Höhe der Tarife können wir bei dem er[he]blich zurückgegangenen Verkehr bis auf weiteres mit be[fr]iedigenden Einnahmen kaum rechnen. Um so größere Be[sc]hränkung müssen wir uns deshalb in den Ausgaben auferlegen. [A]usgaben, die sich wirtschaftlich als Abschreibung darstellen, [m]üssen hinter den Ausgaben zurücktreten, die zur Deckung des [fü]r den Betrieb notwendigeen Bedarfs erforderlich sind. Zur [A]ufrechterhaltung ihrer Existenz muß die Reichsbahn wie auch [di]e Privatwirtschaft im Notfall vorübergehend ihre Substanz [a]ngreifen.

Ich hoffe, daß es auf diese Weise in absehbarer Zeit gelingt, [de]n Zustand des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Aus[g]aben wieder zu erkämpfen, den die Reichsbahn im Kalenderjahr [1]922 bereits erreicht hatte, den aber der Ruhreinbruch mit [s]einen politischen und wirtschaftlichen Folgen völlig zer[st]ört hat.

— **Einschränkungen im Personenzugverkehr.** Die Verschär[fu]ng der allgemeinen Wirtschaftslage und die Pflicht zu [ä]ußerster Sparsamkeit zwingt die Reichsbahn, alsbald einschneidende Einschränkungen im Personen[v]erkehr vorzunehmen. Die vom Reichsverkehrsminister be[re]its angekündigten Maßnahmen werden nach einem bereits [fe]stgelegten Plane, der auf die gegenwärtigen wirtschaftlichen [V]erhältnisse abgestimmt worden ist, von Montag, den 12. No[v]ember, ab durchgeführt werden. Etwa ein Fünftel der Züge [d]es Fahrplanes vom 1. Oktober d. J. fallen dann fort.

An diese vorläufigen Einschränkungsmaßnahmen werden sich [s]ofort die Vorarbeiten für den organischen Auf[b]au eines neuen auf schmalerer Grundlage [a]ufzubauenden Fahrplanes anschließen, der wei[t]ere Einschränkungen bringen wird. Dazu werden die [F]ahrpläne der einzelnen Strecken unter tun[li]chster Schonung der allgemeinen Verkehrsinteressen nachein[a]nder so schnell wie möglich durchgearbeitet werden, [u]m weitere Ersparnisse zu erzielen. Die Reichsbahndirektionen [w]erden dabei, soweit dies angezeigt erscheint, mit den Verkehrs[k]reisen in Verbindung treten. Der neue Fahrplan wird alsdann [s]chrittweise durchgeführt. Die Änderungen sollen allmonatlich [i]n Kraft gesetzt werden, damit der Neuaufbau des Fahrplanes [b]innen weniger Monate beendet ist.

— **Ausgabe wertbeständiger Geldscheine der Reichsbahn.** Auch [d]ie Reichsbahn wird durch Herausgabe von wertbeständigen [G]eldscheinen, die sich auf die Goldanleihe stützen, die Bezüge [d]es Reichsbahnpersonals zum Teil und in nach und nach steigen[d]em Verhältnis wertbeständig gestalten. Damit die hierfür er[f]orderlichen wertbeständigen Zahlmittel bei den Kassen der [R]eichsbahn verfügbar sind, wird der Reichsverkehrsminister im [E]inverständnis mit dem Reichsfinanzministerium demnächst [w]ertbeständige Anteilscheine über 0,42 ℳ Gold = 1/10 Dollar, [1],05 ℳ Gold = ¼ Dollar, sowie 2,10 ℳ Gold = ½ Dollar her[a]usgeben, die vorläufig als Zahlungsmittel umlaufen sollen und [s]päter in Schatzanweisungen des Reiches umzutauschen sind. [D]iese Anteilscheine sollen vorläufig lediglich zu Gehalts- und [L]ohnzahlungen verwendet werden.

— **Ausnahmetarife.** Am 1. November sind Seehafenausnahme[t]arife für Baumwolle, Schafwolle, Jute, thüringische usw. Waren [u]nd der Ausnahmetarif für Stein-, Siede- und Hüttensalze zur [A]usfuhr nach außerdeutschen Ländern in Kraft getreten.

— **Vorläufige Ermäßigung der Zeitkartenpreise.** Die vorüber[g]ehende Ermäßigung der Zeitkartenpreise um 50 % (vgl. Nr. 44, [S.] 729 d. Ztg.) ist vom 5. November d. J. ab auch auf die Arbeiter- [u]nd Schülerrückfahrkarten ausgedehnt worden.

— **Verkaufspreise der Tarife.** Die Verkaufspreise der von [d]er Reichsbahn herausgegebenen Tarife werden demnächst in [G]rundzahlen festgesetzt und im Tarif- und Verkehrsanzeiger be[k]anntgegeben werden. Die Grundzahlen sind mit dem jeweiligen [G]oldumrechnungskurs zu vervielfältigen.

— **Gebührentarif für Privatanschlüsse.** Gleichzeitig mit der [E]inführung der Goldmarktarife im Reichsbahnverkehr am 1. No[v]ember d. J. ist auch der Anschlußgebührentarif auf Goldmark [u]mgestellt worden. Die Grundzahlen dieses Tarifs sind mit dem [G]oldumrechnungskurs zu vervielfachen. Kursstichtag für die [P]auschvergütungen ist der Erste jedes Monats.

— **Sechs Sitzplätze in der ersten Wagenklasse.** Die allgemeine [V]erarmung des deutschen Volkes hat dazu geführt, daß die [e]rste Wagenklasse von deutschen Reisenden kaum noch benutzt [w]erden kann; um die Abteile erster Klasse rasch auf solche [z]weiter Klasse umstellen zu können und dadurch den Leer[l]auf ganzer Abteile möglichst zu verhüten, hat der Reichsver[k]ehrsminister, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung" erfährt, bestimmt, daß die Abteile erster Klasse aller vorhandenen und neu zu beschaffenden D-Zugwagen mit sechs Sitzen zu versehen sind. Grundsätzlich soll an der Besetzung von vier Reisenden in jedem Abteil nichts geändert werden, da sonst der Unterschied gegenüber der zweiten Klasse mit ihren sechs Sitzen aufgehoben würde; deshalb sollen die neuen sechs Sitze so angeordnet werden, daß auf jeder Abteilseite ein Doppelsitz ohne Armlehne und Kopfbacke in der Mitte und daneben ein Einzelsitz entsteht, der von dem Doppelsitz durch eine Kopfbacke und eine hochklappbare, in der Rückenlehne versenkbare Armlehne getrennt wird. Die Einzel- und Doppelsitze werden wechselseitig angeordnet, so daß sich der Einzelsitz auf der einen Abteilseite am Fenster, auf der anderen am Seitengang befindet. Diese Änderung soll auch an allen vorhandenen Wagen vorgenommen werden, wenn sie aus Anlaß anderer Arbeiten längere Zeit in den Eisenbahnwerkstätten liegen. Als Bezugsstoff der neuen Sitze soll ausschließlich roter Plüsch verwendet werden. — Man wird diese Maßnahme des Reichsverkehrsministers, die den Betrieb verbilligen soll und daneben mit dem unansehnlichen und häßlichen grün-grauen Ersatzstoff in den Abteilen erster Klasse aufräumt, begrüßen dürfen, weil sie, ohne die Abteile erster Klasse zu entwerten oder ihre Bequemlichkeit zu vermindern, bei Überfüllung der Züge mehr Raum schafft und die Verteilung der Reisenden erleichtert.

— **Wertbeständige Abgeltung von Ersatzansprüchen bei der Reichsbahn.** Mit Rücksicht auf die Einführung von Goldrechnungstarifen vom 1. November ab hat der Reichsverkehrsminister angeordnet, daß Ersatzansprüche wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung von Gepäck, Expreßgut, Eil- und Frachtgütern, die vom 1. November an aufgeliefert werden, auf Goldbasis abzugelten sind.

— **Zulassung wertbeständiger Zahlungsmittel bei der Reichsbahn.** Alle vom Reichsfinanzminister zugelassenen wertbeständigen Zahlungsmittel werden auch an den Kassen der Deutschen Reichsbahn, und zwar zum Nennwert in Zahlung genommen (Goldanleihe, Dollarschatzanweisung, Stadtgeld, usw.).

— **Bezettelung der Wagenladungen auf Anschlußgleisen.** Auf Anregung der Handelskammer zu Leipzig ist der Reichsverband der Deutschen Industrie bei dem Reichsverkehrsministerium dafür eingetreten, daß in Zukunft die Angabe der Leitungswege auf den Beklebezetteln bei Wagenladungen auf Anschlußgleisen von den Verfrachtern nicht mehr verlangt wird. Auf die Eingabe erteilte die Reichsbahndirektion Dresden im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium folgenden Bescheid:

„Zu einer ordnungsmäßigen Bezettelung der Wagenladungen, zu welcher der Anschließer gemäß § 16 (9) der ‚Allgemeinen Bedingungen für die Privatgleisanschlüsse (PAB)' verpflichtet ist, gehört auch das Eintragen der Leitungsvorschrift in die Beklebezettel. Die Erleichterung, die dem Anschließer bisher zugestanden war, indem er von der Eintragung der Leitungsvorschrift absehen konnte, läßt sich wegen erheblicher Schwierigkeiten nicht mehr aufrechterhalten. Die Schwierigkeiten bestehen darin, daß die von den Anschlüssen kommenden beladenen Wagen nicht abgangsfertig bezettelt sind und deshalb nicht sofort in die Züge eingestellt werden können, sondern zunächst zurückgehalten werden müssen. Dadurch entstehen unnötige Verschubarbeiten, und u. U. Verzögerungen in der Beförderung. Weiter ist bei nachträglicher Beschreibung der Beklebezettel die Schrift meist sehr undeutlich oder die Beschreibung ist überhaupt nicht möglich, z. B. wenn der Beklebezettel aufgeklebt ist und nicht mittels Zettelhalters festgehalten wird, oder wenn nasse Witterung herrscht.

Das Eintragen der Leitungsvorschrift in die Wagenbeklebezettel, das der Anschließer vertragsmäßig für die Eisenbahn und nach deren Weisungen und Angaben besorgt, kann keinesfalls als gleichbedeutend mit einer Wegevorschrift des Absenders im Frachtbrief gemäß § 67 (2) EVO. oder der Zulassung einer anderweiten Wegevorschrift des Absenders angesehen werden. Örtliche Vereinbarung zwischen Anschließer und Güterabfertigung soll die zweckmäßigste Art und Weise der Mitteilung der Leitungsvorschriften an den Anschließer sichern. Die von ihnen befürchteten Nachteile, daß z. B. für jede einzelne Beförderung der Leitungsweg erfragt werden müßte, werden sich dadurch verhindern lassen. Wir gestatten uns hierbei, darauf aufmerksam zu machen, daß zahlreiche Anschließer, vor allem die Kohlenwerke, nach bestimmten Absatzgebieten liefern, daß also Sendungen nach gewissen Bestimmungsstationen sich wiederholen. Nach Ablauf einer mehr oder minder kurzen Übergangszeit wird der Anschließer nur in wenigen Fällen noch die Leitungsvorschrift zu erfragen haben, da er sich inzwischen genügend Unterlagen für die Leitung nach den einzelnen Bestimmungsstationen wird sammeln können.

Wir haben auch, um Fehlleitungen infolge unrichtiger Leitungsvorschrift zu vermeiden, keine Bedenken dagegen, wenn der Anschließer die Leitungsvorschrift übereinstimmend mit

dem Beklebezettel auch im oberen, stark umrahmten Rande des Frachtbriefes vermerkt, so daß die Abfertigungsstelle bei Behandlung des Frachtbriefes etwaige Unrichtigkeiten sofort feststellen und beseitigen kann.

Wir vermögen die Befürchtungen der Handelskammer und der Anschließer nicht zu teilen, zumal die Erfahrungen anderer Reichsbahndirektionen uns zur Seite stehen, und sehen uns daher nicht in der Lage, die Anordnung rückgängig zu machen."

— **Verwendung einseitig bedruckter Frachtbriefe.** Die nach der Verordnung vom 29. April 1923 (Reichsgesetzblatt Teil II, S. 226) am 31. Dezember 1923 ablaufende Frist für die Verwendung der noch vorhandenen einseitig bedruckten Frachtbriefe im Ausmaß von 380 × 300 mm wird bis zum 30. Juni 1924 verlängert. Frachtbriefe dieser Größe dürfen bis zum genannten Zeitpunkt auch dann verwendet werden, wenn in der Bemerkung am oberen Rande die Worte „sowie das Ladegewicht" zwischen „Eigentumsmerkmale" und „des Wagens" fehlen. Die durch Verordnung vom 25. Februar 1922 (Reichsgesetzblatt S. 231) vorgeschriebene Verwendung besonderer Frachtbriefe im Verkehr nach und von Ostpreußen wird hierdurch nicht berührt. Die nach der Verordnung vom 23. Februar 1923 (Reichsgesetzblatt Teil II, S. 151) — Nachtrag VII, S. 2 des Teiles I A — gleichfalls am 31. Dezember 1923 ablaufende Frist für die Verwendung der verkleinerten (doppelseitig bedruckten) Frachtbriefe ist gemäß Verordnung des Reichsverkehrsministeriums vom 22. Oktober 1923 nicht wieder verlängert worden. Frachtbriefe dieser Art verlieren deshalb mit dem 31. Dezember 1923 ihre Gültigkeit als Originalfrachtbriefe. Um den Verfrachtern den Aufbrauch etwa noch vorhandener Bestände an solchen Frachtbriefen zu ermöglichen, ist jedoch zugelassen, sie nach handschriftlicher Ergänzung (Anfügung des Wortes „Duplikat" hinter dem Worte „Frachtbrief") als Frachtbriefduplikate zu benutzen. Die s. Z. den Verkehrtreibenden erteilte Erlaubnis zur Herstellung von Frachtbriefen in dem alten Format von 380 × 300 mm erlischt mit dem 31. Dezember 1923.

— **Die Frisierräume auf den Bahnhöfen.** Auf den großen Bahnhöfen mit starkem internationalen Reiseverkehr befinden sich neben den Warte- und Restaurationsräumen gewöhnlich auch Frisierräume, die bisher, den örtlichen Verhältnissen entsprechend, zuweilen auch über die übliche Ladenschlußzeit hinaus geöffnet waren. Darin erblickte der „Bund deutscher Friseure" eine Art unlauteren Wettbewerbs und wandte sich in einer Eingabe an das Reichsverkehrsministerium, um eine einheitliche Schließung der Bahnhofsfrisierstuben durchzusetzen. Das Reichsverkehrsministerium hat Ermittlungen anstellen lassen, und diese haben ergeben, daß eine einheitliche Regelung nicht möglich ist. Die Verhältnisse in den einzelnen Städten und die Bedürfnisse des Reiseverkehrs liegen so verschieden, daß eine schematische Anordnung mit vielen Ausnahmen durchsetzt sein müßte, die doch wieder die örtlichen Bedürfnisse nicht ganz erfassen könnten. Die Reichsbahnverwaltung hält sich verpflichtet, dafür zu sorgen, daß nachts oder am frühen Morgen ankommende Reisende die nötige Körperpflege treiben können, und deshalb muß die Schließung der Bahnhofsfrisierstuben dem Abfahrts- und Ankunftsverkehr der einzelnen Bahnhöfe angepaßt sein, jedoch soll darauf geachtet werden, daß das Offenhalten der Frisier- und Waschräume über die örtlichen Ladenschlußzeiten hinaus nur im Rahmen des Bedürfnisses der Reisenden erfolgt.

— **Feststellung der Schadensursache bei Transportschäden im besetzten Gebiet.** Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat beim Reichspostminister und beim Reichsverkehrsminister beantragt, daß in Zukunft die Schadensursachen bei Sendungen ins besetzte Gebiet, sofern sie zweifellos feststehen, in den Verlustbescheinigungen angegeben und andernfalls als unbekannt bezeichnet werden. Der Reichspostminister hat dieser Bitte stattgegeben. Der Reichsverkehrsminister antwortete auf die Eingabe mit folgendem Schreiben:

„Die Feststellung der Schadensursachen bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von Sendungen, die das besetzte Gebiet berührt haben, ist an sich nicht behindert, sie wird aber dann unmöglich, wenn die amtlichen Ermittlungen infolge Stilllegung beteiligter Stationen aufhören müssen. In der Mehrzahl der Fälle handelt es sich um Sendungen, die während der Beförderung im besetzten Gebiet mit den Begleitpapieren in Verlust geraten sind. Die Verfolgung ist dann nur bis an die Grenze des stillgelegten Gebietes möglich. Ergeben sich bis dahin keine Anhaltspunkte für den Verlust auf einer noch in deutschem Betriebe befindlichen Station, und wird das Gut anderweitig nicht überzählig ermittelt, so wird angenommen, daß es infolge des widerrechtlichen Eingriffs der Besatzungsmächte in das Beförderungswesen (Beschlagnahme) in Verlust geraten ist. Diese Vermutung ist in der Regel auch damit begründet, daß nach der Zeit der Auflieferung oder Beförderung einer Sendung und dem Zeitpunkt der Stillegung der an der Beförderung beteiligten Stationen mit einiger Sicherheit ermittelt werden kann, ob das Gut eine Station noch vor deren Stillegung verlassen oder erreicht hat.

Bestimmte oder verbindliche amtliche Mitteilungen über Verlust oder andere Schadensursachen können deshalb nicht gemacht werden, wenn die amtlichen Ermittlungen infolge Stilllegung von Stationen unvollständig oder ganz unmöglich sind. In solchen Fällen wird immer darauf hinzuweisen sein, daß es sich um Vermutungen oder Angaben handelt.

Die Reichsbahndirektionen sind entsprechend angewiesen worden.

— **Verkehrslage im Ruhrgebiet.** WTB. meldet über die Verkehrslage im Ruhrgebiet: Die Bahnen im Ruhrgebiet befinden sich in trostlosem Zustand. Die Stellwerke sind demoliert. Von den Sicherungsanlagen sind alle wertvollen Metallteile verschwunden, die Lokomotivanlagen sind verrostet. In den Werkstätten fehlen fast alle Werkzeuge und Materialien. Die Maschinen sind beschädigt. Fast alle Bureaus und ihre Einrichtungen sind verwüstet. Die Bahnhofsgebäude befinden sich in einem Zustand unglaublicher Verschmutzung.

— **Eröffnung des Personenbahnhofs Schwielowsee.** Auf der Nebenbahnstrecke Jüterbog-Nauen, die die Seenplatte südlich Potsdam erschließt und für den Ausflugsverkehr wichtig ist, ist dieser Tage ein neuer Haltepunkt „Schwielowsee" für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden. Der neue Bahnhof liegt 3,34 km von Ferch-Lienewitz und 1,08 km von Caput-Geltow entfernt.

— **Englische Kohlenkredite der Reichsbahn.** Wie die Ind.- und Hand.-Ztg. von gut unterrichteter Seite erfährt, stehen die Kreditverhandlungen, die die Reichsbahn durch die Allgemeine Deutsche Verkehrsbank in London seit einiger Zeit führt, nunmehr unmittelbar vor dem Abschluß. Die Frage der Kreditgewährung konnte, nachdem sich außer der Reichsbahn auch andere deutsche Wirtschaftszweige für die Sicherheit eingesetzt hatten, durch Herrn v. Schwabach, den Mitinhaber des Bankhauses Bleichröder, ihrem Abschluß zugeführt werden.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

Am	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
12 10 1923 das	2 618 Mill.-fache	200 Mill.-fache	1 167 Mill.-fache
19. 10. 1923 „	6 700 „ „	800 „ „	3 150 „ „
26. 10. 1923 „	33 500 „ „	7 000 „ „	17 500 „ „
2. 11. 1923 „	186 000 „ „	20 000 „ „	86 500 „ „

— **Jahresbericht der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn für das Rechnungsjahr 1922.** Diese Bahn, welche die Städte Wittenberge und Perleberg miteinander verbindet, ist eingleisig und vollspurig. Sie wurde am 15. Oktober 1881 eröffnet und wird seitdem als Nebenbahn für Personen- und Güterverkehr betrieben. In Wittenberge schließt sie an die Strecken Berlin-Hamburg, Wittenberge-Stendal und Wittenberge-Lüneburg der Reichsbahn und in Perleberg an die Prignitzbahn an. Ihre Betriebslänge beträgt 10,54 km.

Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Zahlen:

Gesamteinnahmen	247 951 712,73 M
Gesamtausgaben	153 790 564,28 M
daher Bruttoüberschuß	94 161 148,45 M

Zu konzessions- und satzungsmäßigen Rücklagen gehen ab in den Erneuerungsfonds:

1. Regelmäßige Rücklagen	93 956 685,22 M
2. Erlös für ausgewechseltes Betriebsmaterial	496 599,00 „
zusammen	94 453 284,22 M
In den Ausgabetiteln VI und VII sind verrechnet	292 135,77 „
bleiben	94 161 148,45 M

so daß ein Nettoüberschuß nicht verbleibt.

Was die Verkehrsergebnisse anbetrifft, so hat im Berichtsjahre der Personenverkehr wieder eine Zunahme erfahren. Es wurden

insgesamt 725 644 Personen gegen 517 373 Personen im Vorjahre, d. s. 208 271 Personen mehr befördert. Die Anzahl der in diesem Geschäftsjahr beförderten Personen ist die je erreichte Höchstleistung. Im Güterverkehr ist ebenfalls eine Zunahme zu verzeichnen, denn es wurden 629 331 t gegen 601 140 t im Vorjahre, also 28 191 t mehr befördert. Mit Ausnahme der Jahre 1917, 1918 und 1919, die infolge der Kriegseinwirkungen (Militärtransporte, Umleitungszüge) höhere Leistungen aufwiesen, stellt die beförderte Tonnenzahl ebenfalls die Höchstleistung dar seit dem Bestehen der Eisenbahn.

— **Umbau des Bahnhofs Königsberg (Pr.).** Auf Antrag des Magistrats Königsberg vom 19. Juni d. J. hat die Akademie des Bauwesens in ihrer Sitzung vom 21. Oktober d. J. über die mit der Bahnhofsanlage zusammenhängenden Fragen beraten und folgendes Gutachten abgegeben:

Der Bahnhofsplatz zeigt in der Form, wie er in Zeichnungen und in einem Modell vorgeführt wird, daß die wesentlichen Teile von zwei Stellen bearbeitet worden sind, die nicht miteinander in Verbindung gestanden haben. Einerseits ist die Verteilung der zum Eisenbahnbetrieb gehörigen Gebäude ohne Rücksicht auf die anschließende städtische Bebauung erfolgt, anderseits geht diese, namentlich in der Gestaltung des Bahnhofsplatzes, von Voraussetzungen aus, welche die Gebäude der Bahnhofsanlagen nicht erfüllen.

Die Entwürfe für die Bahnhofsgebäude lassen eine organische Verbindung unter sich vermissen. Das Wohngebäude für Amtsvorsteher und die Halle für Sachsengänger passen sich in ihrer Baumasse und ihrer architektonischen Fassung dem Gesamtbild nicht ein. Für die Erlangung einer geschlossenen Wirkung wäre eine einheitliche Formensprache erforderlich gewesen. Ungünstig wirkt ferner die seitliche Verschiebung der Bahnsteigüberdeckung gegen das Empfangsgebäude.

Aber auch der Entwurf der Stadt für die Gestaltung des Platzes und seiner Zugänge befriedigt nicht. Der eigentliche Platz ist übertrieben groß bemessen. Abgesehen davon stört der mangelhafte Abschluß des Platzes an seinen beiden kurzen Seiten. Eine straffere Führung der Hauptzugangsstraßen zum Bahnhof und eine übersichtlichere Verbindung mit der Hauptverkehrsstraße der Stadt ist anzustreben.

Die Stadt Königsberg hat sich damit beschäftigt, die Bahnhofsgebäude entwurflich umzubilden und verspricht sich hiervon die Beseitigung der Unvollkommenheit des Platzes. Die Akademie ist nicht der Ansicht, daß diese Absicht erreicht worden ist. Abgesehen davon, daß heute nicht daran gedacht werden kann, die Gebäude aus architektonischen Rücksichten über das Bedürfnis hinaus zu vergrößern, sind das Empfangsgebäude und das Verwaltungsgebäude bereits in Angriff genommen.

Die von der Akademie nach eingehender Prüfung für notwendig erachtete Änderung der Platzanlage wird sich daher auf bessere städtebauliche Planung nicht nur des Platzes, sondern auch des ganzen Geländes zwischen der Stadt und dem Bahnhof erstrecken müssen. Hierdurch würden sich auch günstigere und besser verwertbare Baublocks erzielen lassen. Demgegenüber dürften die durch die bereits verlegten Straßenrohre aufgewendeten Kosten nicht in Betracht kommen.

Bei der außerordentlichen Wichtigkeit einer guten Lösung dieser Aufgabe für die fernere Entwicklung der Stadt Königsberg empfiehlt die Akademie, einen Wettbewerb mit kurzer Frist auszuschreiben. Dabei wäre es erwünscht, wenn die noch nicht in der Ausführung begriffenen Teile der Bahnhofsgebäude und das Postgebäude soweit zurückgehalten werden möchten, daß auch sie noch aus dem Wettbewerb Vorteile ziehen können.

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Der Spediteurverein Herrmann & Theilnehmer berichtet über die Verkehrsentwicklung in Hamburg unterm 1. d. M. folgendes: Das Wirtschaftsleben Hamburgs hat im vergangenen Monat eine Reihe schwerer Erschütterungen aushalten müssen. Nachdem die Fuhrleute und Lagerarbeiter in der ersten Oktoberhälfte einen zehntägigen Streik durchgeführt hatten, brach am 23. der ja auch außerhalb Hamburgs genugsam beachtete kommunistische Aufstand los, der eine mehrtägige Arbeitsunterbrechung im Hafen, und zwar bis zum 28. v. M., im Gefolge hatte. Gegenwärtig herrscht in Hamburg Ruhe und überall wird gearbeitet. Es steht zu hoffen, daß mit der Einführung von Goldlöhnen, verbunden mit der Umstellung des gesamten Lohnwesens auf wertbeständige Zahlungsmittel, die ganze wirtschaftliche Atmosphäre eine wesentliche Entspannung erfährt.

Der Umfang des Hamburger Ein- und Ausfuhrverkehrs ist im allgemeinen noch wider Erwarten groß, wenn man sich vergegenwärtigt, daß, wie wir in unserem vorigen Bericht hervorgehoben haben, die hohen hiesigen Platzkosten bereits beträchtliche Gütermengen von Hamburg abgezogen und auf andere Wege gedrängt haben.

Natürlich haben im vergangenen Monat die Gebührenerhöhungen sich wieder überstürzt, wie es bei dem rasenden Fall der Mark nicht anders sein konnte. Auch in dieser Beziehung wird die allgemeine Einführung der Goldmarkrechnung sich für Hamburg von Vorteil erweisen, denn dann wird es den am Ex- und Import beteiligten Kreisen wieder möglich sein, feste Kalkulationen aufzustellen. Die Reichsbahn ist am 1. November auch zur Goldmarkrechnung übergegangen, und ebenso wird der Zoll nicht mehr nach einem alle drei Tage festzusetzenden Aufgeld berechnet, sondern auch hier wird der Goldmarkindex eingeführt, der sich der täglichen Börsennotierung entsprechend ändert.

Der Bergverkehr flußwärts zeigte allerdings durchweg nur schwache Inanspruchnahme, während Talfrachten ziemlich gesucht blieben. Der Wasserstand, der bereits beträchtlich zu wünschen übrig gelassen hatte, hat sich in der letzten Zeit wieder wesentlich gebessert, was selbstverständlich eine Erleichterung für die Schiffahrt bedeutete, da damit eine bessere Ausnutzung des Kahnraums ermöglicht wurde.

Die Saale- und Elbefrachten stellen sich heute wie folgt: Magdeburg 0,60, Kleinwittenberg 0,76, Schönebeck 0,62, Barby 0,64, Aken 0,67, Wallwitzhafen 0,69, Torgau 0,89, Riesa 0,95, Dresden 1,03, Halle 0,90 Goldmark für 100 kg.

Die Goldmark ist gleich 1 Shilling; bei allen Papiermarkzahlungen gilt als Mindestkurs der amtliche Berliner Pfundkurs des Geschäftsabschlusses.

Laube/Tetschen Tsch. Kr. 10.— für 100 kg, alle Raten ausschl. Bugsierlöhne.

— **Das Ende der „Hotelmeßzahl“.** Der „Reichsverband der Deutschen Hotels“ hat beschlossen, zur Goldmarkrechnung überzugehen, und bereits der letzte Multiplikator, der am 25. v. Mts. veröffentlicht wurde, näherte sich mit seinen 15 Milliarden dem Goldmarkkurs. Künftig werden die Rechnungen in Goldmark ausgestellt und am Tage der Zahlung in Papiermark umgerechnet. Als Umrechnungskurs für die Goldmark dient der amtliche Berliner Dollarbriefkurs, dividiert durch 4,20. Wenn die erste Dezimalstelle unter 5 lautet, erfolgt Abrundung auf volle Milliarden nach unten, wenn sie über 5 lautet, auf volle Milliarden nach oben.

— **Personalnachrichten.** Dem Staatssekretär Stieler ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienst mit Ruhegehalt erteilt.

Versetzt sind: Der Präsident einer Reichsbahndirektion Matibel, bisher in Berlin, nach Frankfurt (Oder), als Präsident der dorthin verlegten Reichsbahndirektion Osten, die Regierungsbauräte Stanislaus, bisher in Altona, als Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, und Dr.-Ing. Remy, bisher in Preußisch-Eylau, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Allenstein, der Regierungsrat Bannwarth, bisher in Mühlacker, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Friedrichshafen. — Der Regierungsbaurat Hane, bisher im Reichsverkehrsministerium, ist der Reichsbahndirektion in Berlin zur Beschäftigung überwiesen.

In den Ruhestand sind getreten: Der Regierungsrat Hoy beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk in Berlin-Grunewald, die Regierungsbauräte Bernhard Meyer, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Stargard (Pom.), Neuenstein, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts in Durlach, die Eisenbahnamtmänner, Rechnungsräte Heise in Stettin und Spangenberg in Hannover.

Österreich.

— **Umstellung von Güterwagen zwischen Wiener Bahnhöfen.** Die Kaufmannschaft und die Industrie klagten stets darüber, daß für die Umstellung der in einem Wiener Bahnhof eingelangten Wagen nach einem anderen Wiener Bahnhofe Transportbewilligungen gefordert werden. Der Verband der Baumaterialienhändler der Republik Österreich hat sich nun in dieser Angelegenheit an die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen mit dem Ersuchen gewendet, diese für die gegenwärtigen Verhältnisse nicht mehr notwendige Maßnahme abzustellen und jederzeit die Umkartierung der Wagen von einem Wiener Bahnhofe zum andern ohne jede Förmlichkeit zu bewilligen. Die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen hat nun an den Verband der Baumaterialienhändler eine Mitteilung gerichtet, die dem langgehegten Wunsche der Handels- und Industriefirmen entspricht, in der es heißt: Wir haben Veranlassung getroffen, daß in Hinkunft in allen im Wiener Gemeindegebiete gelegenen österreichischen Bundesbahnhöfen die Neuaufgabe von Sendungen (ausgenommen Kohlen-, Koks- und Brikettsendungen) ohne Umladung zu einer einmaligen Überstellung nach einem anderen Wiener Bahnhof ohne besondere Bewilligung zugelassen wird; bei weiteren Überstellungen muß wie bisher die Bewilligung der der Versandstation vorgesetzten Bundesbahndirektion eingeholt werden.

— Österreichische Verkehrswerbungsgesellschaft. Vor einigen Tagen hatte die im laufenden Jahre gegründete Österreichische Verkehrswerbungsgesellschaft m. b. H. die Wiener und ausländische Presse zu einer Konferenz geladen. Der Direktor der Gesellschaft, Ministerialrat Dr. Fritz Dorninger, entwickelte in kurzen Zügen Zweck und Ziel der Verkehrswerbungsgesellschaft. Gesellschafter des Unternehmens sind die Österreichischen Bundesbahnen, die Südbahn, die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Gemeinde Wien und das Österreichische Verkehrsbüro. Die Gesellschaft ist nicht unmittelbar auf Erwerb gerichtet, sondern verwendet einen großen Teil der ihr durch das Anschlagswesen und die Werbetätigkeit erwachsenen Einnahmen dazu, im Interesse der Öffentlichkeit und Volkswirtschaft die Unterstützung und Förderung des österreichischen Fremdenverkehrs zu betreiben. Schon die Zusammensetzung des Gesellschaftskörpers verbürgt, daß sie eine der Öffentlichkeit zugute kommende Rolle spielt und daß sie nicht erwerbsmäßige Gesichtspunkte allein leiten.

Die Österreichische Verkehrswerbungsgesellschaft wurde aus der Erkenntnis von diesen, zum Teil selbst amtlichen Charakter tragenden Faktoren gegründet, daß eine Zusammenfassung der auf den Fremdenverkehr bezüglichen Aktionen unerläßlich sei. Die Gesellschaft für Verkehrswerbung, die diese Zusammenfassung bewerkstelligt, erhielt einerseits durch die Zusammensetzung ihrer Teilhaber eine gewisse öffentliche Autorität, wurde andererseits als private Körperschaft von allen bureaukratischen Fesseln befreit. Direktor Dorninger setzte auseinander, daß mit der Gesellschaft nun wohl ein Instrument zur Fremdenverkehrswerbung geschaffen sei, dieses Instrument aber nur in der Hand der Presse zur Auswirkung gelangen könne; er ersuchte deshalb die Presse, die Unternehmungen der Gesellschaft zu unterstützen. Es gelte vielfach, einer falsch verstandenen und falsch geübten Förderung des Fremdenverkehrs zu begegnen, auch ein Überwuchern von gegeneinanderwirkenden Organisationen zu verhüten.

— Erleichterungen im Paßwesen. In einer Vollversammlung des Niederösterreichischen Gewerbevereins berichtete Präsident Ernst Krause, daß die Ständige Konferenz der Wiener Auslandshandelskammern, der alle bisher gegründeten Kammern dieser Art angehören, in ihrer letzten Sitzung den Beschluß gefaßt hat, daß der Gewerbeverein unter Berufung auf die Zustimmung dieser Handelskammern an die österreichische Regierung herantreten solle, um die geplante internationale Paßkonferenz zu betreiben und insbesondere die Abschaffung des Paßvisums bzw. die möglichst weitgehende Milderung der bezüglichen Vorschriften zu verlangen. Gleichzeitig beschlossen die Handelskammern, auch bei ihren Regierungen für diese Erleichterungen des Reiseverkehrs einzutreten. Redner erwähnte die günstigere Gestaltung der Grenzkontrolle beim Verkehre mit Deutschland und die in einigen Nachfolgestaaten ersichtlichen Absichten, alles aufzubieten, damit der zwischenstaatliche Reisendenverkehr endlich von jenen Fesseln befreit werde, die jetzt nicht mehr gerechtfertigt werden können.

Übrige europäische Länder.

— Die schwedischen Staatsbahnen wollen im nächsten Haushaltjahr 53 Millionen abliefern. Die Eisenbahndirektion hat dem Finanzdepartement mitgeteilt, daß der Überschuß aus dem Betriebe der schwedischen Staatsbahnen für die Zeit vom 1. Juli 1924 bis 30. Juni 1925 annähernd auf 53 Millionen Kr. geschätzt werden kann. Bei dieser Berechnung hat die Eisenbahndirektion vorausgesetzt, daß der Personenverkehr sich ungefähr auf gleicher Höhe wie jetzt hält, daß aber der Güterverkehr um etwa 5% wachsen wird. Es ist angenommen, daß die jetzigen Personen- und Gütertarife beibehalten werden. Die Postabgaben sind nach den von der Eisenbahndirektion befürworteten Richtlinien berechnet. Der Verbrauchspreis für Lokomotivbrennstoff ist in den überschläglichen Berechnungen zu 25 Kr. für die Tonne angenommen. Schließlich hat die Direktion mit Rücksicht auf die Ungewißheit über die Teuerungsverhältnisse für den angegebenen Zeitraum unter die Ausgaben eine Teuerungszulage für die Zeit nach dem 1. Juli 1924 nicht eingerechnet. Dr. S.

— Die schwedischen Staatsbahnen bauen keine Dampflokomotiven mehr. Die zuletzt gebaute schwedische Staatsbahnlokomotive Nr. 1473, eine ganz neuzeitliche Gb-Lokomotive, dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach die letzte Dampflokomotive sein, die für Rechnung des schwedischen Staates gebaut wird. Künftig dürften nur noch elektrische Lokomotiven gebaut werden. Die schwedischen Staatsbahnen haben einen nicht geringen Überschuß an Lokomotiven, da der Verkehr ganz bedeutend zurückgegangen ist. Dieser Überschuß reicht mit Sicherheit für die zwei Jahre, die noch bevorstehen, bis die große Elektrisierung der Bahn Stockholm-Gothenburg durchgeführt ist, was nach dem festgesetzten Plan im Herbst 1925 der Fall sein wird. Während dieser zwei Jahre können also Lokomotivneubauten nicht in Frage kommen. Mit Durchführung der Elektrisierung der Strecke Stockholm-Gothenburg werden nicht weniger als 60 Dampflokomotiven frei und von diesen sind die allermeisten völlig neuzeitlich. Die Reserve an Dampflokomotiven wird hierdurch so groß, daß sie kaum je im Staatsbetrieb voll ausgenutzt werden können, zumal die Absicht besteht, die Elektrisierung Schritt für Schritt auszudehnen, bis sie das ganze Staatsbahnnetz umfaßt, wodurch noch mehr Dampflokomotiven überflüssig werden. Welche Firma die neuen elektrischen Lokomotiven bauen soll, ist immer noch eine offene Frage. Die Eisenbahndirektion verwarf im September sämtliche von in- und ausländischen Firmen eingesandten Angebote, da alle im Preis zu hoch standen. Bisher sind mit den Angebotsfirmen teilweise Unterhandlungen geführt worden, und die Eisenbahndirektion hat bei der Regierung die Ermächtigung nachgesucht, das Angebot der schwedischen Fabrikantenvereinigung zu 210 000 Kr. für die Lokomotive ohne Bremse annehmen zu dürfen, wiewohl es höher ist als die ausländischen Angebote. Dr. S.

— Einführung der Guldenwährung im Danziger Binnenverkehr. Die Direktion Danzig der polnischen Staatsbahnen gibt unter dem 24. Oktober 1923 folgendes bekannt:

„Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1923 wird im Binnenverkehr der Freistadt Danzig der Danziger Gulden als Frachtberechnungswährung eingeführt. Die Grundlagen der Frachtermittlung für den Güterverkehr erfahren hierdurch insofern eine Änderung, als die im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, samt Nachträgen und die im deutschen Frachtsatzzeiger, Heft C I a, vom 18. September 1923 enthaltenen, in Tarifmark bzw. Tarifpfennigen ausgedrückten Gebührensätze als in Gulden bzw. Guldenpfennigen erstellt anzusehen sind.

Außer Gulden werden auch Goldmark (Industriegeld) und Reichsmark zur Zahlung angenommen, wobei eine Goldmark dem Werte von 1.25 Gulden gleichgesetzt ist, während die Reichsmark zurzeit nach der Schlüsselzahl 30 Milliarden zu berechnen ist."

Der Allgem. Tarifanzeiger (Wien) bemerkt hierzu: Der vorstehenden Kundmachung der Danziger Eisenbahndirektion ist zu entnehmen, daß die Grundlagen der Frachtberechnung im Binnenverkehr der Freistadt wie bisher ausschließlich die deutschen Eisenbahntarife (deutsche Güterklassifikation und deutsche Gebührenberechnungstafeln) bilden, während als Frachtberechnungswährung der neue Danziger Gulden (1 Gulden = $^1/_{25}$ Pfund Sterling) anzunehmen ist. Soweit der Wechselverkehr zwischen Danzig und Deutschland in Frage kommt, ist eine Entscheidung noch nicht getroffen, ob die bisherigen Frachtberechnungsvorschriften (Durchrechnung der deutschen Tarife auf Grundlage der Goldmark ab 1. November) in Kraft bleiben oder ob auch in diesem Verkehre die Guldenwährung zur Einführung gelangt; in letzterem Falle würde die Fracht gebrochen bis und ab Danziger Grenze berechnet und der Grenzfrankaturzwang in Kraft gesetzt werden.

Die Frage der Einführung des polnischen Tarifes auf den Danziger Eisenbahnen bildet den Gegenstand einer in den nächsten Tagen stattfindenden Konferenz, doch ist die Einführung dieser Maßnahme für die nächste Zeit kaum zu erwarten.

— Tariferhöhung in Polen. Der ursprüngliche Beschluß des Eisenbahnstaatsrates, die Gütertarife um 100 % zu erhöhen, ist, wie wir dem Allg. Tarifanzeiger (Wien) entnehmen, im letzten Augenblick vom Finanzminister abgeändert worden. Die Erhöhung wurde mit 200 % festgesetzt und betrifft sämtliche Frachtsätze und Gebühren mit Ausnahme der nachstehenden: Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 A (für die Ausfuhr von Naphthaprodukten) und des Ausnahmetarifes Nr. 2 B (für die Ausfuhr von Naphthaprodukten über Danzig auf dem Seewege) werden nur um 175 % erhöht. Die Erhöhung tritt am 1. November d. J. in Kraft; sie beträgt auch im Personenverkehr 200 %.

Die Arbeiten zur gänzlichen Umarbeitung der Tarife werden fortgesetzt. Voraussichtlich am 1. Januar 1924 werden die neuen Tarife in Kraft treten. Der Tarif, Teil I, wird auf Grund der Berner Konvention neu redigiert, die Güterklassifikation erfährt grundsätzliche Änderungen (zehn Klassen und Revision der Gütereinteilung). Die Frage der Frachtgebühren wird mit größter Wahrscheinlichkeit in der Richtung eines wertbeständigen Tarifes geordnet werden.

— Fuhrwerktransportkrisis in Rußland. Man spricht in Rußland zurzeit von einer „Fuhrwerktransportkrisis" und versteht darunter nicht nur die bedeutende Abnahme im Bestande der Fuhrwerke, sondern auch den fast vollständigen Stillstand in der Weiterentwicklung des Fuhrwerktransportes auf dem Wege seiner Mechanisierung und den Niedergang in der Unterhaltung des Wegnetzes. Wenn es sich um Schwierigkeiten im Innen-

handel des Landes, um das ungenügende Eindringen der Waren in das flache Land, um die unzulängliche Verbindung zwischen Stadt und Dorf, um den nicht ausreichenden Einfluß der Eisenbahnen auf das örtliche Wirtschaftsleben, um die Teuerung der Fabrikerzeugnisse handelt — der letzte Grund liegt immer in der schwachen Entwicklung und der geringen Leistung des Fuhrwerkwesens, im besonderen des mechanisierten. Es läßt sich dann durch eine ganze Reihe von Beispielen im Verkehr der Donezkohle, in der Naphthaindustrie, der Zuckerrübenindustrie usw. nachweisen. Wenn es sich um die Besitzergreifung von dem Innenmarkt, um die Befestigung dieses Marktes und um seine Entwicklung handelt, dann muß man immer die Fragen der örtlichen Beförderung im Auge haben. Erst wenn diese Aufgabe gelöst ist, kann man eine gesunde wirtschaftliche Wechselbeziehung zwischen Stadt und Land schaffen. Aber dem steht eine ganze Reihe von Hindernissen im Wege, vor allem der Mangel einer Organisation in der Instandhaltung der Haupt- und Nebenwege, die insbesondere in der Zeit nach der Ernte für die Abfuhr des Getreides zu den Eisenbahnpunkten und Häfen große Bedeutung haben. Die Bedingungen für die Durchführung des Wegeproblemes liegen in Rußland recht ungünstig. Die Kosten der Zufuhr der landwirtschaftlichen Erzeugnisse auf den Landwegen Rußlands haben auf die Erträgnisse der Landwirtschaft großen Einfluß. Bei einer Streifenbreite von 10 Werst müssen für Fuhrwerk 20,7 % der Einnahmen ausgegeben werden und dieser Hundertsatz steigt bei einer Breite von 50 Werst auf 62,6 %, und zwar nach folgender Zusammenstellung:

Streifenbreite	Prozentverhältnis
10 Werst	20,7 %
20 „	31,2 %
30 „	41,5 %
40 „	52,0 %
50 „	62,6 %

In diesen Zahlen sind nur die Beförderungskosten auf den Landwegen einbegriffen, nicht die Übergabekosten auf den Eisenbahnstationen. Die geringste Ausgabe des Landwirtes für die Anlieferung auf den Landwegen erreicht schon 20 % des Erträgnisses von der Deßjatine der in landwirtschaftliche Kultur genommenen Ackerfläche. Selbstverständlich gibt es noch andere verteuernde Einflüsse, die Arbeiterlöhne, das Beschlagen der Pferde, die Unterhaltung der Fuhrwerke, aber trotzdem hat die Verbesserung der Wege die Wirkung, daß auf nahe Entfernungen die Ausgaben des Landwirtes auf ein Drittel, auf große Entfernungen auf die Hälfte eingeschränkt werden.

Bei den gegenwärtigen Verhältnissen in Rußland ist es schwierig, tiefer in diese landwirtschaftliche Frage einzudringen. Die mittlere Grenze der Entfernung, innerhalb deren in Rußland Getreide als Handelsgegenstand gekauft wird, beträgt im ganzen ungefähr 22 Werst von der Eisenbahn, während, wenn man das Eisenbahnnetz des europäischen Rußlands in ein Gitter von gleichmäßigen rechteckigen Maschen umlegt, sich ergibt, daß die mittlere Weite dieser Maschen 154 km oder gegen 145 Werst ist. Daher muß der Bauer, um mit seinem Getreide zur Eisenbahn zu gelangen, bis zu 70 Werst zurücklegen, was äußerst verlustbringend ist. In einigen getreidereichen Gouvernements ist der Abstand ja kleiner. So ist die Maschenweite im Charkower Gouvernement 80 Werst, so daß der mittlere Fuhrwerktransport 20 Werst wird. Im Gouvernement Tschernigow ist dieser mittlere Transport 22 Werst, Orel 18, Pskow 21, für Samara steigt er auf 46, für Orenburg auf 140, für Stawropol auf 125.

Der Zustand der Wegelosigkeit bildet andererseits auch ein ernsthaftes Hindernis in der Durchdringung des Landes mit Industrieerzeugnissen. Dr. S.

— **Verpachtung der rumänischen Staatseisenbahnen.** Nach einer Meldung der Information Financière vom 13. Oktober sind Verhandlungen zwischen der rumänischen Regierung und einem Konsortium englischer Hüttenwerke über Abtretung der rumänischen Staatseisenbahnen eingeleitet worden, die nunmehr zum Abschluß gelangt sein sollen. Nach der angegebenen Quelle soll die rumänische Regierung beabsichtigen, die rumänischen Staatseisenbahnen an die bezeichnete Gruppe zu verpachten.

— **Eisenbahnunglück bei Agram.** Aus Semlin wird unterm 2. d. M. berichtet: Heute früh gegen 7 Uhr hat zwischen dem von Belgrad nach Subotica (Maria-Teresiópel) unterwegs befindlichen Personenzuge und einem anderen in der Nähe von Agram ein heftiger Zusammenstoß stattgefunden. Beide Lokomotiven sind zertrümmert. Die Wagen der Züge fuhren ineinander und entgleisten. Drei Tote, 19 Schwerverwundete und mehr als 100 Leichtverletzte wurden bisher gezählt.

— **Voranschlag der Schweizer. Bundesbahnen für 1924.** Die Schweizerische Bauzeitung teilt aus dem vor kurzem veröffentlichten Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1924 die folgenden Angaben mit.

	Fr.
Bau von Linien:	
Genfer Verbindungsbahn	130 000
Neu- und Ergänzungsbauten an fertigen Linien:	
Elektrisierung (ohne Rollmaterial)	63 807 700
Kreis I	2 212 400
Kreis II	2 365 800
Kreis III	6 786 200
Kreis IV	1 586 200
Kreis V	3 029 000
Rollmaterial	13 140 000
Mobiliar und Gerätschaften	405 000
Hilfsbetriebe	743 200
Notstandsarbeiten	2 540 000
	96 745 500

Dazu kommt noch eine Summe von rund 23 Millionen Franken, die zu Lasten der Betriebsrechnung fällt.

Die für die Elektrisierung (ohne Rollmaterial) vorgesehene Ausgaben-Summe von 63,8 Millionen Franken, in der die erhöhten Ausgaben für die beschleunigte Elektrisierung bereits inbegriffen sind, enthält die folgenden größeren Beträge: Erweiterung des Kraftwerks Amsteg durch Zuleitung des Kärstelenbaches und des Etzlibaches 2 500 000 Fr., Kraftwerk Barberine 4 500 000 Fr., Kraftwerk Vernayaz 9 000 000 Fr., Strecke Luzern-Olten-Basel 5 575 000 Fr., Strecke Sitten-Lausanne 1 280 000 Fr., Strecken Lausanne-Vallorbe und Daillens-Yverdon 8 760 000 Fr., Strecke Renens-Genf 5 700 000 Fr., Strecke Zürich-Olten-Bern 19 132 000 Franken, Strecke Zürich-Winterthur 4 125 000 Fr., Erweiterung der Werkstätte Yverdon 720 000 Fr.

— **Neuer Güterbahnhof in Chiasso.** In Chiasso ist, wie wir der D. A. Z. entnehmen, kürzlich der neue Güterbahnhof nach etwa fünfjähriger Bauzeit für den Betrieb eröffnet worden. Damit ist der erste Abschnitt der im Jahre 1917 beschlossenen Erweiterung des Bahnhofs vollendet. Es sollen nun an Stelle der alten Schuppen die Gleisanlagen des neuen Rangierbahnhofs angelegt werden, worauf der Bau der Unterführungen und die Erweiterung des Empfangsgebäudes folgen werden.

— **Deutsch-italienischer Güterverkehr.** Mit Wirkung vom 5. November 1923 sind, wie wir dem Allg. Tarifanzeiger (Wien) entnehmen, die Verbandstarife für den Güterverkehr zwischen den Stationen der italienischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der deutschen Reichsbahn anderseits über Brenner und Tarvis sowie über Chiasso, Pino und Iselle vom 1. Februar 1923 außer Kraft gesetzt worden. Die d i r e k t e Abfertigung der Sendungen erfolgt in Zukunft ausschließlich auf Grund der Lokaltarife der beteiligten Eisenbahnen und der Bestimmungen der für beide Güterverkehre erlassenen Kundmachungen vom 1. Oktober 1921 unter Berücksichtigung der hierzu ergangenen Änderungen und Ergänzungen.

Die Außerkraftsetzung der direkten Tarife, welche für Lebensmittelsendungen aus Italien nach Deutschland von besonderer Wichtigkeit waren, steht mit dem Zusammenbruch der Mark in engem Zusammenhang. Die Erstellung der außeritalienischen Schnittsätze war ursprünglich in Markwährung erfolgt; späterhin wurde, soweit der österreichische Durchlauf in Frage kommt, an Stelle der Markwährung die österreichische Krone gesetzt, so daß im deutsch-italienischen Güterverkehr über Österreich nur die deutschen Frachten auch weiterhin auf Mark lauteten. Im Verkehr über die Schweiz waren die Taxen für die schweizerischen u n d deutschen Strecken nach wie vor in e i n e r Markzahl angegeben. Die Markfrachten der außeritalienischen Strecken waren mit der jeweils gültigen Vervielfältigungszahl zu multiplizieren.

Die in Aussicht genommene Neuausgabe der deutsch-italienischen Verbandstarife wird die im internen Verkehr der Deutschen Reichsbahn am 1. November zur Einführung gelangten Neuerungen in Rücksicht ziehen.

— **Ermäßigung von Frachten im Verkehr mit Fiume.** Der Allgemeine Tarifanzeiger (Wien) druckt folgende ihm aus Triester Kreisen zugegangene Mitteilung ab, die wir wegen des allgemeinen Interesses, das diese Frage hat, unserem Leserkreise nicht vorenthalten wollen:

„Die Triester Handelskreise haben sich bereits mehrmals im Laufe der letzten Wochen, insbesondere auf Grund des von General Giardino, dem Militärgouverneur von Fiume, bei der italienischen Regierung eingebrachten Vorschlages zur Belebung des Fiumaner Verkehres, mit der Frage der paritätischen Behandlung von Triest und Fiume in tarifarischer Hinsicht beschäftigt. Der Triester Handel ist zurzeit, soweit der Ein- und Ausfuhrverkehr in Frage kommt, in hervorragendem Maße an Jugoslawien interessiert, während der Verkehr mit Österreich und der tschechoslowakischen Republik vornehmlich Transitgüter in der Ein- oder Ausfuhr zur See betrifft. Die zur Sanierung des Fiumaner Ver-

kehres in Wirksamkeit gesetzten Tarifmaßnahmen sind geeignet, den Verkehr über Triest, namentlich den Verkehr Jugoslawien-Triest in empfindlicher Weise zu schädigen. Die Triester Handelskammer hat daher beantragt, den Grundsatz der tarifarischen Gleichheit zwischen Fiume und Triest nach beiden Richtungen hin zur Durchführung zu bringen und ebensowohl die Vorteile der adriatischen Verbandstarife (Tarife Triest-Österreich und Triest-tschechoslowakische Republik) der Stadt Fiume zuzuwenden, als anderseits jede Sonderbegünstigung eines der beiden Hafenplätze zu unterlassen.

Die Wirkungen der neuen Maßnahmen für Fiume werden sich im Triester Verkehr in besonderem Maße fühlbar machen, sobald der direkte Verkehr mit Fiume über Postumia aufgenommen wird. Wenn erst die zurzeit noch erforderliche Neuaufgabe in Postumia bzw. Prestranek in Fortfall kommt, die Linie über Buccari dem allgemeinen Verkehr freigegeben und die Durchrechnung der Teilstrecken Postumia-Abbazia-Mattuglie und Abbazia-Mattuglie-Fiume verfügt wird, so wird der Triester Hafen, seines wichtigsten Hinterlandes beraubt, im wesentlichen auf den Transitverkehr angewiesen sein, der, soweit die tschechoslowakische Republik und Süddeutschland in Frage kommen, durch die Konkurrenz der nördlichen Häfen (Hamburg, Bremen, Lübeck) in seinen Existenzgrundlagen bedroht wird. Die Begünstigungen des Fiumaner Verkehres mögen im gegenwärtigen Augenblicke nicht ohne staatspolitische Bedeutung sein, vom Gesichtspunkte der Handelspolitik aus kann nur die tarifarische Gleichstellung beider Hafenplätze eine gerechte Lösung bedeuten."

— **Die Internationale Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft.** In unserer Nr. 41 (S. 682) hatten wir über eine außerordentliche Generalversammlung der Internationalen Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft berichtet, in der über eine Kapitalerhöhung und im Zusammenhang damit über die Vergebung von neuen Wagen an eine englische Gesellschaft Beschluß gefaßt werden sollte. Im Anschluß daran hatten wir auch die erregten Äußerungen der französischen Presse über diesen Vorgang wiedergegeben, die von der Einführung „deutscher Kontrolle" über die Gesellschaft und dem Eindringen des Einflusses der Mitropa sprachen. Inzwischen hat, wie wir der ausländischen Presse (Railway Gazette, Petit Parisien u. a.) entnehmen, die entscheidende Generalversammlung am 29. September in Brüssel stattgefunden. Sie hat mit einem Siege der englisch-italienischen Gruppe geendet. Es wurde ein neuer Verwaltungsrat von 17 Mitgliedern gewählt, von denen 10 dem alten Verwaltungsrat angehörten. Als erster Vizepräsident des Verwaltungsrats wurde Sir Davison Dalziel-London gewählt, die Stelle des Präsidenten soll einstweilen offengehalten werden. Die Mitropa oder deutscher Einfluß hat mit der ganzen Angelegenheit natürlich nichts zu tun. Die früheren Äußerungen der französischen Presse darüber sind wohl nur auf die Absicht zurückzuführen, gegen das Eindringen des englisch-italienischen Einflusses Stimmung zu machen.

— **Wagenmangel in Frankreich.** Der „Chronique des Transports" zufolge beschäftigen sich die französischen Zeitungen mit dem im laufenden Herbst anscheinend besonders scharf auftretenden Wagenmangel. Aus einer Äußerung der „Journée Industrielle" ist zu entnehmen, daß zwar die Zahl der gestellten Wagen gegenüber dem Vorjahr um 8 bis 9 8 % zugenommen hat. Das Blatt behauptet aber, daß diese Mehrleistung hinter dem tatsächlich vorhandenen Verkehrsbedürfnis erheblich zurückbleibt und berechnet den Mehrbedarf an Wagen nach dem auf 6 Tage angenommenen mittleren Wagenumlauf auf 40 000 bis 42 000 Stück. Aus einer Auslassung im „Oeuvre", der die Darstellung eines hohen Eisenbahnbeamten zugrunde liegt, geht hervor, daß an dem auftretenden Wagenmangel auch Betriebsschwierigkeiten schuld sind. Es wird dort nämlich betont, daß die Ruhrbesetzung und die damit verbundenen rechtsrheinischen Transporte auf das Gebiet links des Rheins zurückwirkten. Die elsaß-lothringischen Linien seien verstopft und die mangelnde Flüssigkeit des Betriebes äußere sich in der Ansammlung einer größeren Zahl von Wagen; dazu komme, daß auf den belgischen Staatsbahnen viele Wagen längere Zeit als erwünscht zurückgehalten würden. Die Folge sei ein empfindlicher Mangel an Wagen auf den Linien der Nordbahn und der Ostbahn. Der Gewährsmann des „Oeuvre" versichert, daß von den maßgebenden Stellen, insbesondere dem Minister der öffentlichen Arbeiten, alles geschehen sei, um dem aufgetretenen Übelstand abzuhelfen.

— **Generalversammlung der Internationalen Eisenbahnunion.** Am 1. Oktober hat, wie wir der „Chronique des Transports" entnehmen, die Generalversammlung der „Union Internationale des chemins de fer" in Paris getagt. U. a. wurde beschlossen, die Eisenbahnen der russischen Sowjetrepubliken auf ihren Antrag in die „Union" aufzunehmen. Ferner wurde über die Ausdehnung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr auf Länder, die diesem Übereinkommen bisher nicht beigetreten sind, verhandelt. Es handelt sich dabei namentlich um Großbritannien, Spanien, Rußland, China, Japan. Die Frage soll eingehend geprüft werden. Unter den Beratungsgegenständen sind sonst noch zu erwähnen: einheitlicher Verschluß der Personenwagen, Vereinheitlichung der Bremssysteme, Beschleunigung und Verbesserung der Zollformalitäten, Vereinheitlichung der Bedingungen für die Versicherung des Reisegepäcks und gleichmäßige Einführung der Sommerzeit. Schließlich verdient noch hervorgehoben zu werden, daß die Versammlung den beteiligten Verwaltungen empfahl, recht bald die in der Vorkriegszeit verkehrenden internationalen Züge wieder einzurichten.

— **Fortschritte bei den Londoner Untergrundbahnen.** Über die Überfüllung der Londoner Untergrundbahnen in den Stunden des Höchstverkehrs wird viel geklagt, und die Angelegenheit ist sogar wiederholt im Parlament besprochen worden. Die in der „Untergrundgruppe" vereinigten Verkehrsunternehmen geben sich Mühe, diese Mißstände zu bekämpfen. Seit Anfang Oktober sind die Züge verstärkt und beschleunigt worden, so daß nunmehr 250 000 Fahrgäste in der Stunde befördert werden können. Durch die „District"-Haltestelle Charing Cross fahren z. B. in der Stunde 500 Wagen, wozu noch auf der Hampstead- und Bakerloo-Strecke 547 kommen, so daß in den verkehrsreichen Morgen- und Abendstunden dieser Verkehrsknotenpunkt von 1047 Wagen in der Stunde bedient wird. Das Kraftwerk Lots Road wird durch Aufstellung einer neuen Einheit von 15 000 Kilowatt auf eine Leistungsfähigkeit von 93 000 Kilowatt gebracht. 240 neue Wagen, z. T. nach neuen Entwürfen, sind bestellt. In den Aufzügen der stilleren Haltestellen werden Anzeigevorrichtungen eingebaut, die verhüten sollen, daß der Aufzug erst unmittelbar nach dem Zug auf dem Bahnsteig eintrifft. Einige Bahnsteige werden verlängert. Der Gebrauch von Selbstverkäufern für die Fahrkarten wird weiter ausgedehnt. Schon Anfang Oktober wurden täglich 200 000 Fahrkarten auf diesem Wege verkauft, und bis Ende Oktober sollten es 250 000 sein. Bei der District-Bahn werden die Bahnsteige mit einer Vorrichtung ausgestattet, durch die der Schlußschaffner dem Triebwagonführer anzeigen kann, daß sein Teil des Zuges abfahrbereit ist. Die Zugfolge beträgt auf den Hauptverkehrsstrecken 2 und 2½ Minuten. Besondere Spätzüge sollen dem Vergnügungsverkehr nach Schluß der Theater dienen. Weitere Verkehrsverbesserungen sind in Aussicht gestellt.

Fremde Erdteile.

— **Die Abschätzung der amerikanischen Eisenbahnen.** Das Eisenbahngesetz von 1920 schreibt bekanntlich vor, daß als Grundlage für die angemessene Höhe der Einnahmen, die das Gesetz den Eisenbahnen gewährleisten will, eine Abschätzung des Werts der Eisenbahnen mit ihren Anlagen und ihrer Ausrüstung vorgenommen wird. Daran wird nun schon seit Jahren gearbeitet, ohne daß ein Ergebnis erzielt worden wäre. Kürzlich sind einige solcher Wertermittlungen beim Bundesverkehrsamt eingegangen, und obgleich sie sich nur auf kleine Eisenbahnunternehmen beziehen, zeigen sie doch deutlich die Schwierigkeiten, die einer Abschätzung im Wege stehen. Die 11 Mitglieder des Ausschusses, die die Abschätzung zu begutachten hatten, haben sich über ihr Urteil nicht einigen können, und es wird erwartet, daß die strittigen Fragen schließlich vor Gericht werden ausgefochten werden müssen. Vor allem macht es Schwierigkeit festzustellen, welche Kosten der Schätzung zugrunde gelegt werden sollen: sollen es die wirklich entstandenen Baukosten sein oder die Kosten, für die man die Anlagen heute errichten, die Betriebsmittel beschaffen könnte usw.? Bei den verschiedenen Berechnungsarten ergeben sich schon bei den kleinen Unternehmen Unterschiede von Millionen von Dollar. Gerichtsentscheidungen sprechen sich dafür aus, daß die Kosten berücksichtigt werden müssen, die der Aufbau der Unternehmungen bei heutigen Preisen erfordern würde, der Mehrheitsbericht ist anderer Ansicht und will die Abschätzung auf dem Stande der Löhne und Preise vom 30. Juni 1914 aufgebaut und dazu einen Zuschlag gemacht sehen, der dem bisher für Eisenbahnzwecke aufgebrauchten Anlagekapital entspricht. Es wird also noch einige Zeit dauern, ehe das Bundesverkehrsamt an Stelle der einstweiligen Schätzungen bei Berechnung des angemessenen Ertrags endgültige Zahlen wird setzen können.

— **Die kanadischen Staatsbahnen.** Die neugegründeten Staatsbahnen bereiten der Regierung von Kanada erhebliche Sorgen. Das Staatsbahnnetz umfaßt 36 460 km, dürfte also nach den Deutschen Reichsbahnen das größte einheitlich verwaltete Eisenbahnnetz der Welt sein. Auf diesem Netz laufen 3476 Lokomotiven, 3583 Personen- und 122 362 Güterwagen sowie 7719 Dienstfahrzeuge. 1921 wurden 235,8 Millionen Dollar eingenommen und 247,5 Millionen verausgabt, so daß ein Fehlbetrag von 11,7 Mil-

lionen aus dem Betriebe entstand; andere Ausgaben, also der Schuldendienst usw. erhöhten ihn auf 16 Millionen. 1922 ist zwar der Betriebsfehlbetrag verschwunden, und man erwartet zuversichtlich, daß er nicht wiederkehren wird, aber die Verzinsung des mittlerweile stark erhöhten Anlagekapitals wird doch voraussichtlich den Staatshaushalt und damit den Steuerzahler stark belasten. Als das wichtigste Ereignis der letzten Zeit in der Entwicklung des kanadischen Eisenbahnwesens wird die Einsetzung eines staatlichen Amts zur Beaufsichtigung der Staatsbahnen bezeichnet, an dessen Spitze der Leiter einer der großen englischen Eisenbahnen berufen worden ist. Die Aufgabe, die diesem Amt zufällt, ist nicht leicht zu lösen. Schon die Größe des Netzes bereitet gewisse Schwierigkeiten; der Überschuß aus dem Betriebe muß ein verhältnismäßig großes Anlagekapital verzinsen; dazu kommt, daß die Eisenbahnen der Besiedelung des Landes vorausgeeilt sind, also nicht voll beschäftigt sind, und Güter und Reisende auf zum Teil sehr weite Entfernungen zu befördern haben. Welche Rolle dabei die Eisenbahnen im Rahmen der gesamten Staatsverwaltung spielen, wird dadurch beleuchtet, daß die Gesamteinnahmen des Staates sich auf 381,3 Millionen Dollar beliefen, während die Ausgaben der Eisenbahnen sich im Jahre 1921, wie erwähnt, auf 247,5 Millionen Dollar stellten.

Rechtspflege.

— Haftung der Eisenbahn im Falle eines allgemeinen Streiks. Die Reichsverpflegungsstelle Elmshorn sandte 6 Faß Fischmarinaden an das Reichsverpflegungsamt Braunschweig mit der Bestimmungsstation Nordbahnhof. Die Sendung im Werte von 6159,32 ℳ traf in der Nacht vom 7./8. Juni 1920 auf dem der Braunschweigischen Landeseisenbahngesellschaft gehörenden Westbahnhof Braunschweig ein. Am 8. Juni traten sämtliche Arbeiter und Angestellten der Eisenbahngesellschaft in den Streik, welcher bis zum 10. Juli 1920 andauerte. Während dieser Zeit blieben die Fischmarinaden im Wagen auf dem Bahnhofe und wurden, als sie endlich am 12. Juli 1920 dem Verpflegungsamt Braunschweig angedient waren, von diesem als verdorben verweigert. Nach Verkauf der Fische hat die Eisenbahngesellschaft dem Verpflegungsamt Braunschweig, welches den Verlust gegenüber dem Absender zu tragen hat, den Erlös zu 883 ℳ sowie die Fracht mit 49,30 ℳ ersetzt. Den Rest ihres Schadens mit 5227,02 ℳ fordert die Reichsschatzverwaltung von der Eisenbahngesellschaft, weil sie für ihre Arbeiter und Angestellte, durch deren Pflichtversäumnis die Ware zum Verderben gebracht sei, ebenso hafte wie für ihren Vorstand, welcher sich um die leichtverderbliche Ware nicht gekümmert und somit ebenfalls schuldhaft gehandelt habe. Gegen das landgerichtliche Urteil, durch welches die Beklagte für ersatzpflichtig erklärt wurde, hat die Eisenbahngesellschaft Berufung eingelegt, der das Oberlandesgericht Braunschweig durch Urteil vom 17. März 1923 aus folgenden Gründen stattgegeben hat.

Nach § 5 EVO., der mit § 458 HGB. übereinstimmt, haftet die Eisenbahn für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient. Unter den Leuten, d. h. den Angestellten der Beklagten, für welche sie zu haften hat, können sinngemäß nur solche Personen verstanden werden, welche im Betriebe der Beklagten irgendwelchen Dienst tun. (Vgl. Düringer Hachenburg II 3a zu § 431 HGB.) Scheiden einzelne Beamte, z. B. infolge Krankheit oder Urlaub, zeitweilig aus, so fallen sie während ihrer Abwesenheit vom Dienst nicht unter die Personen, für welche die Eisenbahn einzustehen hat. Dasselbe muß aber gelten, wenn infolge eines allgemeinen Streiks sämtliche Beamte und Arbeiter sich vom Dienst fernhalten. Mag auch das Anstellungsverhältnis durch den Streik nicht ohne weiteres aufgehoben sein, so haben sich die Beamten, solange der Streik dauert, tatsächlich von ihrer Beamtenpflicht losgesagt und der Verfügungsgewalt der Eisenbahnverwaltung entzogen. Letzterer fehlt jede Möglichkeit, diese Leute zu leiten und zu überwachen (vgl. RG. 7, S. 126 fg.). Erscheinen die Angestellten überhaupt nicht zum Dienst, indem sie ihren Vertrag brechen, so ist für die Eisenbahnverwaltung ganz die gleiche Lage geschaffen, als hätte sie keine Leute angestellt. Für Leute, die im Betriebe nicht tätig sind, kann die Vorschrift des § 458 HGB. (vgl. § 5 EVO.) nicht Platz greifen. Hieran wird für den gegenwärtigen Streitfall dadurch nichts geändert, daß die allgemeine Arbeitseinstellung die Stillegung des ganzen Bahnbetriebes bewirkt hat. Denn nach den ganzen Umständen ist anzunehmen, daß die Fischsendung nicht schon am 8. Juni, als die Beamten den Dienst verließen, sondern erst später, während sie im Hochsommer mehrere Wochen in einem der Sonnenstrahlung ausgesetzten Eisenbahnwagen lagerte, nach und nach verdorben ist. Der Schaden ist also zu einer Zeit eingetreten, als die Eisenbahnverwaltung gänzlich ohne Personal war. Die Haftung für eigene Leute und sonstige Erfüllungsgehilfen scheidet hiernach aus (vgl. Staub, 11. Aufl., Anm. 9 zu 456 HGB.).

Die Klägerin macht nun weiter geltend, daß die Vorstandsmitglieder selbst ein Verschulden insofern treffe, als sie weder für die Zuziehung von Ersatzpersonal gesorgt, noch sich irgendwie um die leicht verderblichen Waren gekümmert haben. Wenn nun gewisse mit dem Eisenbahnbetriebe im Zusammenhange stehende Arbeiten, wie etwa das Entladen von Massengütern aus bereitgestellten Güterwagen, auch von ungelernten Arbeitern besorgt werden können, so erfordert doch, wie allgemein bekannt, der eigentliche technische und nicht ungefährliche Betrieb, insbesondere die Bewegung der Züge, im Fach ausgebildete zuverlässige Kräfte. An sich hält es schon sehr schwer, geeignete Aushilfspersonen auf unbestimmte Zeit und in solcher Zahl zu finden, um damit einen, wenn auch nur beschränkten Eisenbahnbetrieb zu eröffnen. Das hat der letzte Streik auf den Reichseisenbahnen Anfang Februar 1922 bewiesen. Eine zur Verwendung im Eisenbahndienste geeignete technische Nothilfe bestand damals (Sommer 1920) in Braunschweig noch nicht. Der Streik war, wie gerichtsbekannt, ein regelrechter, von den beteiligten Organisationen der Arbeitnehmer gebilligter. Unter diesen Umständen bestand keine Aussicht, daß sich Eisenbahnbedienstete, z. B. von den Reichsbahnen, soweit sie überhaupt abkömmlich waren, zu sogenannter Streikbrecherarbeit bereitfinden lassen würden. Einmal würde sie das Solidaritätsgefühl der Arbeitnehmer untereinander davon zurückgehalten haben, sodann würden sie sich bei Aufnahme der Arbeit Gewalttätigkeiten der Streikenden ausgesetzt haben. Nach den hier in Braunschweig gemachten Erfahrungen war mit der Ausübung eines Terrors ernstlich zu rechnen, wie z. B. bei dem im Jahre 1921 durchgeführten Streik der Transportarbeiter Arbeitswillige durch Streikende verschiedentlich körperlich mißhandelt oder durch Steinwürfe, Drohungen usw. von der Arbeit zurückgehalten worden sind. Unter solchen Umständen kann dem Vorstande der Beklagten kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er den von vornherein gänzlich aussichtslosen Versuch, genügende Ersatzmannschaften heranzuholen, gar nicht erst unternommen, vielmehr seine Anstrengungen darauf gerichtet hat, Ausgleichsverhandlungen zwecks Beendigung des Streiks zu führen. Ebensowenig läßt sich der Vorwurf halten, die Vorstandsmitglieder selbst hätten versäumt, geeignete Maßnahmen zur Verhütung eines Schadens bei leicht verderblichen Frachtgütern zu treffen. Wenn auch der Betrieb der Beklagten hinsichtlich seines Umfanges mit den Reichsbahnen keinen Vergleich aushält, so verfügt Beklagte doch über 30 Stationen, sie beschäftigt regelmäßig 7—800 Personen und es laufen täglich mehrere Hundert Güterwagen um. Die Beklagte erklärt weiter, die Frachtbriefe über die sehr zahlreichen Güter hätten sich auf den einzelnen Stationen unter Verwahrung der streikenden Beamten befunden; selbst wenn die 3 vorhandenen Vorstandsmitglieder den Besitz der Frachtbriefe hätten erlangen können, so wäre es ihnen doch nicht möglich gewesen, sie alle nach verderblichen Gütern durchzusehen, noch weniger die entsprechenden Eisenbahnwagen auszusuchen und für die Herausnahme etwa verderblicher Waren die nötigen Arbeiten, Rangieren der Wagen usw. eigenhändig zu verrichten. Dies alles leuchtet ohne weiteres ein. Selbst wenn man von dem Fernverkehr absieht, kann den 3 Vorstandsmitgliedern verständigerweise nicht zugemutet werden, die Expeditionen auch nur auf den größeren Güterbahnhöfen, welche Tätigkeit sonst Dutzende von Beamten besorgen, persönlich zu veranlassen. Und zwar um so weniger, als infolge des Streiks den Vorstandsmitgliedern eine besondere Arbeitslast schon allein durch die langwierigen Verhandlungen mit der Streikleitung zufiel. Daß der Vorstand in der Lage gewesen wäre, den Streik abzuwenden oder früher zu beenden, behauptet Klägerin selbst nicht. Nach dem Vorbringen des Beklagten, an dessen Richtigkeit zu zweifeln der Senat keinen Anlaß hat, erscheint ein Verschulden des Vorstandes in dieser Richtung ausgeschlossen. Auch ohne die Entlastungszeugen zu vernehmen, hält sich der Senat auf Grund allgemeiner Erfahrung und eigener Beurteilung überzeugt und zu der Feststellung berechtigt, daß der Vorstand keineswegs durch grobe Fahrlässigkeit — von Vorsatz kann keine Rede sein — die Versäumung der Lieferfrist herbeigeführt hat (§ 466 Abs. 4 HGB., § 95 EVO.). Man wird sogar weitergehend annehmen dürfen, daß der Vorstand von jedem Verschulden frei ist, vielmehr ihm die rechtzeitige Erfüllung der übernommenen Frachtverträge unmöglich war und der Gesichtspunkt der höheren Gewalt ihm gegenüber zutrifft. (§ 456 HGB., § 84 EVO., Staub Anm. 9 zu § 456 HGB.)

Der Klageanspruch ist demnach unbegründet.

Bücherschau.

— Eisenbahnfahrzeuge. Von H. Hinnenthal, Regierungsbaumeister a. D. in Hannover. II: Die Eisenbahnwagen und Bremsen. Mit Anhang: Die Eisenbahnfahrzeuge im Betrieb. Zweite, umgearbeitete und erweiterte Auflage von Dipl.-Ing. Ad. Wolff, Hannover-Linden. Mit 85 Abbildungen im Text. 117 Seiten. Sammlung Göschen, Bd. 108. Walter de Gruyter

& Co. Berlin W 10 und Leipzig. 1923. Preis: Grundzahl 1 mal Schlüsselzahl des Börsenvereins.

Nachdem im Jahre 1921 das erste Bändchen in zweiter Auflage erschienen war, folgt nunmehr auch das zweite. Die Gliederung des Stoffes ist im allgemeinen unverändert geblieben, dagegen mußte der Inhalt mit Rücksicht auf die Fortschritte der Technik seit Erscheinen der 1. Auflage (1910) umgearbeitet und erweitert werden. Der geringe zur Verfügung stehende Raum erlaubte nicht, auf Konstruktionseinzelheiten näher einzugehen, und so ist der Zweck des Bändchens, dem Leser eine Übersicht und Einführung in das große Gebiet des Eisenbahnwagenbaues zu bieten. Schematische Skizzen erleichtern dabei das Verständnis.

Erweitert und ergänzt wurden die Abschnitte der Triebwagen mit Antrieb durch Verbrennungskraftmaschinen und Akkumulatoren, der Drehgestellbauarten und Kupplungen. Eiserne Personenwagen verdrängen die hölzernen aus Gründen der Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit. Streng wärmetechnisch durchgearbeitete Kühlwagen sowie Großgüterwagen für Massenförderung werden beschrieben. Die elektrische Zugbeleuchtung zeigt neue sinnreiche Anordnungen. Die Theorie des Bremsvorganges ist leichtverständlicher dargestellt und die Kunze-Knorr-bremse für Schnell- und Güterzüge in ihrer Wirkungsweise eingehend geschildert.

Zum Schluß ist im Anhang versucht worden, die Betriebsergebnisse der deutschen und ausländischen Bahnen bis zum Jahre 1920 festzulegen, was mit gewissen Schwierigkeiten durch die Unterbrechung des Schrifttums während des Krieges verbunden war und daher auch keinen Anspruch auf Vollständigkeit machen soll.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 5. November 1923 wird der an der Strecke Jüterbog-Nauen zwischen den Bahnhöfen Ferch-Lienewitz und Caputh-Geltow gelegene Haltepunkt Schwielowsee für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Zur Bedienung des Haltepunktes werden dort sämtliche auf der Strecke Jüterbog-Nauen dem Personenverkehr dienenden Züge halten. (1583)

Berlin, den 30. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

2. Wagenstandgelder.

Auf Bahnhof Hagen (Westf.) wird vom 1. November d. J. ab wieder der einfache Satz des tarifmäßigen Stand- und Lagergeldes und auf Bahnhof Kabel und Werdohl der einfache Satz des tarifmäßigen Standgeldes erhoben. (1596)

Elberfeld, den 1. November 1923.
Reichsbahndirektion Elberfeld.

3. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für bestimmte Lebensmittel.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1923 bis auf jederzeitigen Widerruf, spätestens bis zum 31. Dezember 1923 tritt im Bereich der Deutschen Reichsbahn ein Nottarif für bestimmte Lebensmittel in Kraft, durch den die jeweilig gültigen Frachtsätze der regelrechten Tarifklassen und der Ausnahmetarife um dreißig Prozent ermäßigt werden. Das Nähere enthält die Nummer 140 des Tarifanzeigers. Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1588)

Berlin, den 31. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1923 werden die Verkaufspreise für die Nachträge 1—31 (neue Folge) in Goldmark festgesetzt.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1608)

Hannover, den 3. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Barnstorf unter die Torfstreufabrikstationen des Ausnahmetarifs 10 a für Torfstreu und Torfmull aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (1609)

Münster (Westf.), den 5. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1923 tritt ein neuer Ausnahmetarif 23 für weißes Ausschußporzellangebrauchsgeschirr (sogenanntes Bruchporzellan) von allen Reichsbahnstationen nach den Stationen Freiburg (Schlesien), Marktredwitz und Saalfeld (Saale) in Kraft. Die Frachtberechnung erfolgt nach den Frachtsätzen der Wagenladungsklasse C oder der Nebenklassen C 5 und C 10 des Frachtsatzzeigers. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger. Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1610)

Berlin, den 3. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1923 wird der Ausnahmetarif 19 durch einen neuen Ausnahmetarif 19 für Wanderausstellungen für hygienische Volksbelehrung ersetzt. Das Nähere enthält der nächste Tarifanzeiger. Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. November 1923. (1606)
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr, Nord/Süd-Westdeutscher Verkehr. Reichsbahn—Saarbahnverkehr.

Mit Wirkung vom 5. November 1923 werden die Entfernungen verschiedener auf hessischem Gebiet liegender Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft um 1 bis 9 km erhöht und die Entfernungen der Station Groß Bieberau um 3 km ermäßigt. Gleichzeitig wird die Station Freistatt des Dir.-Bezirks Münster/Westf. in die Westdeutsch-Südwestdeutschen Tarifhefte 1—3 einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. (1589)

Frankfurt (M.), den 30. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion Frankfurt (M.)

Vom 1. November 1923 an werden die Tarife der Kreis Oldenburger Eisenbahn (Neben- und Kleinbahn) in gleicher Weise wie die Tarife der Reichsbahn für den Güter-, Leichen- und Tierverkehr in Goldmark erstellt. Das gleiche gilt für sämtliche Nebengebühren. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona im Oktober 1923. (1592)
Für die Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft: Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1923 werden in den Ausnahmetarif 22 für Raps usw. Sojabohnen nachgetragen. Außerdem treten in dem Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 14 a für frisches Obst einige Änderungen ein (vgl. nächsten Tarifanzeiger).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1607)

Berlin, den 3. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Güter- und Kohlenverkehr.

Die bisherigen deutschen Schnittsätze, Mindestgebühren und sonstigen Gebühren gelten dem innerdeutschen Verkehr entsprechend ab 1. November 1923 in Goldpfennig. Umrechnung in Reichsmark erfolgt nach innerdeutschen Bestimmungen. Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 3. November 1923. (1602)
Reichsbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 63. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. August 1922.

Die in der Entfernungstafel II für folgende hessische Nebenbahnstationen vorgesehenen Teilentfernungen werden unter Außerkraftsetzung der ab 1. Juli 1923 veröffentlichten Änderungen mit Wirksamkeit vom 1. November 1923 erhöht:

	um km
Badenheim	2
Bockenrod	13
Brensbach	7
Elsheim=Stadecken	6
Frei=Weinheim	2
Fürfeld	12
Groß Bieberau	3
Groß Winternheim	3
Heppenheim (Rheinhess.)	9
Horchheim b. Worms	5
Jugenheim=Partenheim	8
Kirch- und Pfaffenbeerfurth	12
Lorchsmühle	3
Neubamberg=Freilaubersheim	8
Nieder Kainsbach=Fränk. Crumbach	9
Ober Ingelheim	2
Offstein	12
Reichelsheim (Odenw.)	14
Schwabenheim=Bubenheim	4
Westhofen (Rheinhess.)	7
Wöllstein (Rheinhess.)	6

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 155).

München, den 2. November 1923. (1611)
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. (Tfv. 401).

Mit Wirkung vom 1. November 1923 ab treten folgende Änderungen in Kraft:

Unter I Vorbemerkungen erhalten die Ziffern 5—8 folgenden Wortlaut:

5. Die Tarifsätze in deutscher Währung sind in Goldpfennig — eine Goldmark = 100 Goldpfennig — für 100 kg angegeben.

6. Die Frachten werden entsprechend den allgemeinen und besonderen Tarifvorschriften und den etwaigen besonderen Bestimmungen dieses Ausnahmetarifs in Goldmark berechnet.

7. Der Gesamterhebungsbetrag einer jeden Sendung (Frachten, Nebengebühren usw.) in Goldmark wird nach dem durch Aushang in den Güterabfertigungen bekanntgegebenen Umrechnungskurse in Reichsmark umgerechnet. Die Umrechnung erfolgt nach einer Umrechnungstafel, die einen Teil des Tarifs bildet.

8. Maßgebend für den anzuwendenden Umrechnungskurs ist der Tag der Zahlung.

Im Abschnitt V Frachtberechnung sind an allen Stellen die Worte „Tarifpfennig" in „Goldpfennig" und „Tarifmark" in „Goldmark" umzuändern.

Die zurzeit gültigen Frachtsatzzeiger 1 und 2 sind abgedruckt in dem von der Reichsbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 115 vom 24. September 1923.

Auf dem Umschlag und auf Seite 1 des Tarifes ist der Preis in 0,30 Goldmark zu ändern. (1591)

Essen, den 31. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-polnischer Wechselverkehr.

Im Gebiet der Freien Stadt Danzig wird mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab an Stelle der deutschen Reichsmarkwährung die Danziger Guldenwährung eingeführt. Infolgedessen treten im deutsch-polnischen Wechseltarif bis auf weiteres für den Verkehr mit den Stationen der unter polnischer Verwaltung stehenden Eisenbahnen im Gebiet der Freien Stadt Danzig folgende Änderungen ein:

1. Nachnahmen werden bei Aufgabe in Deutschland in Goldmarkwährung, bei Aufgabe im Gebiet der Freien Stadt Danzig in Danziger Guldenwährung zugelassen.
2. Die Fracht wird für die ganze Beförderungsstrecke durchgerechnet, jedoch mit der Änderung, daß die Fracht nicht mehr wie bisher in deutscher Reichswährung, sondern in Danziger Guldenwährung berechnet wird.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifänderung ist von den beiderseitigen Landesregierungen genehmigt. (1593)

Breslau, den 31. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

1. A. Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. B. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif).

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden die Frachten in beiden Tarifen in Goldmark erstellt. (1578)

Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschles. Eisenbahnen) zugleich
namens der beteiligten Verwaltungen.

**Tfv. 202a. Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.
Teil I der direkten Gütertarife.**

Mit Wirkung vom 5. November 1923 treten in den Zusatzbestimmungen zu Artikel 12 des Teil I Abt. A (Reglementarische Bestimmungen; Nachtrag IV) nachstehende Änderungen ein:

a) die Ziffer 1 wird vorübergehend aufgehoben und wie folgt ersetzt:
   1. Sämtliche Sendungen in der Richtung nach Deutschland unterliegen hinsichtlich der Fracht bis zur deutsch-schweizerischen Übergangsstation sowie aller tarifmäßigen Gebühren der Versandstation dem Frankaturzwang. Frankaturen für die Gesamtstrecke werden indessen zugelassen. Die Frachten bis zur deutsch-schweizerischen Übergangsstation sowie alle tarifmäßigen Gebühren der Versandstation müssen in allen Fällen sogleich bei der Aufgabe bezahlt werden.
   In der Richtung nach der Schweiz kann nur die Fracht bis zur deutsch-schweizerischen Übergangsstation frankiert werden. Die Frankierung von außerdeutschen Frachten, Nebengebühren, Barauslagen (Zölle und dgl.), die in schweizer. Währung aufkommen, ist ausgeschlossen.
b) In Ziffer 4 sind die Worte: „oder Transportstrecke" zu streichen.
c) Ziffer 7 ist zu streichen.

Karlsruhe, den 3. November 1923.
Reichsbahndirektion. (1599)

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil I und Teil II, Hefte 1 und 2.

Ab 1. November 1923 werden die deutschen Frachten und Nebengebühren in Goldmark berechnet. Eine Änderung der Bestimmungen über Nachnahmeverbot und Frankaturzwang bis zur Grenze tritt hierdurch nicht ein. Unterwegskosten werden in Goldmark berechnet und in der Richtung nach den Niederlanden zum Vorkriegskurse 1 Goldmark = 0,59 Gulden und in der Richtung von den Niederlanden 1 Gulden = 1,70 Goldmark von den niederländischen Dienststellen umgerechnet.

Die Bestimmungen des ab 1. November 1923 gültigen deutschen Ausnahmetarifs 3c für die Ausfuhr von Stein-, Siede- und Hüttensalz gelten auch für die deutschen Strecken des deutsch-niederländischen Verbandsgütertarifs Teil II, Heft 1 bis zur Aufnahme durch den nächsten Nachtrag. (1604)

Köln, den 2. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. November 1923 tritt der Nachtrag VII in Kraft. Er enthält die anläßlich der Einführung von Goldmarktarifen erforderlichen Änderungen. (1581)

Dresden, am 30. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn, Bez. Dresden.

Infolge der Einführung von Goldmarktarifen am 1. November 1923 werden im Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal - Untersachsenberg - Georgenthal die vorkommenden Bezeichnungen Tarifmark und Tarifpfennig in Goldmark und Goldpfennig geändert. (1580)

Dresden, am 30. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 10. November 1923 werden mehrere neue Stationen des Direktionsbezirkes Münster (Westf.) in den Tarif aufgenommen. Näheres hierüber und über einige weitere Tarifberichtigungen und Änderungen ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz usw.) und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. (1579)

Dresden, am 30. Oktober 1923.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien des Bezirks der Reichsbahndirektion Dresden.

Am 30. November 1923 werden die Tarifentfernungen und Frachtsätze der an der schmalspurigen Linie Wilkau-Wilzschhaus-Carlsfeld gelegenen Verkehrsstelle Obercrinitz infolge Einziehung der Güteragentur aufgehoben.

Dresden, am 3. November 1923.
Reichsbahndirektion. (1600)

Am 1. November 1923 tritt der Nachtrag 8 zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Saarbahnen in Kraft, der u. a. einen neuen Gebührentarif für die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften durch die Eisenbahn sowie neue Ausnahmetarife für frische Kartoffeln als Stückgut und in Wagenladungen enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,50 Franken von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden. (1595)

Saarbrücken, den 30. Oktober 1923.
Eisenbahndirektion des Saargebiets.

Am 1. November 1923 tritt der Nachtrag 3 zum Tiertarif für den Binnenverkehr der Saarbahnen in Kraft, der u. a. einen neuen Gebührentarif für die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften durch die Eisenbahn enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,20 Franken von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden. (1594)

Saarbrücken, den 30. Oktober 1923.
Eisenbahndirektion des Saargebiets.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil III.
Spezialtarif 1 für die frachtgutmäßige Beförderung von Getreide etc.
(Änderung der Bestimmungen der Ersatzleistung gegen die Wintergefahren.)

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1923 werden die im Nachtrag II zum Spezialtarif 1 für die frachtgutmäßige Beförderung von Getreide etc. auf Seite 4—6 unter Punkt 5 a) und b) enthaltenen Bestimmungen hinsichtlich der für Schäden während der Winterfahrt und im Winterstande bestehenden Versicherung und der für diese Versicherung fälligen Gebühren aufgehoben und sind somit Schäden durch Eis auch in der Zeit vom 30. November mittags jeden Jahres bis zur Eröffnung der nächstjährigen Schiffahrt ohne Entrichtung einer besonderen Gebühr gedeckt.

Die im Nebengebührentarif des Lokalgütertarifes Teil I Abt. B, Abschnitt D, enthaltenen Bestimmungen bezüglich der Überwinterungsgebühren werden hierdurch nicht berührt und sind diese Gebühren nach Maßgabe der hierfür bestehenden Bestimmungen auch weiterhin fällig. (1584)

Wien, am 30. Oktober 1923.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, Abschnitt D. Änderung.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1923 bis auf weiteres wird die Umbehandlungsgebühr in österr. und ungar. Kronen abgeändert. Die geänderten Sätze sind bei der gesellschaftlichen Direktion und den gesellschaftlichen Dienststellen zu erfragen. (1598)

Wien, am 2. November 1923.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I—IV. Änderung der Verhältniszahlen.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1923 bis auf weiteres werden nachstehende Verhältniszahlen angewendet:

Zur Umrechnung der Tarifziffern auf:

	Klasse I u. A. T. Ia und b	Klasse II	im übrigen
österr. Kronen			
a) im Verkehre zwischen bayer. und bayer., sowie zwischen bayer. und österr. Schiffsstationen	42	42	42
b) im Verkehre zwischen bayer. und ung. Schiffsstationen	50	50	50
c) im Verkehre zwischen österr. und ung. Schiffsstationen	42*)	50*)	50*)
d) im Verkehre zwischen österr. Schiffsstationen untereinander	40	40	40
tschechoslow. Heller			
a) im Verkehre zwischen tschechoslow. und ungar. Schiffsstationen	2.2*)	2.5*)	2.5*)
b) in den übrigen Verkehren	2.2*)	2.2*)	2.2*)
ungarische Kronen	13	13	15
Para	6.5*)	6.5*)	6.5*)
Bani	13*)	13*)	13*)
Stotinki	9*)	9*)	9*)

*) Auch gültig im tschechoslow. Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno. (1590)

Wien, 2. November 1923.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güter-, Getreide- und Holzverkehr. Rundung von Gebühren in österr. Kronen.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1923 werden die in österr. Kronen fälligen Frachtbeträge, Frachtzuschlagbeträge und die erwachsenden Nebengebühren (jede Gebühr für sich) von 100 zu 100 österr. Kronen aufgerundet. (1605)

Regensburg, den 30. Oktober 1923.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarife.

Am 5. November 1923 treten neue Verhältniszahlen zur Umrechnung der Tarifziffern in die Frachtsätze in Geltung. Gleichzeitig wird der im Verkehr mit jugoslawischen Schiffsstationen mit Geltung ab 20. September 1923 auf zehn vom Hundert herabgesetzte Zuschlag zu den Frachtsätzen der Klasse C auf zwanzig vom Hundert erhöht. Auskunft über die geänderten Verhältniszahlen und Frachtsätze erteilen die gesellschaftlichen Dienststellen. (1597)

München, im Oktober 1923.

4. Personen- und Güterverkehr.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

Ab 1. November 1923 werden die Personenfahrpreise und die Güter-, Frachten- und Nebenerträge wie bei der Reichsbahn in Goldmark berechnet und zu dem durch Aushang bekanntgegebenen, am Tage der Zahlung geltenden Umrechnungskurse in Reichsmark umgerechnet.

Siegen, den 31. Oktober 1923. (1603)

Die Direktion.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 29. Oktober 1923 treten im Personen- und Güterverkehr die gleichen Erhöhungen wie bei der Reichsbahn ein.

Finsterwalde, den 29. Oktober 1923.

Die Direktion. (1582)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Teile I und II.

Mit Wirkung vom 1. November 1923 werden die Personenfahrgelder, Gepäck- und Expreßgutfrachten sowie die übrigen in den Ausführungsbestimmungen der vorgenannten Tarife enthaltenen Gebührensätze und Nebengebühren in Goldmark (eine Goldmark = 100 Goldpfennig) berechnet. Als Goldpreise gelten die jetzigen Grundfahrpreise und Grundbeträge, soweit im einzelnen nicht Ausnahmen bekanntgegeben sind. Die Umrechnung der Goldmarkbeträge in Papiermark erfolgt nach einer durch Schalteraushang bekanntgegebenen Umrechnungszahl.

Die Maßnahme wird durch Ausgabe neuer Tarife, durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt. Zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I erscheint der Nachtrag XIX.

Die Tarifänderungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. (1587)

Berlin, den 31. Oktober 1923.

Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 1. November 1923 werden die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze sowie die übrigen in den Ausführungsbestimmungen des vorgenannten Tarifs enthaltenen Gebührensätze in Goldmark (eine Goldmark = 100 Goldpfennig) berechnet. Die Goldpreise werden durch Schalteraushang bekanntgegeben. Die Umrechnung der Goldmarkbeträge in Papiermark erfolgt nach einer durch Schalteraushang bekanntgegebenen Umrechnungszahl.

Das Vorwort erhält folgende neue Ziffer 7:

„7. Die in den besonderen Ausführungsbestimmungen dieses Tarifs enthaltenen Beförderungspreise, Gebührensätze und Beträge sind in Goldmark (eine Goldmark = 100 Goldpfennig) angegeben. Durch Vervielfachung des Goldmarkbetrages mit der durch Schalteraushang bekanntgegebenen Umrechnungszahl ergibt sich der Erhebungsbetrag in Papiermark.“

Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B zu § 32 EVO.) beträgt künftig 0,50 Goldmark, das Lagergeld für Reisegepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EVO.) 0,40 Goldmark. Die in der bes. Ausf.-Best. 1 zu § 47 EVO. vorgesehenen Frachten für Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf Friedhof betragen künftig in Goldmark:

unter 1 a 1: 1,10 ℳ, 2,20 ℳ, 3,30 ℳ,
„ 1 a 2: 28,90 ℳ,
„ 1 b 1: 1,35 ℳ, 2,70 ℳ, 4,30 ℳ,
„ 1 b 2: 38,60 ℳ.

Die in der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 47 EVO. angegebene Desinfektionsgebühr beträgt 2 Goldmark.

Im Anhang „Abfertigung von Reisegepäck von und nach Berliner Vorortstationen im Fernverkehr werden die im ersten Satz auf S. 15 des Tarifs angegebenen Überführungs- und Zuführungsgebühren wie folgt geändert:

Zu A Zuführungsgebühr	Zu B Zuführungs- u. Überführungsgebühr
für je angefangene 10 kg	
0,10 ℳ	0,10 ℳ + 0,40 ℳ

Ferner wird die bes. Ausf.-Best. II 2 C zu § 12 EVO. wie folgt ergänzt:

Als Ziff. 9 A und 12 A sind folgende neue Bestimmungen nachzutragen:

„9 A. Benutzen Geschwister Schülermonatskarten, so ist für eines der Geschwister der volle tarifmäßige Preis gemäß Ziff. 17 (Hauptkarte), für die übrigen Geschwister nur die Hälfte dieses Preises (Geschwisterkarten) zu entrichten.

Die Karten können auf verschiedene Strecken und Wagenklassen lauten. Der volle tarifmäßige Preis ist für die Karte (Hauptkarte) zu entrichten, für die er sich am höchsten stellt.“

„12 A. Soweit für Geschwister die besondere Ermäßigung nach Ziff. 9 A beansprucht wird, sind mit dem Antrag Bescheinigungen der Gemeinde- (Ortspolizei-) Behörde oder Geburtsurkunden vorzulegen, aus denen die Namen und die Geburtstage der Geschwister hervorgehen.

Sämtliche Anträge für die Geschwister müssen gleichzeitig vorgezeigt werden.“

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 31. Oktober 1923. (1586)

Reichsbahndirektion.

Verbandspersonenverkehr zwischen Stationen der deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 675).

Ab 1. November 1923 gelten die tarifmäßigen Grundpreise als Goldpreise, die mit einer täglich je nach dem Stand der Mark wechselnden Umrechnungszahl vervielfältigt den Erhebungsbetrag in Papier- (Reichs-) Mark ergeben. (1601)

Oppeln, den 1. November 1923.

Reichsbahndirektion „Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen).

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 46 | Berlin, den 22. November 1923 | LXIII. Jahrgang.

Wegen des allgemeinen Buchdruckerstreiks in Berlin konnte diese Nummer erst heute erscheinen.

Inhalt:

Die Behandlung von Goldmarkforderungen durch die Reichsbahn.

Von Gerichtsassessor **Dr. jur. Wyszomirski**, Halle (Saale).

Die starre Front der in unserer Rechtsordnung bisher streng durchgeführten Fiktion „Mark = Mark“, die aus allen Wirtschaftskreisen lange Zeit vergeblich bekämpft wurde, ist durch den grundstürzenden Verfall unserer Währung in der letzten Zeit tatsächlich in sich zusammengebrochen. Zwar bestehen die seit Kriegsausbruch den Geldverkehr regelnden Reichsgesetze vom 4. August 1914, nämlich die Gesetze betr. Änderung des Münzgesetzes und des Bankgesetzes, betr. die Reichskassenscheine und Banknoten und das Darlehnskassengesetz, durch welche die Papiermark zum gesetzlichen Zahlungsmittel erklärt und mit einem gleichbleibenden Zwangskurs in Höhe ihres Nennwertes ausgestattet wurde, formell noch unverändert fort. Aber in der Verordnung über Steueraufwertung und Vereinfachungen im Besteuerungsverfahren vom 11. Oktober 1923 (RGBl. I S. 939) hat der Gesetzgeber selbst diesen Grundsatz verlassen und die Verschiedenwertigkeit nominell gleicher Papiermarkbeträge zu verschiedenen Zeiten anerkannt, indem er die Umrechnung und Aufwertung der in Papiermark entrichteten Steuerbeträge im Verhältnis der zwischen Fälligkeit und Zahlung der Steuerschuld eingetretenen Geldentwertung nach Maßgabe eines fortlaufend zu veröffentlichenden Goldumrechnungssatzes anordnete. Das ist der erste Schritt zur gesetzlichen Einführung der Goldmarkrechnung, die tatsächlich schon seit längerer Zeit unser Wirtschaftsleben beherrscht. Industrie und Handel haben bei den in ihren Betrieben vorkommenden Kalkulationen die Papiermark wegen der Unbeständigkeit ihrer Kaufkraft längst als Wertmesser fallengelassen und durch die auf der Basis des Dollarkurses errechnete „Goldmark“ ersetzt, soweit sie nicht wegen des Auslandscharakters ihrer Geschäfte unmittelbar in fremder Währung rechnen.

I. Die kassentechnischen Schwierigkeiten bei der Behandlung der Goldmarkrechnungen.

Im täglichen Leben stößt die Durchführung dieser Goldmarkrechnung, da es sich meist um Bargeschäfte handelt, auf keine sonderlichen Schwierigkeiten. Die in Goldmark erstellten Grundpreise werden an der Hand von Umrechnungstabellen nach dem jeweiligen Dollarstande am Tage des Geschäftsabschlusses in Papiermark umgerechnet und Zug um Zug gegen Lieferung der gekauften Waren bezahlt. Der Reichsbahnverwaltung aber verursacht die Bezahlung der in Goldmark aufgestellten Rechnungen ihrer Lieferanten Schwierigkeiten, weil sie bei der Abwicklung ihres Rechnungs- und Kassenwesens an ganz genaue Vorschriften gebunden ist, die auf die gegenwärtigen Verhältnisse nicht zugeschnitten sind. Ihre behördliche Organisation und die räumlich weite Verzweigung ihrer einzelnen Dienststellen bringt es mit sich, daß die Reichsbahn nicht wie jeder Kaufmann und Privatmann in der Lage ist, die eingehenden Rechnungen sofort zu bezahlen, vielmehr muß sie diese vor der Zahlung einer langwierigen Prüfung in formeller und materieller Hinsicht unterziehen. Hierzu bedarf sie zunächst einer Bescheinigung derjenigen Dienststelle, welche die betreffende Leistung oder Lieferung erhalten hat, darüber, daß die in der Rechnung enthaltenen tatsächlichen Angaben richtig sind. Daran schließt sich dann eine allgemeine sowie eine rechnerische Prüfung und Feststellung, die regelmäßig mit der Prüfung der Vertragsnummer, des Lieferungsstandes, der Preise, Zahlungsbedingungen usw. beginnt und mit der Feststellung, ob rechnerisch alle Multiplikationen und Additionen in der Rechnung richtig vollzogen sind, endigt. Hierauf müssen die in Rechnung gestellten Goldmarkpreise in Papiermark umgerechnet und in

Höhe des so errechneten Betrages zur Zahlung angewiesen werden, bevor diese von der Kasse bewirkt werden kann. Selbst in dem günstigsten Falle, daß die anweisende Behörde zugleich Empfängerin der in Rechnung gestellten Leistung ist und die Rechnung durch die Kasse bar ausgezahlt werden kann, pflegt dieser Vorgang mindestens zwei, regelmäßig aber drei bis vier Tage in Anspruch zu nehmen; eine Frist, die sich unter Umständen nach Maßgabe des Geschäftsandranges und etwaiger Rückstände noch verlängern kann. Soll aber die Zahlung im Girowege bewirkt werden, so vergehen bei den gegenwärtigen Geschäftsgepflogenheiten der Banken nicht selten 8 bis 10, ja in Ausnahmefällen sogar bis zu 22 Tagen, ehe der Gläubiger in den Besitz seines Geldes gelangt. Es liegt auf der Hand, daß bei den großen Kursschwankungen, denen die Mark unterworfen ist, der auf Grund des letzten zur Zeit der Zahlungsanweisung bekannten Dollarkurses errechnete Papiermarkbetrag bei seiner Auszahlung nicht selten nur noch einen kleinen Bruchteil des Rechnungsbetrages darstellt. Sind nun, wie das jetzt von den Lieferanten regelmäßig verlangt zu werden pflegt, die Zahlungsbedingungen in der Weise vereinbart, daß für die Umrechnung des Rechnungsbetrages in Papiermark der Dollarkurs vom Tage des Zahlungs*einganges* bzw. der *Gutschrift* auf dem Bank- oder Postscheckkonto des Gläubigers maßgebend sein soll, so würde in jedem solchen Falle nach der erstmaligen Zahlung einer Rechnung der ja zunächst noch unbekannte Tag des Zahlungseinganges einwandfrei festgestellt und sodann eine Nachtragsberechnung auf Grund des Kursunterschiedes zwischen dem Tage der Anweisung und des Zahlungseinganges aufgestellt werden müssen. Da ferner auch die Anweisung und Auszahlung des auf Grund der Nachtragsberechnung nachzuzahlenden Betrages wieder nur in der vorher angegebenen Weise erfolgen könnte, würde sich bei der Nachzahlung derselbe Vorgang wiederholen. Und es müßte sich demnach unter Zugrundelegung der erwähnten Zahlungsbedingungen aus jeder Lieferung eine Reihe von Nachtragsberechnungen und Nachzahlungen ergeben, die so lange fortlaufen müßte, bis sich der Kurs der Papiermark wieder einmal hebt oder aber stabilisiert.

Diese kassentechnischen Schwierigkeiten werden selbst nach Einführung der Rentenmark fortbestehen bleiben. Denn da das gesamte Kapital der Rentenbank auf 3,2 Milliarden Goldmark festgesetzt ist, während wir vor dem Kriege etwa 5 bis 6 Milliarden im Umlauf hatten, wird zur Deckung des Zahlungsmittelbedarfs stets wieder auf die Papiermark zurückgegriffen werden müssen, die nach wie vor gesetzliches Zahlungsmittel bleibt. Da aber andererseits das in früheren Entwürfen vorgesehene feste Wertverhältnis zwischen Papier- und Rentenmark endgültig fallengelassen worden ist, wird die Papiermark ihre eigene Kursbewegung behalten, so daß auch bei der Bezahlung von Rentenmarkrechnungen in Papiermark die oben dargestellten Schwierigkeiten eintreten müssen. Ja, es liegt aus leicht begreiflichen Gründen die Vermutung nahe, daß mit der allgemeinen Einstellung auf die Rentenmarkrechnung die Bedingungen für die Annahme von Papiermark allmählich immer schärfer werden, wodurch natürlich auch die Schwierigkeiten bei der Papiermarkzahlung von in Rentenmark aufgestellten Rechnungen noch vermehrt werden würden.

Im folgenden soll nun kurz untersucht werden, wie sich die Verwaltung gegenüber solchen Goldmark- oder Rentenmarkrechnungen zu verhalten hat und auf welchem Wege sie bei deren Bezahlung die angedeuteten Schwierigkeiten umgehen kann. Der Einfachheit halber soll dabei immer nur von Goldmarkrechnungen die Rede sein.

II. Die Bezahlung von Goldmarkrechnungen, wenn die Umrechnung nach dem Kurse vom Tage des Zahlungs*einganges* vereinbart ist.

Die hauptsächlichste Schwierigkeit bei der Bezahlung von Goldmarkrechnungen zum Kurse vom Tage des Zahlungs*eingang*es besteht nun darin, daß in dem Augenblick, in dem die Rechnung zur Zahlung angewiesen werden soll, der zu ihrer Begleichung erforderliche Papiermarkbetrag noch nicht feststeht, weil weder der Zeitpunkt des Eingangs der Zahlung beim Gläubiger noch der zu diesem Zeitpunkt amtlich notierte Dollarkurs, welcher der Umrechnung in Papiermark zugrundegelegt werden soll, im voraus bekannt ist.

Zur Umgehung dieser Schwierigkeit hat man zunächst versucht, diejenigen Firmen, die sich in ihren Angeboten Bezahlung nach dem Kurswert vom Tage des Zahlungseinganges ausbedingen, unter Hinweis auf die kassentechnische Undurchführbarkeit ihres Verlangens zu einer Änderung der Zahlungsbedingungen dahin zu bewegen, daß sie sich mit der Umrechnung der veranschlagten Preise nach dem Kurse vom Tage *vor* der Zahlungs*anweisung* einverstanden erklären. Eine Anzahl von Firmen hat sich dazu auch herbeigelassen. Je monopolartiger aber die Stellung ist, die eine Firma in ihrem Geschäftszweige einnimmt, um so weniger wird sie geneigt sein, in eine Änderung ihrer Zahlungsbedingungen zu willigen, die für sie unter Umständen mit erheblichen Geldentwertungsverlusten verknüpft sein kann.

Es muß deshalb versucht werden, die der Durchführung der Zahlungsbedingungen solcher Firmen bisher entgegenstehenden kassentechnischen Hindernisse auf einem anderen Wege zu umgehen. Das läßt sich aber nur dadurch erreichen, daß sowohl die Zahlungsanweisung wie die Auszahlung und der Eingang des Geldes beim Gläubiger an einem und demselben Tage erfolgen, weil nur unter dieser Voraussetzung der endgültig geschuldete Papiermarkbetrag von vornherein zur Zahlung angewiesen und damit die endlose Kette von Nachtragsberechnungen und Nachzahlungen vermieden werden kann. Da die Reichsbahn keinen Einfluß auf die Geschäftsführung der Banken und Postscheckämter hat und deshalb auf eine Beschleunigung der Zahlung vom Augenblick der Scheckabgabe bei Reichsbank oder Post nicht hinwirken kann, so darf in allen Fällen, in denen der zu zahlende Betrag vertraglich nach dem Kurswert vom Tage des Zahlungseinganges bemessen ist, die Zahlung nicht im Überweisungswege durch Bank- oder Postscheck, sondern nur in *bar* durch die Eisenbahnhauptkasse bewirkt werden. Das läßt sich aber nur dann durchführen, wenn die Reichsbahn von ihren Gläubigern verlangt, daß sie das ihnen zustehende Geld bei der Hauptkasse abholen.

Die Frage, ob die Reichsbahn als Schuldnerin berechtigt ist, dieses Ansinnen an ihre Gläubiger zu stellen, ist allerdings nicht unbestritten. Bekanntlich sind Geldschulden grundsätzlich Bringschulden, d. h. der Schuldner muß das Geld im Zweifel auf seine Kosten und Gefahr dem Gläubiger an dessen Wohnsitz übermitteln (§ 270 Abs. I BGB.). Im Interesse einer geordneten Kassenführung ist jedoch durch Artikel 3 und 92 EG. z. BGB. der Landesgesetzgebung vorbehalten, Vorschriften zu treffen, nach welchen Zahlungen aus öffentlichen Kassen an der Kasse in Empfang zu nehmen sind. Von diesem Vorbehalt haben sämtliche ehemaligen Bundesstaaten Gebrauch gemacht. Nach allgemeinem deutschen Recht sind daher die „*öffentlichen* Kassen" von der sonst dem Schuldner obliegenden Verpflichtung befreit, geschuldetes Geld auf ihre Kosten und Gefahr dem Gläubiger an dessen Wohnsitz zu übermitteln. Unter „öffentlichen Kassen" sind die Kassen der „juristischen Personen des öffentlichen Rechts" (vgl. Prot. z. BGB. Bd. I S. 308) zu verstehen, d. h. nach der von Hölder (Anm. 1 zu § 89 BGB.) aufgestellten Begriffsbestimmung: die Kassen „aller nicht durch Privatrechtsgeschäft entstandenen juristischen Personen". Zu diesen gehört außer den einzelnen Landesfisci und Kommunalverbänden in erster Linie auch der Reichsfiskus. Mithin findet insbesondere in Preußen Art. 11 Preuß. AG. z. BGB. auch auf die Reichsbahnkassen Anwendung, wonach die von ihnen zu leistenden Zahlungen, wenn nicht ein anderes bestimmt ist, an der Kasse in Empfang zu nehmen sind (vgl. hierzu: Mantey, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1923 S. 219, der allerdings mit abwegiger Begründung zu demselben Ergebnis kommt). Der in dem Kommentar von Hobrecht, Crusen und Müller (Anm. II, 1 zu Art. 11 des Preuß. AG. z.

BGB.) vertretenen Ansicht, daß diese Vorschrift als landesrechtliche nur für Landes-, nicht für Reichskassen Geltung habe, kann nicht zugestimmt werden. Denn innerhalb ihres örtlichen Geltungsbereiches sind den Landesgesetzen, soweit darin nicht ausdrücklich Ausnahmen vorgesehen sind, alle natürlichen und juristischen Personen, also auch die Organe des Reichsfiskus unterworfen. Rechtlich besteht also jedenfalls die Möglichkeit, daß die Reichsbahn, sofern nicht etwas anderes vereinbart ist, von ihren Gläubigern verlangt, die ihnen zustehenden Zahlungen bei ihren Kassen in Empfang zu nehmen. Von dieser Möglichkeit sollte die Verwaltung zumal gegenüber Gläubigern, die so rigorose Zahlungsbedingungen stellen, ausgedehnten Gebrauch machen. Hierfür bieten sich ihr zwei verschiedene Wege, je nachdem der Gläubiger seinen Wohnsitz bzw. seine Niederlassung am Sitze der Hauptkasse oder außerhalb hat. Im ersteren Falle wird regelmäßig eine Aufforderung durch Fernsprecher genügen, um den Gläubiger zur sofortigen Abholung des Geldes bei der Hauptkasse zu veranlassen. Auswärtige Gläubiger dagegen müßten erst schriftlich zur Abholung des Geldes bei der Hauptkasse innerhalb einer angemessenen Frist aufgefordert werden. Kommt der Gläubiger dieser Aufforderung nicht nach, so gerät er dadurch in Annahmeverzug (§§ 293, 295 BGB.). Das hat zur Folge, daß sich die Haftung des Schuldners auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt (§ 300 BGB.). Der nach Eintritt des Annahmeverzugs bis zum Empfang des Geldes entstehende Entwertungsschaden geht also zu Lasten des Gläubigers. Demnach brauchte dem Gläubiger nur gleichzeitig mit der Aufforderung mitgeteilt zu werden, daß, wenn er dieser nicht innerhalb der gesetzten Frist nachkomme, die Überweisung des Geldes an ihn auf seine Kosten und Gefahr erfolgen werde mit der Maßgabe, daß der nach Ablauf der Frist etwa eintretende Geldentwertungsschaden von der Reichsbahn nicht erstattet würde. Nach fruchtlosem Verstreichen der Abholungsfrist würde dann dem Gläubiger nur noch der Kurswert seiner Forderung vom letzten Tage der Frist zur Zahlung anzuweisen und auf seine Kosten zu übermitteln sein.

Kommt aber der Gläubiger der Aufforderung zur Abholung des Geldes innerhalb der ihm gesetzten Frist nach, so würde zunächst der Kurswert seiner Forderung vom Tage der Zahlung ermittelt, der so gefundene Papiermarkbetrag zur Zahlung angewiesen und noch am gleichen Tage an ihn ausgezahlt werden müssen. Das ist natürlich nur möglich, wenn die Rechnung schon vorher ordnungsmäßig geprüft ist oder ohne eine ins einzelne gehende Prüfung unbedenklich sofort zur Anweisung gelangen kann, sei es, weil der Forderungsberechtigte mit der Reichsbahn in dauernder Geschäftsverbindung steht, sei es, weil bei nur überschläglicher Prüfung Bedenken gegen die sofortige Bezahlung sich nicht ergeben (Erlaß des RVM. v. 25. 8. 23. E. VI. 65 D 17 919). In letzterem Falle soll die sofortige Zahlung jedoch nur unter der Bedingung erfolgen, daß — falls die nachfolgende Prüfung einen Unterschiedsbetrag zugunsten der Verwaltung ergeben sollte — dieser zuzüglich von Reichsbankdiskontzinsen vom Zahlungstage an nachträglich eingezogen oder von der nächsten Rechnung abgesetzt werde.

Dieses Verfahren hat aber, abgesehen davon, daß es für die Reichsbahn immerhin nicht ohne Risiko ist, den Nachteil, daß durch die nachträgliche Ausgleichung überzahlter Beträge der Verwaltung nicht nur Geldentwertungsverluste, sondern auch erhebliche Mehrarbeit und damit Kosten entstehen können. Überdies ist es nur unter gewissen Voraussetzungen verwendbar.

Sucht man aber einen Weg, auf welchem die Begleichung der Goldmarkrechnungen unter allen Umständen durch eine einzige Zahlung erreicht werden kann, so führt dieser nur über eine Änderung der bisherigen Anweisungsform. Die Verwendbarkeit der bisherigen Zahlungsanweisungen zur Tilgung von Goldmarkschulden leidet unter dem Mangel genauer Wertangaben. Eine Zahlungsanweisung über „eine Million Mark" ist unter den heutigen Verhältnissen unzulänglich. Denn es hängt ganz davon ab, zu welcher Zeit die Kasse den ihr erteilten Auftrag ausführt, ob der mit der Anweisung erstrebte wirtschaftliche Erfolg, nämlich eine Zahlung zu leisten, die dem Wert von einer Million Mark am Tage der Anweisung entspricht, erreicht wird. Zahl und Münzeinheit allein geben ohne nähere Bestimmung keinen feststehenden Wert mehr an. Sie erhalten ihre Bedeutung als Wertmesser vielmehr erst durch die Bezeichnung auf einen bestimmten Zeitpunkt, also: „eine Million Mark val. 1. April 1922" — „eine Million Mark val. 1. November 1923" usw. Diese Form der Zahlungsanweisung würde aber jedenfalls für die Begleichung von Goldmarkrechnungen zu umständlich sein. Denn es müßte dann ja der Rechnungsbetrag erst einmal bei der Anweisung nach dem Kurse vom Anweisungstage in Papiermark, bei der Auszahlung aber zunächst nach demselben Kurse wieder in Goldmark und endlich unter Zugrundelegung des Kurses vom Zahlungstage noch einmal in Papiermark umgerechnet werden. Zur Vermeidung dieser dreimaligen Umrechnung empfiehlt es sich daher, die Anweisung etwa dahin zu fassen, daß die Kasse beauftragt wird, den Papiermarkwert des in Rechnung gestellten Goldmarkbetrages, der sich aus der Umrechnung dieses Betrages unter Zugrundelegung des am Zahlungstage an der Berliner Börse amtlich festgestellten Dollarbriefkurses ergibt, zu zahlen und zu verausgaben. Den in dieser Form angewiesenen Goldmarkbetrag würde die anweisende Stelle zunächst nur nachrichtlich mit Bleistift in ihren Wirtschaftsbüchern zu vermerken haben, bis sie von der Kasse den gezahlten Papiermarkbetrag mitgeteilt bekommt.

Meldet sich dann der Forderungsberechtigte zur Empfangnahme des Geldes in der Hauptkasse und ist zu dieser Zeit der an dem betreffenden Tage festgestellte amtliche Kurs noch nicht bekannt, so wäre ihm anheimzustellen, sich entweder mit einer Verrechnung zu dem letzten bekannten Kurse einverstanden zu erklären oder nach Bekanntwerden des neuen Kurses wieder einzufinden. Vor der Auszahlung würde alsdann der Kassenbeamte auf der Zahlungsanweisung 1. den Tag der Zahlung, 2. den dieser zugrundegelegten Kurs und 3. den sich aus der Umrechnung ergebenden Papiermarkbetrag zu vermerken haben. Nach rechnerischer Prüfung und Feststellung dieser Umrechnung durch einen zweiten Beamten der Hauptkasse könnte die Auszahlung des Rechnungsbetrages in Papiermark an den Zahlungsempfänger erfolgen, der seinerseits über den erhaltenen Betrag Quittung zu leisten hätte mit dem Zusatz, daß er sich damit wegen der in Rechnung gestellten Forderung in voller Höhe für befriedigt erklärt. Erst danach würde die Hauptkasse den gezahlten Betrag zu buchen und der anweisenden Stelle durch eine kurze Buchungsmitteilung zur endgültigen Verrechnung anzuzeigen haben. Hierauf könnte, falls dies etwa für erforderlich erachtet werden sollte, der Kasse noch eine endgültige Anweisung über den gezahlten Papiermarkbetrag zugestellt werden. Indessen wird sich das erübrigen, wenn man berücksichtigt, daß auch die in der vorgeschlagenen Fassung ausgestellte Anweisung, sobald erst einmal der Kurs vom Tage der Zahlung feststeht, keinen Zweifel über den zu zahlenden Betrag läßt und in Verbindung mit der Quittung des Zahlungsempfängers unbedenklich als Kassenbeleg Verwendung finden kann.

Auf diesem Wege läßt sich jede Goldmarkrechnung ohne Schwierigkeit zahlbar machen selbst in dem Falle, daß ihre Umrechnung zum Kurse vom Tage des Zahlungseinganges vertraglich vereinbart ist. Gegenüber einer vorläufigen Zahlungsanweisung ohne ordnungsmäßige Prüfung der Rechnungsbelege hat das vorgeschlagene Verfahren nicht nur den Vorzug der größeren Sicherheit, sondern vor allem den, daß Überzahlungen und damit zeitraubende nachträgliche Ausgleiche und Zinsberechnungen vermieden werden können. Sein Hauptvorteil ist aber der, daß den zurzeit täglich in größerer Anzahl eingehenden Nachforderungen der Lieferanten wegen der zwischen Anweisung und Zahlung der Rechnung eingetretenen Geldentwertung von vornherein der Boden entzogen wird. Ein Nachteil des Verfahrens, der sich nicht verkennen läßt, besteht allerdings darin, daß die rechnerische Ermittlung der zu zahlenden Beträge durch die Kasse erfolgen muß, was nach der Finanzordnung

(F. O. III § 6 Abs. 2 Satz 3) „möglichst vermieden" werden soll, und daß damit der ohnehin starkbelasteten Hauptkasse eine neue Arbeit aufgebürdet wird. Aber die dazu erforderlichen Kräfte würden an anderer Stelle infolge des vollständigen Wegfalls der bisherigen Nachtragsberechnungen und Nachzahlungen gespart werden können. Durch den Wegfall der letzteren würde endlich die Gesamtzahl der zu leistenden Zahlungen herabgemindert und damit wiederum die Hauptkasse in entsprechendem Umfange entlastet. Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, würde somit durch das vorgeschlagene Verfahren ein Teil der durch die Geldentwertung veranlaßten unproduktiven Arbeit erspart werden können.

III. Die Bezahlung von Goldmarkrechnungen, wenn Zahlungsbedingungen nicht vereinbart sind.

Nicht selten, namentlich bei Lieferungen auf Bestellzettel der unteren Dienststellen, sind Zahlungsbedingungen mit dem Lieferer überhaupt nicht vereinbart. Die Bestellzettel werden vielmehr häufig, nachdem sie die Genehmigung des zuständigen Amtsvorstandes gefunden haben, von den Dienststellen sogleich den für die bestellte Lieferung in Betracht kommenden Firmen übermittelt, ohne daß zuvor irgendwelche Vereinbarungen getroffen worden wären. In solchen Fällen läuft dann meist gleichzeitig mit der Lieferung eine auf einen Goldmarkbetrag lautende Rechnung des Lieferers ein, auf der dieser handschriftlich oder durch Stempelaufdruck seine Zahlungsbedingungen vermerkt hat. Sofern diese Bedingungen nicht gerade schon aus früheren Bestellungen der Dienststelle bekannt sind, ist die Vorschrift derselben auf einer erst nach Abschluß des Vertrages übersandten Rechnung für die Verwaltung selbstverständlich nicht verbindlich (vgl. OLG. Hamburg v. 31. 5. 02, Deutsche Juristenzeitung 8 S. 427). Nicht zu verwechseln hiermit ist freilich der Fall, daß der Lieferer, wie das im Geschäftsleben vielfach üblich ist, durch besonderes Bestätigungsschreiben mit beigeschlossener Rechnung den erteilten Auftrag bestätigt und dadurch zu erkennen gibt, unter welchen Bedingungen er diesen annimmt. Denn dann sind die auf der Rechnung aufgedruckten Zahlungsbedingungen mit als ein Teil der Vertragsbestimmungen anzusehen und müssen daher nach den im Handelsverkehr geltenden Grundsätzen und Gebräuchen (§ 346 HGB.) von der Dienststelle, falls sie damit nicht einverstanden ist, ausdrücklich abgelehnt werden (vgl. RG.-Entsch. Ziv. Bd. 57 S. 408 u. Bd. 58 S. 66). Von diesem Ausnahmefalle abgesehen läßt sich jedoch die Regel aufstellen, daß allen einseitigen Bemerkungen des Lieferers auf einer erst nach Abschluß und Bestätigung des Vertrages übersandten Rechnung verbindliche Kraft nicht beizumessen ist. Die Rechtslage ist vielmehr in solchen Fällen die gleiche, als wenn von den Zahlungsbedingungen überhaupt nicht die Rede gewesen wäre.

Was ist denn nun aber Rechtens, wenn keine Vereinbarungen getroffen sind? Die Beantwortung dieser Frage muß verschieden ausfallen, je nachdem ob nur die Zahlungsbedingungen oder auch der Preis nicht vereinbart worden sind.

1. Ist zwar ein fester Goldmarkpreis bei der Bestellung vereinbart, aber unterlassen worden, eine Vereinbarung über die näheren Zahlungsbedingungen, insbesondere über den für die Umrechnung maßgeblichen Kurs zu treffen, so hat in sinngemäßer Anwendung des § 244 BGB. die Umrechnung nach dem Kurswert zu erfolgen, der zurzeit der Zahlung für den Zahlungsort maßgeblich ist. Abweichend von dem vorher erörterten Falle (s. o. II) hat dann also die Umrechnung nicht nach dem Kurse vom Tage des Eingangs der Zahlung beim Gläubiger, sondern nach dem am Zahlungstage selbst festgestellten amtlichen Kurse zu erfolgen.

Die Begleichung der Rechnung läßt sich also auf dem oben vorgeschlagenen Wege (s. o. II) ohne weiteres durch Barzahlung in Papiermark bewirken. Soll das Geld dem Gläubiger auf eigene Kosten und Gefahr an dessen Wohnsitz übermittelt werden, so ist die Übermittlung durch Wertbrief, Postanweisung oder Zahlkarte der Überweisung durch Bank- oder Postscheck jedenfalls vorzuziehen, und zwar deshalb, weil im Giroverkehr erst die Gutschrift auf dem Konto des Zahlungsempfängers als Ersatz der Zahlung gilt (RG.-Entsch. Bd. 54 S. 329 u. Bankarchiv 12 S. 335). Im Falle der Überweisung des Geldes müßte somit die Zahlung nach dem Kurse vom Tage der Gutschrift erfolgen, was kassentechnisch nicht durchführbar ist (s. o. I). Wird dagegen der nach dem Kurse vom Zahlungstage in Papiermark umgerechnete Rechnungsbetrag bei der Post eingezahlt, so ist damit bereits die geschuldete Leistung bewirkt und daher das Schuldverhältnis erloschen (§ 262 BGB.), auch wenn das Geld erst am nächsten Tage oder noch später bei dem Gläubiger eintrifft, so daß die nach der Einzahlung eintretende Geldentwertung schon zu Lasten des letzteren geht (RG.-Entsch. Bd. 78 S. 142).

2. Ist auch ein Preis nicht vereinbart, so steht die Preisbestimmung im Zweifel dem Lieferer zu (§ 316 BGB.). Doch darf dieser seine Entscheidung natürlich nicht nach Willkür, sondern nur „nach billigem Ermessen" (§ 315 BGB.) abgeben. Er muß also je nach Lage des Falles den Marktpreis, seine eigenen Unkosten, die ortsüblichen Arbeitslöhne usw. bei der Preisfestsetzung berücksichtigen. Selbstverständlich kann er die Zahlung nur in Reichswährung, d. h. in Papiermark verlangen. Stellt er trotzdem die Rechnung, wie dies jetzt meist der Fall ist, in Goldmark auf, so muß er sich grundsätzlich ihre Begleichung nach dem Kurse vom Tage der Rechnungsaufstellung gefallen lassen. Nur wenn die Bezahlung der Rechnung von der Verwaltung schuldhaft verzögert worden ist (§§ 284, 286, 288 Abs. 2 BGB.) oder der gezahlte Papiermarkbetrag infolge der zwischen Rechnungsaufstellung und Zahlung eingetretenen Geldentwertung derart an innerem Wert verloren hat, daß eine erhebliche Verschiebung des Wertverhältnisses zwischen Leistung und Gegenleistung eingetreten ist (§ 242 BGB.), kann der Lieferer nach dem gegenwärtigen Stande der Rechtsprechung (vgl. RG.-Entsch. Bd. 103 S. 328 ff. u. S. 177 ff.; Bd. 106 S. 7 ff. sowie neuerdings Urt. v. 6. 8. 1923, Jur. Wochenschr. S. 803) eine weitere Aufwertung seiner Forderung verlangen.

Bei der Prüfung der Frage, ob die Bezahlung einer Rechnung durch Verschulden der Verwaltung verzögert worden ist, muß jedoch auf die unter I erwähnten besonderen Verhältnisse der Reichsbahn Rücksicht genommen werden. Eine solche Verzögerung liegt jedenfalls dann nicht vor, wenn die Bezahlung innerhalb einer Frist erfolgt, die unter Berücksichtigung des Geschäftsverkehrs, wie er sich bei einer größeren Behörde abzuspielen pflegt, zur Bearbeitung der Rechnung erforderlich ist. Im allgemeinen wird man annehmen können, daß hierzu eine Frist von 5 Tagen nach Eingang der ordnungsmäßig mit Belegen versehenen Rechnung erforderlich ist und genügt. Ist die Bezahlung innerhalb dieser Frist erfolgt, so kann demnach eine Aufwertung des gezahlten Betrages nur aus dem zweiten Gesichtspunkt in Frage kommen.

Aber selbst wenn die Voraussetzungen für eine solche Aufwertung vorliegen, kann der Forderungsberechtigte die Anpassung des zu zahlenden Betrages an den jeweiligen Dollarkurs nur insoweit verlangen, als die in Rechnung gestellte Lieferung aus ausländischen Rohstoffen oder Fertigfabrikaten bestand. Im übrigen kann als Maßstab für die Aufwertung nur die Veränderung der Kaufkraft der Mark im Inlande herangezogen werden, die in den allwöchentlich vom Statistischen Reichsamt veröffentlichten Reichsindexziffern zum Ausdruck kommt (vgl. Rundschr. des Reichswirtschafts- und Reichsjustizministers an die Landesregierungen, Justizministerialbl. vom 12. 1. 23 und „Mitteilungen für die Preisprüfungsstellen" 1922 S. 69).

3. Ganz entsprechend dem eben erörterten Falle sind auch die Fälle zu behandeln, in denen bei der Geltendmachung von Ansprüchen auf Schadensersatz wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung von Reisegepäck und Frachtgut aus §§ 35, 88 EVO. sowie auf Frachterstattung aus § 70 EVO. der Forderungsberechtigte eine Rechnung in Goldmark oder fremder Währung

vorlegt. Denn auf Grund der EVO. kann nur Zahlung in deutscher Währung, d. h. solange die Mark alleiniges gesetzliches Zahlungsmittel ist, nur in Papiermark verlangt werden. Es findet somit das oben unter Ziff. 2 Ausgeführte entsprechende Anwendung, allerdings mit der Maßgabe, daß die Begleichung der in Goldmark aufgestellten Rechnung nur nach dem Kurse vom Tage der Annahme zur Beförderung (in den Fällen der §§ 35, 88 EVO.) bzw. der tatsächlichen Zahlung der Fracht oder Nebengebühren (in den Fällen des § 70 EVO.) und die Aufwertung des danach zu erstattenden Betrages nur aus dem Gesichtspunkt des Verzugs verlangt werden kann. In diesen Fällen wird jedoch die der Reichsbahn zur Bearbeitung der Rechnung einzuräumende Frist, sofern nicht die Erstattungspflicht von vornherein zweifelsfrei feststeht, regelmäßig erheblich länger als in dem unter Ziff. 2 besprochenen Falle anzusetzen sein.

Selbst wenn aber die Voraussetzungen des Verzuges vorliegen, kann der Forderungsberechtigte — wenigstens nach dem augenblicklichen Stande der Rechtsprechung — die Aufwertung seiner Forderung nicht abstrakt unter Zugrundelegung des jeweiligen Dollarkurses oder Reichsindexes verlangen, vielmehr muß er darlegen und unter Beweis stellen, daß er infolge der Geldentwertung seit Eintritt des Verzuges der Eisenbahn bei bestimmten Rechtsgeschäften einen ziffernmäßig zu umschreibenden Schaden erlitten habe, den er bei rechtzeitiger Zahlung nicht erlitten hätte (RG. vom 24. September 1921 Jur. Wochenschr. 1922 S. 159 und neuerdings Urt. vom 27. Juni 1923 1330/22).

IV. Die Anrechnung der auf Goldmarkforderungen in Papiermark geleisteten Abschlagszahlungen auf die Schlußrechnung.

Besonderer Beachtung bei der Prüfung aller Goldmarkrechnungen, auf welche vor ihrer völligen Begleichung seitens der Verwaltung bereits Anzahlungen oder Abschlagszahlungen geleistet worden sind, bedarf die Frage, in welcher Höhe diese bei der Schlußrechnung in Ansatz zu bringen sind. Diese Frage ist bisher nur für einzelne Arten von Verträgen, z. B. für die Abwicklung der Verträge mit den Signalbauanstalten (vgl. Erlaß des RVM. v. 8. September 1923 — E. VIII. 80. D. 18662 —), nicht aber im allgemeinen geregelt. Mangels einer einheitlichen Regelung versuchen die Lieferer bei der Schlußrechnung meist, die geleisteten Abschlagszahlungen, die oft unter einer vielfach höheren Kaufkraft der Mark gezahlt sind, nur mit ihrem Nennbetrage in Papiermark anzurechnen.

Dieser Standpunkt führt zu ganz ungerechtfertigter Bereicherung der Lieferer und schwerer Benachteiligung des Reichsfiskus. Er ist aber auch rechtlich unhaltbar. Aus der Preisstellung auf wertbeständiger Grundlage ergibt sich auf der anderen Seite für die Lieferer selbstverständlich die Verpflichtung, sich auch die erhaltenen Abschlagszahlungen nach den gleichen Grundsätzen wertbeständig anrechnen zu lassen, nach denen sie ihre Preise wertbeständig erhalten. Und zwar gilt das nicht nur für n e u abzuschließende Verträge, sondern auch für a l l e laufenden Verträge, in denen der ursprünglich vereinbarte Preis mit Rücksicht auf die Geldentwertung nachträglich heraufgesetzt worden ist. Es muß also jede geleistete Abschlagszahlung bei der Schlußabrechnung in demselben Maße vervielfältigt werden, als sich der der Preisberechnung zugrunde gelegte Index, das ist bei Goldmarkpreisen regelmäßig der Dollarkurs in der Zeit zwischen Abschlagszahlung und Schlußrechnung vervielfältigt hat.

Ist z. B. in einem Vertrage zunächst ein Preis von 750 Milliarden Mark vereinbart und hierauf dem Lieferer bei einem Dollarstande von 4,2 Milliarden eine Abschlagszahlung von 500 Milliarden geleistet worden, so sind bei der Schlußrechnung, wenn zu dieser Zeit der Dollar einen Kurs von 42 Milliarden erreicht hat und der Preis mit Rücksicht auf die Geldentwertung auf 1000 Goldmark erhöht ist, selbstverständlich nur noch 5 Billionen und nicht etwa 10 Billionen abzüglich eines Nennbetrages von 500 Milliarden Papiermark nachzuzahlen.

Zur Vermeidung von Meinungsverschiedenheiten wird es sich jedoch empfehlen, die Lieferer, welche Abschlagszahlungen beantragen, ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß solche nur geleistet werden können, wenn sie sich mit deren wertbeständiger Anrechnung, wie dargelegt, einverstanden erklären, und daß auch Schlußrechnungen über ältere Verträge nur unter aufgewertetem Abzug der geleisteten Abschlagszahlungen beglichen werden können. Bei allen neu abzuschließenden Verträgen wird ferner in den Zahlungsbedingungen die Bestimmung zu treffen sein, daß durch jede Anzahlung oder Abschlagszahlung ein Betrag des Kostenanschlages abgegolten wird, der bei der Schlußabrechnung rückwärts nach dem Dollarkurs vom Tage der Barzahlung oder Überweisung an die vom Lieferer bezeichnete Bank aus dem gezahlten Betrag errechnet wird.

* * *

Nach den im Vorstehenden aufgestellten Grundsätzen wird sich die weitaus größte Zahl der bei der Reichsbahn eingehenden Rechnungen, gleichviel ob sie in Rentenmark, Goldmark oder ausländischer Währung aufgestellt sind, behandeln lassen, ohne daß ihre Begleichung mit den gesetzlichen Zahlungsmitteln kassentechnischen Schwierigkeiten begegnet. Eine einheitliche Lösung a l l e r bei der Behandlung solcher Rechnungen möglicher Zweifelsfragen ist im Rahmen dieser Abhandlung nicht darstellbar, zumal die Rechtsentwicklung zu der Mehrzahl der unter dem Begriff der Geldentwertung zusammengefaßten Fragen noch nicht abgeschlossen ist. Zweck dieser Zeilen kann daher nur sein, für die Übergangszeit gewisse Richtlinien aufzustellen, die je nach der Fortentwicklung, die unsere Gesetzgebung und Rechtsprechung nimmt, der Ergänzung und der Berichtigung bedürfen.

Schwachstromstörungen durch Wechselstrombahnen.

Die Deutsche Reichsbahn verwendet zum Betrieb ihrer elektrischen Bahnen im allgemeinen den e i n p h a s i g e n W e c h s e l s t r o m. Dieser fließt durch die über den Gleisen verlegte Fahrleitung den elektrischen Lokomotiven und Triebwagen zu und wird, durch die Räder aus den Fahrzeugen wieder heraustretend, in der Erde zu den Speisestellen zurückgeleitet. Ein solcher Stromkreislauf übt, wenn keine besonderen Maßnahmen getroffen werden, einen überaus störenden Einfluß auf alle in seiner Nähe verlaufenden elektrischen Leitungen aus. Bedingt werden die Störungen erstens dadurch, daß durch Influenz elektrische Energie auf die Nachbarleitungen übertragen wird, und zweitens dadurch, daß die Stromschleifen elektromagnetische Felder erzeugen, die ihrerseits durch Induktion Spannungen in den Nachbarleitungen hervorrufen.

Besonders empfindlich wird durch solche Einwirkungen der Betrieb in denjenigen Leitungen gestört, die nur schwache, nach Milliampere zu messende Ströme führen, das sind die Telegraphen- und Fernsprechleitungen der Eisenbahn und der Post sowie die für den Eisenbahnbetrieb erforderlichen Läutewerk- und Blockleitungen. Deshalb mußte jedes Bahnunternehmen, als es an die Einrichtung der elektrischen Zugförderung ging, auf Mittel und Wege sinnen, diese Störungen zu beseitigen oder doch zu mildern. So hat die vormalige Preußisch-Hessische Staatsbahnverwaltung schon vom Jahre 1911 an zunächst auf der elektrisch betriebenen Strecke Dessau-Bitterfeld, später auch auf den schlesischen Gebirgsbahnen, gemeinschaftlich mit der deutschen Telegraphenverwaltung eingehende Messungen und wissenschaftliche Untersuchungen über die Störungsvorgänge angestellt. Damit diese Arbeiten möglichst wenig durch formale Verwaltungsmaßnahmen behindert und verzögert werden, wurde auf Anordnung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Staatssekretärs des Reichspostamts zur gründlichen Durchführung der bezeichneten Aufgaben der „Technische Ausschuß für Schwachstromstörungen durch Wechselstrombahnen" ins Leben gerufen, der aus Sonderfachleuten der Eisenbahn und der Telegraphie zusammengesetzt ist. Nach der Übernahme der Staatsbahnen auf das Reich ist durch einen Erlaß des Reichsverkehrsministers und des Reichspostministers unter

Hinzuziehung von Vertretern der süddeutschen Eisenbahn- und Telegraphenverwaltungsstellen die Tätigkeit des Ausschusses auf das gesamte Reichsgebiet ausgedehnt worden.

Auch die befreundeten außerdeutschen Bahnunternehmungen, soweit sie den Wechselstrom verwenden, haben zusammen mit ihren Telegraphenbetrieben über die sehr verwickelten Vorgänge der Beeinflussung der Schwachstromleitungen durch den Bahnstrom wertvolle Untersuchungen angestellt und hiernach die für zweckmäßig befundenen Vorkehrungen zur Beseitigung der Störungen getroffen. Es sind dies die Schwedischen Staatseisenbahnen, die Nordmark-Kiarälfensbahn in Schweden, die Norwegischen Staatsbahnen, die Schweizerischen Bundesbahnen und die Österreichischen Bundesbahnen.

Alle diese Untersuchungen führten zunächst dazu, daß jedes der genannten Länder seine eigenen Maßnahmen traf, um der Störungen Herr zu werden. So haben die nordischen Länder vornehmlich in die Bahnleitungen gewisse Einrichtungen, wie Saugetransformatoren, eingebaut, während die übrigen Länder zumeist einen Eingriff in die Schwachstromleitungen vornehmen. Es bestand daher schon lange das Verlangen der beteiligten Sonderfachleute nach einer Aussprache unter den genannten Ländern über den fraglichen Gegenstand, verbunden mit gemeinsam durchzuführenden Messungen. Nachdem hierzu die Generaldirektion der Schwedischen Staatseisenbahnen in dankenswerter Weise ihren vorzüglich eingerichteten Meßwagen für elektrische Lokomotiven zur Verfügung gestellt hat und mittlerweile auch der Meßwagen für elektrischen Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn fertiggestellt worden ist, hat der deutsche Reichsverkehrsminister die oben bezeichneten Eisenbahn- und Telegraphenunternehmungen zu einer Tagung mit Vertretern der Deutschen Reichsbahn und Deutschen Reichstelegraphie unter Hinzuziehung von Vertretern der auf diesem Gebiet mitarbeitenden deutschen Industrie eingeladen. Diese Tagung fand vom 9. bis 15. Oktober in Breslau, Hirschberg (Schlesien) und Warmbrunn unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Gutbrod und des Ministerialrats Wechmann vom Reichsverkehrsministerium statt. Einleitende Vorträge hielten der Ministerialrat Brauns vom Reichspostministerium, der Regierungsbaurat Schlemmer von der Reichsbahndirektion Berlin, der Postrat Dr. Jäger vom Telegraphentechnischen Reichsamt und der Oberingenieur Lüschen von der Siemens & Halske A.-G. An die Vorträge schloß sich eine sehr eingehende Aussprache, in der insbesondere die ausländischen Vertreter in dankenswerter Weise ihre Erfahrungen ausführlich kundgaben. Die Sitzungen wurden durch lehrreiche Messungen an Schwachstromleitungen unterbrochen, die auf der Hauptstrecke Görlitz-Königszelt und auf der den Riesengebirgskamm überschreitenden Strecke Hirschberg-Grünthal vorgenommen wurden. Lebhaftes Interesse erweckte das störungsfreie Arbeiten eines vor kurzem auf der letztgenannten Strecke verlegten Sonderkabels der Siemens & Halske A.-G.

Die Aussprache war für die weitere Entwicklung des elektrischen Zugbetriebs von großem Nutzen. Es war jedoch der Wunsch aller Beteiligten, auf dem bisher Festgestellten gemeinsam weiter aufzubauen und Leitsätze für Näherungen von Wechselstrombahnen und Fernleitungen aufzustellen. Zu diesem Zweck hat der Vertreter der Norwegischen Telegraphenverwaltung, Chefingenieur Abild, angeregt, aus den jetzt hier vertretenen Eisenbahn- und Telegraphenbetrieben einen Ausschuß zu bilden, der sich diesen Arbeiten weiter widmen möchte; die Geschäftsführung solle der bestehende deutsche Technische Ausschuß übernehmen. Dieser Vorschlag wurde von allen Vertretern einstimmig gutgeheißen.

Vom Verkehrswesen der Vereinigten Staaten von Amerika.

Amerika ist bekanntlich das Land der großen Zahlen, und das gilt namentlich auch von seinem Verkehrswesen im allgemeinen und seinen Eisenbahnen im besonderen. Zur Zeit des Bürgerkriegs, der den Vereinigten Staaten ihre heutige Gestalt gab, beförderten die Eisenbahnen jährlich 100 Mill. Tonnen Frachtgut; um die Wende des Jahrhunderts war diese Zahl auf das Zehnfache angewachsen, und in den seitdem vergangenen 23 Jahren hat sich die letztere Zahl wieder verzweiundeinhalbfacht. Um diese 2,5 Milliarden Tonnen zu befördern, zu denen noch 1,25 Milliarden Reisende kommen, bedarf es zunächst eines Betriebsmittelparks der Eisenbahnen von 2,5 Millionen Wagen und 66 000 Lokomotiven. Erscheinen diese Zahlen hoch, so muß dabei gewürdigt werden, daß die mittlere Entfernung, auf die Güter auf den nahezu 650 000 km langen Gleisen der amerikanischen Eisenbahnen befördert werden, gegen 300 km beträgt und daß der einzelne Reisende im Durchschnitt 65 km zurücklegt. Zum amerikanischen Landverkehrsnetz gehören aber noch 72 500 km elektrische Eisenbahnen und 4 000 000 km Landstraßen, von denen 300 000 km als Hauptverkehrsstraßen ausgebaut sind, und zu den bereits genannten Verkehrsmengen treten noch 2 250 000 t Postpakete und 7 600 000 t Expreßgüter hinzu.

Zwischen 1890 und 1920 ist die Streckenlänge der amerikanischen Eisenbahnen um 60 %, die Gleislänge um 970 % gewachsen; dabei haben die Betriebseinnahmen um 500 %, die Betriebsausgaben aber um 760 % zugenommen, so daß die Überschüsse um 3 % zurückgegangen sind. Die Gütermenge, bezogen auf die Einheit der Förderweite, ist dabei um 440 %, die Zahl der Reisenden, ebenfalls bezogen auf die Einheit des Reisewegs, um 300 % gewachsen, während die Einnahme auf die Tonnenmeile nur um 13 %, auf die Personenmeile nur um 27 % zugenommen hat. In demselben Zeitraum ist die Zahl der Angestellten im Eisenbahndienst um 177 % größer geworden; sie bezogen an seinem Ende zusammen 800 %, der einzelne von ihnen 225 % höhere Bezüge als am Anfang.

Das Jahr 1920 bezeichnet zwar einen Höhepunkt in der Entwicklung des amerikanischen Eisenbahnwesens, das folgende Jahr brachte einen Rückschlag; 1922 bedeutete wieder einen Aufstieg gegen das Vorjahr, und im Jahre 1923 wird voraussichtlich die beförderte Gütermenge größer sein als je zuvor, wenn auch die Einnahmen nicht in gleichem Maße zunehmen.

Um ein Verkehrswesen aufzubauen, wie es seinem Umfang nach in den vorstehend aufgeführten Zahlen angedeutet ist, bedarf es natürlich großer Geldmittel. In bezug auf das Anlagekapital steht das amerikanische Verkehrswesen mit 50 Milliarden Dollar an zweiter Stelle unter den Gewerben der Vereinigten Staaten; es wird nur noch von der Landwirtschaft übertroffen, in der 80 Milliarden angelegt sind, nach dem Verkehrswesen folgen die Fabriken, die ein Kapital von 45 Milliarden darstellen. Von den Geldern, die in Verkehrsunternehmen angelegt sind, entfallen je 40 % auf die Eisenbahnen und die Straßen, 20 % auf andere Verkehrsmittel. 1900 waren erst 14 Milliarden, 1910 erst 26 Milliarden in Verkehrsunternehmen angelegt. Die Zukunft wird in bezug auf die Entwicklung des Verkehrswesens an den amerikanischen Geldmarkt noch sehr erhebliche Anforderungen stellen. Wenn man die heutige Leistungsfähigkeit der amerikanischen Eisenbahnen plötzlich verdoppeln könnte, so würden sie doch voraussichtlich in den nächsten 15 Jahren wieder bei dem heutigen Verhältnis zwischen Verkehrsmöglichkeiten und Verkehrsanforderungen angelangt sein, denn der Verkehr hat sich auf ihnen seit etwa 1880 jedes Mal in 12, 14 und 18 Jahren verdoppelt. Es kann damit gerechnet werden, daß die Vereinigten Staaten um 1940 eine Bevölkerung von 130 Millionen Köpfen haben werden. Bleibt das heutige Verhältnis zwischen Bevölkerungszahl und Verkehrsmenge bestehen, so müßten 1940 etwa 4 Milliarden Tonnen Frachtgut befördert werden; um die hierfür nötigen Anlagen zu schaffen, müßten mindestens 10 Milliarden Dollar aufgebracht werden. Voraussetzung ist dabei, daß das Verhältnis zwischen Anlagekapital und Verkehrsmenge das heutige bleibt, was aber nicht sicher ist. 1880 betrug nämlich das in den Eisenbahnen angelegte Kapital, auf die beförderte Tonne Frachtgut bezogen, 17 Dollar, 1923 aber nur 8 Dollar, wobei aber zu beachten ist, daß die in den ersten 20 Jahren des Vergleichszeitraumes einsetzende Verminderung dieser Zahl in den letzten 20 Jahren nicht angehalten hat; trotz erheblich vermehrter Leistungsfähigkeit und trotz der größeren Verkehrsmenge ist vielmehr das Verhältnis zwischen der Einheit des beförderten Gewichts und dem darauf entfallenden Anteil des Anlagekapitals in den letzten 20 Jahren ungefähr das gleiche geblieben.

Wenn alle Zweige des Verkehrswesens so zunähmen wie das Eisenbahnwesen, müßten bis 1940 mindestens 25 Milliarden Dollar zur Verstärkung des Anlagekapitals der Verkehrsunternehmungen aufgebracht werden. Hierzu käme noch der gleiche Betrag für den Ersatz abgenutzter und sonst wertlos gewordener Teile. Es ist nicht wahrscheinlich, daß die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Zukunft hinter den Erwartungen zurückbleibt; es ist möglich, daß die übrigen Zweige des Verkehrswesens sich stärker entwickeln, und dann wird der Geldbedarf noch größer werden.

Die genannten Zahlen, namentlich die Geldbeträge, die als nötig bezeichnet, aber kaum aufzubringen sein werden, weisen darauf hin, daß die Verkehrsmittel in Zukunft stärker als bisher ausgenutzt werden müssen. Daß dies richtig erkannt ist, geht aus den Zielen hervor, die sich die amerikanischen Eisenbahnen gesteckt haben, indem sie die tägliche Leistung der Güterwagen, ausgedrückt in dem zurückgelegten Weg, und deren Ausnutzung, ausgedrückt in der durchschnittlichen Nutzlast jedes Wagens, zu steigern suchen. Schon durch solche bescheidene Maßnahmen könnte die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen um etwa 20 % erhöht werden, ohne daß neue Betriebsmittel be-

schafft oder sonst das Anlagekapital vermehrt zu werden brauchte. Freilich bedürfte es hierzu einer verständnisvollen Mitwirkung aller der Kreise, die ihre Güter mit der Eisenbahn versenden.

Besondere Schwierigkeiten wird die Zukunft voraussichtlich auf dem Gebiete des Straßenverkehrs, namentlich in den großen Städten bringen. Das Verhältnis des Verkehrs zur Bevölkerungszahl hat sich nach einer geometrischen Reihe entwickelt, während die Verkehrsanlagen, namentlich aber die verkehrsreichen städtischen Straßen nur nach einem arithmetischen Verhältnis ausgebaut worden sind. So ist die Menge des Frachtguts der Eisenbahnen fast im Verhältnis der dritten Potenz, die Zahl der Tonnenmeilen fast im Verhältnis der vierten Potenz der Einwohnerzahl gewachsen. Weit größer ist aber die Zunahme der Kraftwagen, und die allgemeine Steigerung auf diesem Gebiet wird noch durch die Vermehrung der Zahl der dem Stadtverkehr dienenden Kraftwagen übertroffen. Trotzdem geschieht in den Städten nichts, um ihr Straßennetz den Verkehrsbedürfnissen der Zukunft anzupassen. Im Gegenteil, die Dichte der Bebauung wird gesteigert und dadurch ein erhöhter Verkehr erzeugt, so daß in vielen Städten eine Überlastung der Straßen schon eingetreten, in anderen in naher Zukunft zu befürchten ist.

Bis etwa zum Jahre 1890 waren für die Leitung des Eisenbahnbetriebes die wenigen Erfahrungen maßgebend, die bis dahin gesammelt worden waren, ohne daß diese planmäßig verarbeitet worden wären. Um jene Zeit wurde erkannt, daß der Eisenbahnbetrieb — Betrieb hier im weitesten Sinne verstanden — eine Wissenschaft ist, und man begann Unterlagen zu sammeln, um die Grundlagen dieser Wissenschaft zu erkennen und auf diesen die Wissenschaft weiter auszubauen. Hierbei hat das Bundesverkehrsamt fleißig mitgearbeitet, indem es namentlich auch statistische Berichte aufgestellt hat, mit deren Hilfe der gesetzmäßige Zusammenhang abgeleitet und aus der Vergangenheit auf die Zukunft geschlossen werden kann. Hiervon werden nicht nur die Eisenbahngesellschaften, sondern auch die Benutzer der Eisenbahnen Vorteile ziehen. Der Betrieb der Eisenbahnen ist ja überhaupt nicht eine Sache, die nur die Eisenbahngesellschaften angeht, sondern der breitesten Allgemeinheit muß mittelbar und unmittelbar daran gelegen sein, die Eisenbahnen so betrieben zu sehen, daß sie den größten Nutzen einbringen. Neben den Kreisen, die auf den Eisenbahnen ihre Güter versenden und auf ihnen ihre Geschäftsreisen machen, kommen in einem Lande mit Privateisenbahnen als Nutznießer der Eisenbahnen noch die Inhaber von Eisenbahnwerten in Frage. Diese befinden sich bekanntlich in den Vereinigten Staaten in kleinen Einzelbeträgen in den Händen einer großen Zahl von Kleinkapitalisten. Andrerseits haben aber auch viele Großunternehmungen, z. B. Versicherungsgesellschaften und Sparkassen ihr Geld in Eisenbahnwerten angelegt, und wenn also die Eisenbahnen gute Geschäfte machen, so kommt das mittelbar den 57 Millionen Versicherungsnehmern und den Sparern, die ihr Geld in Versicherungen angelegt und in die Sparkassen eingezahlt haben, zugute. Auch Wohltätigkeits- und Unterrichtszwecken dienende Unternehmungen beziehen ihre Einnahmen aus Eisenbahnwerten, und so fördern die Eisenbahngesellschaften auch mittelbar die Kultur, ganz abgesehen von ihrer unmittelbaren Bedeutug für Handel und Verkehr. Daraus könnte man herleiten, daß auch die Allgemeinheit, also der Steuerzahler, dazu heranzuziehen wäre, die Eisenbahnen im Gang zu halten, wenn ihre Einnahmen die Ausgaben nicht decken. So weit darf man aber nicht gehen, sondern bei richtiger Erkenntnis der Eisenbahnwirtschaft wird man bei Privatbahnen unbedingt daran festhalten müssen, daß die Benutzer der Eisenbahnen auch die Mittel zur Durchführung des Eisenbahnbetriebes aufbringen. Hierüber sind allerdings die Eisenbahngesellschaften einerseits und die gesetzgebenden Körperschaften, also die stimmführenden Vertreter der Wählerschaft, oft verschiedener Ansicht gewesen; das Eisenbahngesetz von 1920 hat aber schließlich den Eisenbahngesellschaften das Recht zugesprochen, aus dem Betriebe ihrer Unternehmungen einen angemessenen Nutzen zu ziehen, wenn auch über das, was als angemessen zu bezeichnen ist, immer noch nicht volle Übereinstimmung zu erzielen ist. Dem Bundesverkehrsamt als der Behörde, die zur Durchführung der die Eisenbahnen betreffenden Gesetzgebung berufen ist, fallen schwere, verantwortungsreiche Aufgaben zu, und seine Entscheidungen haben einen weitgehenden Einfluß nicht nur auf die Wirtschaft der Eisenbahngesellschaften im besonderen, sondern auch auf Handel und Wandel im ganzen Lande im allgemeinen. Bei Lösung der ihm zugeteilten Aufgaben bedarf das Bundesverkehrsamt der Mitwirkung der weitesten Kreise, nicht nur der Eisenbahngesellschaften, sondern aller Körperschaften, die am Verkehr beteiligt sind, damit ihm die nötigen technischen, statistischen, wirtschaftlichen und sonstigen Unterlagen für seine Entscheidungen unterbreitet werden. Auf diesen Grundlagen wird dann die Wissenschaft vom Eisenbahnbetriebe weiter auf- und ausgebaut werden, und auch die Gesetzgebung wird sich ihrer bei Fortbildung der das Eisenbahnwesen regelnden gesetzlichen Vorschriften zu bedienen haben. So wird das Land die Gewähr erlangen, daß ihm ein Eisenbahnwesen geschaffen und erhalten wird, von dem alle den größten möglichen Nutzen haben.

Die vorstehenden Darlegungen stützen sich zum Teil auf den Inhalt von Vorträgen, die im Juni d. J. von hervorragenden Fachleuten vor der Jahresversammlung der Amerikanischen Gesellschaft der Zivilingenieure in Chicago gehalten worden sind. Obgleich die Teile der Tagung, in denen diese Vortragsreihe dargeboten wurde, als technische Sitzungen bezeichnet wurden, behandelten die Vortragenden doch überwiegend wirtschaftliche Fragen, die zwar mit der Technik des Eisenbahnwesens eng zusammenhängen, aber doch nicht eigentlich technische Fragen im engeren Sinne sind. Die Vorträge bieten neben den Gedanken, die vorstehend aus ihnen entwickelt worden sind, auch sonst noch manche wertvolle Anregung. Wenn auch die Verhältnisse, von denen sie ausgehen und auf die die Folgerungen zugeschnitten sind, ganz andere sind als bei uns, so regen doch die amerikanischen Darlegungen auch den deutschen Eisenbahnfachmann zum Denken an, namentlich weil bei dem heutigen hohen Stande der Technik einerseits und den unglücklichen Verhältnissen der deutschen Wirtschaft andrerseits die wirtschaftlichen Fragen des Eisenbahnbetriebes die technischen an Bedeutung für die Allgemeinheit zurzeit übertreffen dürften. Wer sich mit den vorstehend angedeuteten Gedanken des Näheren beschäftigen will, sei auf die Quelle: Proceedings of the American Society of Civil Engineers, Vol. XLIX, Nr. 7, September 1923, verwiesen.

Der elektrisch bediente Fahrtrichtungsankündiger auf dem neuen Bahnsteig des Stadtbahnhofs Friedrichstraße zu Berlin.

Elektrisch bediente Fahrtrichtungsankündiger sind bekanntlich schon seit geraumer Zeit auf den Bahnsteigen oder in den Wartesälen verkehrsreicher Bahnhöfe angeordnet. Über die in England solchen Zwecken dienenden Einrichtungen hat Geh. Baurat Dr. Ing. Kemmann in den Nrn. 76 und 77 des Jahrganges 1908 dieser Zeitung an der Hand zahlreicher Abbildungen eingehend berichtet; im Bilde vorgeführt wurden damals u. a. die Zugrichtungszeiger auf der Station St. James Park der Londoner Distriktbahn und der Parkstraßenstation in Boston. Eine ähnliche Vorrichtung, allerdings in bedeutend einfacherer Form und kleineren Abmessungen, hat sich auf dem Bahnhof Wittenbergplatz der Berliner Hoch- und Untergrund-Schnellbahn seit vielen Jahren bewährt. Die Zugankündigung geschicht in den vorerwähnten Fällen durch Einschalten der jeweils in Frage kommenden Zielbezeichnung der Züge, die auf den Feldern einer auf dem Bahnsteig befindlichen Schautafel zur gegebenen Zeit aufleuchtet. Die Einschaltung erfolgt entweder durch Handbedienung vom Stellwerk oder einem Amtsraum aus, oder selbsttätig durch die Züge.

Mit einer dem gleichen Zwecke dienenden, von den bezeichneten Apparaten im Aufbau sich jedoch wesentlich unterscheidenden Einrichtung ist seit längerer Zeit der Fernbahnsteig des Bahnhofs Zoologischer Garten und nun auch der neue Bahnsteig des vor kurzem dem Betriebe übergebenen Stadtbahnhofes Friedrichstraße ausgerüstet worden. Hersteller der sinnreichen Einrichtung ist die Siemens & Halske A.-G.;

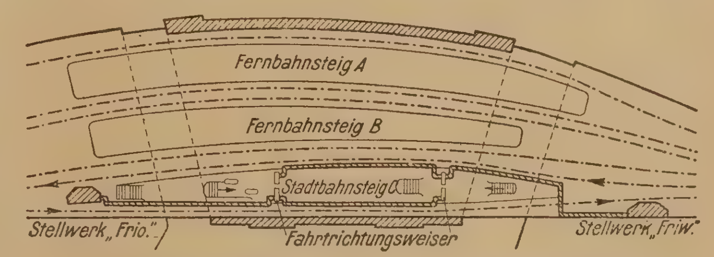


Abb. 1. Lageplan des neuen Stadtbahnsteigs Friedrichstraße.

G. Wetzel berichtet darüber in der „Siemens-Zeitschrift". Am östlichen und westlichen Ende der Bahnsteige sind Richtungsweiser so aufgestellt, daß man bereits von den Aufgangstreppen aus die Fahrziele der in beiden Richtungen verkehrenden Züge leicht erkennen kann. (Abb. 1.)

Jeder Richtungsweiser zeigt die beiden Fahrrichtungen an, ist also zweiseitig ausgebildet und an einem mit symmetrischem Armausleger versehenen Gittermast angebracht (Abb. 2). Er enthält in einem eisernen Kasten 20 beschriftete Richtungsschilder, darunter eine genügende Anzahl Vorratstafeln. Sie nehmen viel weniger Raum ein als die bisher üblichen handbedienten Einrichtungen, was für einen verkehrsreichen Schnellbahnsteig von Vorteil ist. Die Weiser werden mit Hilfe von Gebern bedient, die im Falle des Friedrichstraßenbahnhofs in den an den Enden des Bahnhofes errichteten Stellwerken „Frio“ und „Friw“ angebracht sind. Soll eine Richtungstafel sichtbar gemacht werden, so wird am Geber ein Zeiger auf die entsprechende Richtung eingestellt und darauf eine Taste gedrückt; das eingestellte Richtungsschild, das 100 × 23 cm Größe hat, erscheint dann innerhalb acht Sekunden. Während dieser Zeit leuchtet am Geber hinter einem kleinen Fenster eine Prüflampe auf, die erst erlischt, wenn das Schild völlig sichtbar geworden ist. Solange sie leuchtet, bleibt der Zeiger am Geber gesperrt; auf diese Weise ist unbefugtes Umstellen verhindert. Besondere Anzeiger lassen erkennen, ob an den beiden elektrisch miteinander in Verbindung stehenden Richtungsweisern des Bahnhofs das richtige Schild erschienen ist. Wenn aus irgendeinem Grunde, z. B. bei plötzlich geänderter fahrplanmäßiger Zugfolge, ein falsches Schild eingestellt worden ist, tritt auf dem Bahnsteig eine Weckervorrichtung in Tätigkeit, um die Reisenden zu unterrichten, daß nunmehr das richtige Schild erscheint.



Abb. 2. Elektrisch bedienter Fahrtrichtungsankündiger auf dem neuen Bahnsteig des Stadtbahnhofes Friedrichstraße.

Soll überhaupt keine Fahrrichtung angezeigt werden, z. B. während der nächtlichen Betriebspause, dann wird am Geber ein besonderer Hebel auf Null gestellt und eine Taste gedrückt; ein Hubrahmen bewegt die noch sichtbar hängende Tafel aufwärts. Damit bei Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr und bei Betriebstörungen schnellstens Befehle nach den Stellwerken übermittelt werden können, ist auf dem Bahnsteig und über dem Geber im Stellwerk eine Lautfernsprechanlage vorgesehen; mittels dieses Fernsprechers wird auch bei einem Irrtum in der Einstellung vom Bahnsteig aus dem Stellwerk die richtige Zugrichtung zugerufen. Auf dem Bahnsteig befindet sich der Lautsprecher mit Umschalter am Maste jedes Zugrichtungsweisers. Die Bahnsteigbeamten sind somit in der Lage, sofort das betreffende Stellwerk anzurufen, sobald einmal das Lokomotivschild des herannahenden Zuges mit dem eingestellten Richtungsschild nicht übereinstimmen sollte; in diesem Ausnahmefall tritt dann die bereits erwähnte Weckeranlage in Tätigkeit, um das Publikum im letzten Augenblick auf die eingetretene Umstellung des Richtungsschildes aufmerksam zu machen. Damit die Lautfernsprecher miteinander beliebig in Verkehr treten können, ist jedem Apparat ein mit Schauzeichen ausgerüsteter Zwischenstellenumschalter beigegeben; die Schauzeichen lassen sofort erkennen, von welcher Stelle ein Zuruf kommt. Wird es erforderlich, einen Bahnsteigbeamten an den Apparat zu rufen, so geschieht dies mit Hilfe einer elektrischen Hupe. Für die gesamte Lautsprechanlage ist eine Zentralbatterie von 8 Volt aufgestellt; sie genügt vollkommen für die erforderliche Lautstärke. Die durch die Gesamteinrichtung entstehenden Stromkosten sollen, obwohl z. B. auf dem Stadtbahnhof Friedrichstraße tagsüber 350 Züge in jeder Richtung angezeigt werden müssen, außerordentlich gering sein.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 27. Oktober einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 41 des Reichs-Gesetzblattes Teil II hervor.

— **Frachtbriefmuster.** Die am 31. Dezember 1923 ablaufende Frist für die Verwendung der noch vorhandenen Frachtbriefe im Ausmaß von 380 × 300 mm ist durch Verordnung des Reichsverkehrsministeriums vom 22. Oktober 1923 bis zum 30. Juni 1924 verlängert worden. An der vorgeschriebenen Verwendung besonderer Frachtbriefe im Verkehr nach und von Ostpreußen wird hierdurch nichts geändert.

— **Finanz- und Wirtschaftsprogramm der Reichsbahn.** Der Reichsverkehrsminister hatte am 12. November die Präsidenten der Reichsbahndirektionen nach Berlin berufen, um mit ihnen eine Reihe von Fragen zu besprechen, deren Lösung angesichts der ernsten finanziellen Lage des Reiches unverzüglich in Angriff genommen werden muß. In eingehender Rede entwickelte der Reichsverkehrsminister sein Finanz- und Wirtschaftsprogramm. Höchste Leistung soll unter Ausnutzung jedes technischen Fortschrittes mit geringstem Aufwand an persönlichen und sachlichen Mitteln erreicht werden. Das Prinzip der Wirtschaftlichkeit muß allen anderen Erwägungen vorangehen, sowohl im eigentlichen Eisenbahnbetriebe als auch bei der Festlegung von Mitteln für Bauten und Beschaffungen. Die finanzielle Aushilfe durch das Reich in Gestalt von Betriebszuschüssen mangels genügender Betriebseinnahmen muß wegfallen, wenn überhaupt wieder geordnete Verhältnisse im Reichshaushalt und damit in der Volkswirtschaft eintreten sollen. Die Erfahrungen und die bewährten Arbeitsverfahren der Privatwirtschaft sollen mehr als bisher auch in der Reichsverkehrsverwaltung durch Einstellung auf Erfolgswirtschaft angewandt werden. Eine voll wirksame Dezentralisation der Verwaltung wird vorbereitet. — An Fachvorträge über die Durchführung des Personalabbaues und die angeordneten Sparmaßnahmen auf organisatorischem Gebiet schloß sich eine eingehende Aussprache über das weitere Vorgehen an.

— **Finanzwirtschaft der Reichsbahn und Rentenmark.** Der Reichsverkehrsminister führte nach der DAZ. einem W. T. B.-Vertreter gegenüber ungefähr folgendes aus:

Der 15. November d. J. als Geburtstag der Rentenmark ist für die Wirtschaft der Reichsbahn von tief einschneidender Bedeutung; er stellt geradezu den Beginn einer neuen Epoche für sie dar. Um zu geordneten Verhältnissen im Reichshaushalt und damit in der Volkswirtschaft zu kommen, fällt die finanzielle Aushilfe des Reiches in Gestalt von Betriebszuschüssen zur Reichsbahn nunmehr fort, was zunächst eine schwere Erschütterung für uns bedeutet. Denn seit dem Kriege hatte die Reichsfinanzverwaltung die Eisenbahn ins Schlepptau genommen, jetzt wirft sie mit halbem Schwunge dieses Tau ab und überläßt der Reichsbahn, sich selbst zu helfen. Einen Rückgriff der Eisenbahn auf die Notenpresse gibt es damit nicht mehr. Von dem Artikel 92 der deutschen Reichsverfassung, der von der Reichsbahn als „selbständigem wirtschaftlichen Unternehmen" handelt, „das seine Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten und eine Rücklage anzusammeln hat", ist bisher nicht ernsthaft Gebrauch gemacht worden. Jetzt ist die Zeit zur Durchführung dieses Artikels gekommen, eine Zeit, die aber wegen der traurigen Lage der deutschen Wirtschaft als denkbar ungünstig bezeichnet werden muß.

In der inneren Organisation der Reichsbahn müssen einschneidende Sparmaßnahmen getroffen werden, die Geschäftsvereinfachung und Geschäftsabbau im Gefolge haben. Die grundlegenden Anordnungen dazu sind bereits ergangen. Mehr als bisher wird bewußt dezentralisiert und damit die Stellung der Reichsbahndirektionen gekräftigt. Es soll ein innerer Wettbewerb zwischen den Reichsbahndirektionen hergestellt werden durch besondere Vorkehrungen in ihrer Einnahme- und Ausgabewirtschaft; dadurch tritt an das Licht, ob und wie die einzelnen Bezirke wirtschaftlich arbeiten, denn das finanzielle Ergebnis ist das letzte, aber sicherste Kriterium hierfür.

Zum Teil als natürliche Folge der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung der letzten Jahre ist heute die innere Verwaltungstätigkeit unnatürlich stark angeschwollen; sie hemmt die eigentlich produktive Tätigkeit des Unternehmens. Zum großen Teil rührt dies von dem bisherigen Mangel einer festen Währung her. Ich hoffe, daß die von mir am 1. November gleichzeitig mit den Goldtarifen eingeführte Goldrechnung nach einer gewissen, nicht eben leichten Übergangszeit Erleichterung bringt. Wesentliches verspreche ich mir von einer Vereinfachung unseres Verhältnisses zum Reichsfinanzministerium und zum Rechnungshof des Deutschen Reiches.

Das sind die Konsequenzen, die ich aus der Finanz- und Wirtschaftsnot des Reiches für die Reichsbahn gezogen habe. Ich habe die feste Hoffnung, daß es uns in harter Arbeit und bei willigem Einsatz aller Kräfte gelingen wird, unserem Endziel näherzukommen.

— **Tarifherabsetzungen im Personen- und Gepäckverkehr.** Am 1. Dezember d. J. werden die Einheitssätze für die 2. und 1. Wagenklasse im Reichsbahnverkehr von 9,9 und 19,8 ₰ auf 6,6 und 13,2 ₰ für das Kilometer herabgesetzt. In gleicher Weise werden auch die Schnellzugzuschläge in der 1. und 2. Wagenklasse ermäßigt. Das Spannungsverhältnis der einzelnen Klassen, das heute 1 : 1½ : 4,8 : 9,7 beträgt, wird damit 1 : 1½ : 3 : 6 betragen.

Seit 20. d. M. ist der Gepäcktarif der Reichsbahn dahin ermäßigt, daß er nach dem um 30 % erhöhten Eilguttarif berechnet wird. Als Mindestfracht werden 20 ₰ erhoben. Das Mindestgewicht von 10 kg bleibt bestehen.

— **Zusammenlegung von Dienstgeschäften der Post- und Eisenbahnverwaltung.** Im Interesse einer wirtschaftlicheren Gestaltung des Post- und Eisenbahndienstes sind seit längerer Zeit Bestrebungen im Gange, die, einem Vorgange in Süddeutschland folgend, auf die Zusammenlegung von Dienstgeschäften der Post- und Eisenbahnverwaltung in den Gebieten des Reichs hinzielen, in denen derartige Einrichtungen noch nicht bestehen. Nunmehr ist vom Reichsverkehrs- und Reichspostministerium je eine Direktion mit Ermittlungen und Versuchen auf diesem Gebiete betraut worden. Nach dem Abschluß dieser Erhebungen ist beabsichtigt, den Gedanken in dem noch näher festzustellenden Umfange allgemein zu verwirklichen.

— **Verkehrssperre anläßlich der Umsturzbewegung in München.** Die Reichsverkehrsverwaltung sah sich veranlaßt, eine Sperre im Eisenbahnverkehr mit dem bayerischen Gebiet in der Nacht vom 8. zum 9. November auszusprechen. Nach Klärung der Verhältnisse in München konnte die Verkehrssperre am 9. d. M., nachmittags, wieder aufgehoben werden, so daß der Abwicklung des Personen- und Güterverkehrs keine Hindernisse mehr im Wege stehen.

— **Vereinfachte Ausgabe von Wochenkarten bei der Reichsbahn.** Das Reichsverkehrsministerium gibt bekannt: Um Arbeitern die Benutzung von Wochenfahrkarten zu erleichtern, während die Löhne noch nicht auf der Goldmarkbasis aufgebaut sind, hat der Reichsverkehrsminister zugelassen, daß die Arbeitgeber Karten für die auswärts wohnenden Arbeiter gegen Bezahlung durch Reichsbankbarscheck entnehmen und das Geld mit den Arbeitnehmern verrechnen. Beim Fehlen einer Verbindung der kleineren Arbeitgeber mit der Reichsbank kann den Arbeitgebern Stundung in Goldmark gewährt werden. Auch mit Kommunalverbänden können Abkommen über Stundung der Wochenkartenpreise getroffen werden. Ferner können im Bedarfsfalle die Wochenkarten und Arbeiterrückfahrkarten (letztere mit dem Tagesstempel des Benutzungstages versehen) fortan schon vom Mittwoch ab vorverkauft werden, damit den Arbeitern Gelegenheit geboten wird, den im Laufe der Woche eintretenden Kurssteigerungen auszuweichen.

— **Einschränkungen im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnverkehr.** Die schwierige wirtschaftliche Lage zwingt die Eisenbahnverwaltung, außer den bereits bekanntgegebenen Fernpersonenzügen auch im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr eine Anzahl Züge ausfallen zu lassen. Im Stadtbahnverkehr fallen die letzten Züge nach Kaulsdorf, Grünau und Erkner aus. Etwa von 10 Uhr abends ab wird auf den Strecken Lichtenberg-Kaulsdorf, Niederschöneweide-Johannisthal-Grünau, Friedrichshagen-Erkner und Grunewald-Potsdam nur stündliche Zugfolge bestehen. Im Ringverkehr fallen in den Stunden des schwachen Verkehrs auf der Strecke Westend-Nordring-Tempelhof-Schöneberg zwischen 9 und 12 Uhr vormittags die vor längerer Zeit eingelegten Züge wieder aus. Auf der Wannseebahn fällt auch ein Teil der schnellfahrenden Vorortzüge vom Potsdamer Fernbahnhof über Zehlendorf nach Wannsee und zurück aus. Auf den übrigen Vorortstrecken treten ebenfalls Zugeinschränkungen ein.

— **Notgeld der Reichsbahn.** Die Ausgabe des in Nr. 45, S. 743 d. Ztg. angekündigten wertbeständigen Notgeldes der Deutschen Reichsbahn in Gestalt von wertbeständigen Anteilscheinen der Schatzanweisungen des Deutschen Reiches (Goldanleihe) hat am 9. d. M. begonnen.

Die von der Deutschen Reichsbahn zur Behebung der Bargeldmittelnot eingeführten allgemeinen Notgeldscheine werden, wie nochmals hervorgehoben sei, an allen Kassen der Deutschen Reichsbahn und der Postanstalten wie gesetzliche Zahlungsmittel angenommen. Auch die Reichsbankanstalten sind vom Reichsbankdirektorium ermächtigt, die Scheine als Zahlungsmittel anzunehmen.

Dagegen muß der Geltungsbereich der Gutscheine zur Vermeidung einer gesteigerten Unsicherheit im Geldverkehr auf die Bezirke der einzelnen Reichsbahndirektionen, die die Scheine verausgabt haben, beschränkt bleiben.

Kürzlich sind Notgeldscheine der Deutschen Reichsbahn über 5 Millionen Mark im Verkehr aufgetaucht, denen durch Überstempelung eine höhere Wertbezeichnung gegeben war. Es handelt sich hierbei um Fälschungen. Die Reichsbahn hat ihre Notgeldscheine nicht überstempelt. Vor Annahme solcher gefälschten Notgeldscheine an Zahlungsstatt wird gewarnt.

— **Zuständigkeitsbegrenzung nach Goldmark.** Die Zuständigkeiten der Reichsbahndirektionen waren bisher nach Grundzahlen bestimmt, deren Vervielfältigung mit der Schlüsselzahl des Gütertarifs den Betrag der Zuständigkeit in Papiermark ergab. Durch die Umstellung der Tarife der Reichsbahn auf Goldmark sind die Schlüsselzahlen auch hier durch den jeweiligen Umrechnungskurs der Goldmark ersetzt.

— **Betriebseröffnung der Teilstrecke Plattental-Geyersdorf-Mildenau.** Am 30. November 1923 wird diese Teilstrecke der vollspurigen, nur dem Güterverkehr dienenden Nebenbahn Wiesenbad-Königswalde dem Betrieb übergeben und der Bahnhof Geyersdorf-Mildenau für den öffentlichen Stückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet werden. Die bisherige Ladestelle Plattental wird am gleichen Tage aufgehoben.

— **Eisenbahnunglück bei Cannstatt.** Die Reichsbahndirektion Stuttgart teilt mit: Am Donnerstag, den 16. November, nachmittags 5½ Uhr, ist eine Lokomotive ohne Beachtung des auf Halt stehenden Ausfahrtsignals auf dem Rangierbahnhof Untertürkheim gegen Kornwestheim auf dem falschen Gleis ausgefahren und bei Münster am Neckar auf einen entgegenkommenden Lokalzug aufgefahren. Sieben Personen wurden getötet und etwa 20 verletzt, zum Teil schwer.

— **Reichsbahn und Eisenbahnregie.** Besprechungen zwischen der Deutschen Reichsbahn und der französisch-belgischen Eisenbahnregie, die in den letzten Tagen in Düsseldorf geführt wurden, hatten am 11. d M. zu einem Vorabkommen geführt,

das die Möglichkeit eines Wiederaufbaues des Eisenbahnverkehrs im besetzten Rhein- und Ruhrgebiet bieten sollte. Einzelheiten der Durchführung sollten in weiteren Verhandlungen in Mainz festgelegt werden, die sofort eingeleitet wurden.

Das „Wolffsche Büro" teilt nunmehr mit:

Die Reichsbahn als Trägerin des rheinischen Verkehrs hat nach Einstellung des passiven Widerstandes alles daran gesetzt, um das Verkehrswesen und damit das Wirtschaftsleben der besetzten Gebiete wieder in Gang zu bringen. In Düsseldorf wurde mit den maßgebenden französischen Stellen ein Rahmenabkommen geschlossen, das einen modus vivendi anbahnen und durch technische Einzelverhandlungen in Mainz ausgefüllt werden sollte. Irgend ein Ergebnis konnte in Mainz seither nicht erzielt werden, da die Franzosen, hinausgehend über die Abmachungen in Düsseldorf, nunmehr in Mainz kategorische Forderungen stellen, die für die deutsche Seite untragbar sind. Frankreich sucht die rheinischen Eisenbahnen lediglich als Objekt seiner politischen Absichten auszuwerten, wobei der sachliche Gedanke des baldigen Wiederaufbaus des Verkehrs völlig in den Hintergrund tritt. Ein derartiges Vorgehen kann nach den seitherigen, an anderen Stellen schon mit Frankreich gemachten Erfahrungen nicht überraschen. Für die Folgen ist Frankreich voll und ganz allein verantwortlich.

— **Wiedereinstellung von Eisenbahnern in Offenburg.** Das Eisenbahnpersonal des besetzten Offenburger Gebietes wurde durch die Besatzungsbehörde (General Michel) aufgefordert, sich einzeln unter Benutzung der von der Regie aufgestellten Formblätter zur Dienstaufnahme zu melden. Die Formblätter, die im übrigen den anderwärts verwendeten inhaltlich entsprechen, enthalten folgenden weiteren Zusatz:

„Er erklärt, niemals bei einer Gewerkschaft in führender Stellung tätig gewesen zu sein, noch jemals in irgendeiner Form eine Handlung begangen zu haben, die gegen das Interesse der alliierten Zivil- und Militärbehörden, insbesondere gegen das Interesse der Regie verstößt."

Derartige Bedingungen, von lokalen Organen gestellt, sind nicht dazu angetan, den Wiederaufbau des Verkehrswesens zu fördern und der Zusammenarbeit der Deutschen mit der französischen Regie zu dienen. Von deutscher Seite darf billig erwartet werden, daß solche überflüssigen und lediglich verhetzenden Bedingungen die Zustimmung der zuständigen Stellen, mit denen in Düsseldorf und Mainz über den Wiederaufbau des Verkehrswesens im besetzten Gebiet verhandelt wird, nicht finden und beseitigt werden.

— **Eisenbahnerleiden an Rhein und Ruhr.** Übersicht über Maßnahmen der Besatzungsbehörden gegen Eisenbahnbedienstete nach dem Stande vom 3. November 1923.

	Im neubesetzten Gebiet	Im altbesetzten Gebiet	Seit dem Einbruch ins Ruhrgebiet	Vor d. Einbruch ins Ruhrgebiet
1. Aus den Wohnungen vertrieben				
a) Bedienstete . . .	5 555	23 386*	23 386*	
b) Familienangehörige	13 231*	63 741*	63 741*	
2. Ausgewiesen				
a) Bedienstete . . .	5 088	20 399	20 399	
b) Familienangehörige	11 803*	52 894	53 894	
3. Verhaftungen	1 879	731	728	3
4. Verurteilungen . . .	159	270	265	5
Höhe der insgesamt verhängten Freiheitsstrafen				
a) Gefängnis	103 J. 10 M.	328 J. 7 M.	328 J. 6 M.	1 M.
b) Zuchthaus	—	20 J.	20 J.	—
Geldbuße in Mill M.	Fr. 1800	2 515	2 515	
	Goldm. 7280	2 790	2 790	
	ℳ 230	301	301	—
5. Mißhandlungen . . .	130	142	140	2
6. Tötungen	—	5	5	—

*) Die Zahlen sind geschätzt.

— **Der Eintritt zur Regie.** Aus dem Ruhrbezirk geht uns folgende Zuschrift zu:

„Nun haben wir Ruhr- und Rhein-Eisenbahner auch das größte Opfer, das von uns verlangt worden ist, gebracht und uns bereit erklärt, zur Regie überzutreten und einen unerhörten Eid auf alle zivilen und militärischen Behörden der Alliierten und die Regie zu leisten, um dadurch am Wiederaufbau Deutschlands mitzuwirken. Wie schwer fällt es dem pflichttreuen Beamten, nun für die Regie zu arbeiten. Er hat während des passiven Widerstandes, den die Eisenbahner fast allein aufrechterhielten, gegen die Regie gearbeitet und alles auf sich genommen, wie Verhaftung oder Ausweisung, um seinem Vaterland einen Dienst zu erweisen. Größer als diese materiellen Opfer sind die seelischen, die der Eisenbahner des besetzten Gebietes jetzt mit der Meldung, der Eidesleistung und dem Arbeiten unter Franzosen und deutschen Landesverrätern bringt, denn er muß gegen seine innerste Überzeugung handeln, weil das Vaterland es so will und fordert. Dazu gehört Anspannung aller Kräfte und äußerste Willenskraft, und was das heißt, kann nur der erfassen, den es betrifft.

Wir beißen die Zähne zusammen und tuen mit gutem Gewissen unsere schwere Pflicht. Wir hoffen von den übrigen deutschen Eisenbahnern, daß sie Verständnis für unsere heikle Lage zeigen und uns im Wiederaufbau gleichfalls durch treue Pflichterfüllung unterstützen, denn nur durch Anspannung aller Kräfte werden wir wieder lebensfähig."

— **Das Unvermögen der Regie.** Aus dem Ruhrgebiet wird berichtet: Der Regie ist es bisher trotz der Übernahme einer großen Zahl von deutschen Bediensteten nicht gelungen, den Eisenbahnverkehr des Ruhrgebiets wieder in Gang zu bringen. Auf vielen Bahnhöfen sind die Stellwerke infolge von Zerstörungen, die meistens durch Heeresangehörige der Besetzungsmächte hervorgerufen worden sind, nur noch in geringem Umfange brauchbar.

Der Bahnhof Gelsenkirchen Hbf. bietet folgendes unerfreuliche Bild, das auch für andere Regiebahnhöfe zutrifft: Der Bahnhof ist vollständig verstopft. Am Ostende sind von den neuen Rangiergleisen fünf Gleise mit Koks- und Kohlenwagen für Rhein-Elbe seit 14 Tagen vollgestellt. In einem Gleise befinden sich leere O-Wagen, ein Gleis steht voller Rungenwagen. In zwei Gleisen sind Ladungen für den Abgang bereitgestellt, aber seit Tagen wird nichts gefahren. Am Westende stehen sämtliche Gleise voll leerer Wagen. Der Maschinenschuppen mit einer Reparaturwerkstatt ist von der Micum gepachtet, repariert wird aber nicht. Die zweite Reparaturwerkstatt ist vollständig zerstört. An 14 Weichen sind die Motore verbrannt, bei 6 Weichen fehlen die Motore gänzlich. Sechs Weichen sind ausgebaut und durch ein gerades Gleisstück ersetzt worden. Im Akkumulatorenraum des Stellwerks sind zwei Batterien verbrannt, zwei sind nicht im Betrieb, auch diese werden in kurzer Zeit unbrauchbar sein. Jede einzelne Weiche muß mühsam und gefahrvoll mit der Hand umgestellt werden.

Hiernach kann sich die deutsche Wirtschaft ein Bild machen, wie ernst und erfolgreich sich Frankreich mit dem Wiederaufbau des Eisenbahnverkehrs an Rhein und Ruhr befaßt.

— **Betriebstechnische Ausstellung in Berlin.** Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Betriebsingenieure hat in Berlin in der Nähe des Charlottenburger Knies (Fraunhofer Str. 11) eine Betriebstechnische Wanderausstellung veranstaltet, an der sich auch die Deutsche Reichsbahn in hervorragendem Maße beteiligt hat. Die Beteiligung der Reichsbahn bezieht sich in der Hauptsache auf das Werkstättenwesen. In zahlreichen bildlichen Darstellungen werden Arbeitsverfahren, Betriebserfolge usw. dem Besucher vor Augen geführt. Die Ausstellung der Reichsbahn gliedert sich in folgende Abteilungen: Organisation, Psychotechnik, Bildungswesen, Fertigung, Schweißungen und Werkzeugmaschinen, Forschungen und Versuche, Lagerverwaltung und Altstoffwirtschaft, Wärme- und Energiewirtschaft. In der Abteilung „Organisation" finden wir neben einer Übersichtskarte über die 109 Werkstättenbetriebe der Reichsbahn Lagepläne zahlreicher Ausbesserungswerke, z. B. Grunewald, Halberstadt, Magdeburg-Buckau, Leinhausen u. a. Eine bildliche Darstellung erläutert den Erfolg, der im Ausbesserungswerk Leinhausen dadurch erzielt worden ist, daß die Zahl der zur Ausbesserung kommenden Lokomotivgattungen von 29 auf 4 herabgesetzt worden ist. Das Eisenbahnausbesserungswerk Breslau 1 gibt eine Darstellung des Laufes eines Werkstückes und seiner Begleitzettel durch die Werkstatt, und Magdeburg-Buckau zeigt die Betriebsergebnisse ein Jahr vor und ein Jahr nach der Umstellung der Organisation. Bemerkenswert ist ferner eine Darstellung der Betriebsüberwachung und des Dampfverbrauchs im Ausbesserungswerk Grunewald, desgleichen eine Erläuterung der Ersparnisse, die in demselben Ausbesserungswerk durch Vereinfachungen im Förderwesen infolge Austauschbaus, d. h. infolge des Ersatzes schadhafter Teile durch neue Teile an Stelle der früher üblichen Wiederherstellungsarbeiten an dem ausbesserungsbedürftigen Betriebsmittel erzielt werden. Auf diesem Gebiete liegt auch der Einbau von Ersatzkesseln in die Lokomotiven an Stelle der Kesselreparaturen, über den eine Darstellung des Ausbesserungswerks Jena unterrichtet. In der Abteilung „Psychotechnik" finden wir Lichtbilder von Unterrichts-

wagen, Bilder aus den Werkschulen Betzdorf und Frankfurt (Main), eine Darstellung über technisches Denken u. a. m. Auch ein Gedächtnisprüfer ist hier aufgestellt. Die Abteilung „Bildungswesen“ gibt hauptsächlich einen Überblick über die Ausbildung der Lehrlinge in den Werkstätten. Arbeitsstücke sind in natura ausgestellt. In der Abteilung „Fertigung“ werden u. a. die Arbeitsvorgänge und die Verfahren zur Arbeitsprüfung in den Ausbesserungswerken dargestellt. Die Abteilung „Schweißungen und Werkzeugmaschinen“ gibt neben anderen sowohl durch bildliche Darstellungen wie durch Ausstellungen in natura ein Bild von den Erfolgen der elektrischen Kalt- und Warmschweißerei sowie der Autogenschweißerei. In der Abteilung „Forschungen und Versuche“ tritt das Ausbesserungswerk Göttingen mit seiner Versuchsabteilung hervor. Der Gießerei-Versuchswagen dieses Werkes wird uns im Bilde vorgeführt. Die mechanisch-technische Versuchsanstalt des Zentralamts ist hier durch eine Darstellung der Verwertung der Ergebnisse von Werkstoffuntersuchungen für den Reichsbahnbetrieb vertreten. In der Abteilung „Lagerverwaltung, Altstoffwirtschaft“ finden wir u. a. eine Übersicht über Einrichtungen zur Überwachung der Wirtschaftlichkeit bei Anforderung von Werkstoffen, eine bildliche Darstellung über vorteilhafte Lagerung von Stoffen, über Wiederherstellung verschlissener Oberbaulaschen, über Wiederverwendung von Wagenachsen, die zum Teil durch Ausstellung der Stücke in natura erläutert sind. Das Ausbesserungswerk 1 Darmstadt gibt eine bildliche Darstellung über das Zerlegen eines 15-t-Güterwagens einst und jetzt. In der Abteilung „Brennstoff, Wärme- und Energiewirtschaft“ tritt der Wärmewirtschaftsbezirk 3 Berlin mit verschiedenen Übersichten hervor. Die Reichsbahndirektion Breslau zeigt die Umstellung eines Ausbesserungswerks auf vereinigte Kraft- und Wärmewirtschaft und bringt einen Vergleich des Einflusses der Größe von Werkstatthallen auf die Vereinigung von Kraft- und Wärmewirtschaft.

Wir haben bei der vorstehenden Schilderung einzelne Stichproben der ausgestellten Übersichten und Darstellungen herausgreifen müssen, um dem Leser ein ungefähres Bild über das zu geben, was die Ausstellung bringt. Eine eingehende Beschreibung der Ausstellung kann nicht Zweck dieser Zeilen sein. Die Dauer der Ausstellung war bis zum 18. November vorgesehen. Leider ist das Erscheinen dieser Nummer der Zeitung durch den Buchdruckerstreik verzögert worden, wodurch wir verhindert wurden, rechtzeitig auf den Besuch der Ausstellung aufmerksam zu machen. Allen Eisenbahnern, welche mit dem Werkstättenwesen befaßt sind oder mit ihm in Berührung stehen, wurden durch die Ausstellung wertvolle Anregungen geboten.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

Am	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
26.10.1923 das	33 500 Mill.-fache	7 000 Mill.-fache	17 500 Mill.-fache
2.11.1923 „	186 000 „ „	20 000 „ „	86 500 „ „
9.11.1923 „	314 000 „ „	130 000 „ „	200 000 „ „
16.11.1923 „	1240 000 „ „	220 000 „ „	630 000 „ „

— **Sparmetallwirtschaft bei der Reichsbahn.** Am 18. Oktober d. J. sprach in der Vollsitzung der Akademie des Bauwesens in Berlin Oberregierungsbaurat L i n d e r m a y e r vom Reichsverkehrsministerium Berlin über die Sparmetallwirtschaft der Deutschen Reichsbahn und schilderte an Hand von Schaulinien die Wirkungen des Krieges auf die Kupfer-, Rotguß- und Lagermetallwirtschaft der Reichsbahn. Trotz der empfindlichen Einbuße, die der Kupferbestand der Reichsbahn durch die zwangsweise Einführung der eisernen Feuerkiste und durch die Ablieferung eines erheblichen Teiles des Rotgußinhalts der Fahrzeuge erlitten hatte, ist es der Reichsbahn durch die planmäßige Zusammenfassung aller Kräfte der Kupferwirtschaft nach vorteilhaftem Einkauf der erforderlichen Kupfermengen gelungen, die Leistung der deutschen Kupferwerke vorübergehend auf ein Mehrfaches zu steigern und dadurch bis heute soviel Kupfer heranzuschaffen, daß für jede Lokomotive eine vollwertige kupferne Feuerkiste zur Verfügung gestellt werden kann. Auch der Rotgußbestand der Deutschen Reichsbahn ist wieder aufgefüllt, soweit nicht durch andere Legierungen, wie Preßmessing und Aluminiumlegierungen, ein vollwertiger Ersatz geschaffen werden konnte. Schon anläßlich der Besprechung der Forderungen, die an die Reinheit von Feuerbüchskupfer gestellt werden müssen, hatte der Vortragende die Wichtigkeit metallographischer Untersuchungen an Schliffen von sauerstoffhaltigem Kupfer erläutert. Bei der Lagermetallfrage trat die Bedeutung der Erstarrungsschaulinien und der Gefügebilder noch mehr in den Vordergrund und gab den Rahmen für die Besprechung der wichtigsten Lagermetalle, nämlich des hoch zinnhaltigen Regelweißmetalles, des Einheitsmetalles und der neuen zinnfreien Alkalibleimetalle, des Kalziummetalles und des Lurgimetalles. Die Reichsbahn war seit Kriegsende mit Erfolg bestrebt, den Verbrauch an Zinnweißmetall einzuschränken, und hat durch Einführung geeigneter Lagerschalen, Ausbildung des Genau-Ausgießverfahrens und Schaffung neuzeitlicher Schmelzöfen mit günstiger Wärmewirtschaft den Weißmetallbedarf der Reichsbahn auf mehr als die Hälfte eingeschränkt. Grundsätzlich werden bei der Reichsbahn Rotguß und die verschiedenen Lagermetalle in leicht kenntlichen Blockformen verwendet. Das Wiedereinschmelzen der alten Gußteile, deren Zusammensetzung und Reinheit in den meisten Fällen sehr zu wünschen übrig lassen, ist verboten und die Umhüttung der Altmetalle grundsätzlich eingeführt. Jede Lagergießerei verwendet nur ein einziges Lagermetall, und zwar Regelweißmetall für Lokomotiven, Tender und Schnellzugwagen und Einheitsmetall für Güterwagen und die Wagen der Personenzüge. Neuerdings sind in den Bereichen von 6 Eisenbahndirektionen Alkalibleimetalle versuchsweise eingeführt worden, die auf Blei aufgebaut sind und hauptsächlich aus deutschen Metallen bestehen, nämlich Kalzium, Barium, Natrium und Strontium. Durch das Genau-Ausgießverfahren und die Umstellung der Lagergießereien nach den Grundsätzen neuzeitlicher Metallkunde konnte bereits der Verlust an Krätze und Spänen erheblich vermindert, die Rücklieferung des Altmetalles verbessert und die Laufzeit der Lager bedeutend verlängert werden. Bei den neuen Metallen tritt die Heißläufergefahr deshalb zurück, weil infolge des höheren untersten Schmelzpunktes vor dem Erweichen des Lagermetalles das Achsenöl in Brand gerät und dadurch den Heißläufer weithin erkennen läßt. Das Ziel der Reichsbahn läuft aber neben diesen wirtschaftlichen Vorteilen, die bereits im praktischen Betriebe zum Teil verwirklicht werden, auf die Einführung eines Lagermetalles hinaus, das aus deutschen Grundstoffen aufgebaut ist und die Leistung des bisher verwendeten Regelweißmetalles, das aus Kupfer, Zinn und Antimon besteht, zum mindesten erreicht. Die laufenden Großversuche lassen erhoffen, daß es nach weiteren Vervollkommnungen werkstättetechnischer Art gelingen wird, mit den neuen Lagermetallen dieses Ergebnis zu erreichen.

Der Vortrag, der einen ganz kleinen Ausschnitt aus der Werkarbeit der Reichsbahn behandelt, ließ doch klar erkennen, daß die zähe Ausdauer, mit der dort unter Ausnutzung der neuesten Errungenschaften wissenschaftlicher Forschung technische und wirtschaftliche Fortschritte planmäßig angestrebt werden, trotz aller in der Not der Zeit begründeten Schwierigkeiten schon zu sehr bemerkenswerten Erfolgen geführt hat.

— **Wirtschaftliche Zeitfragen des deutschen Maschinenbaues.** Das Oktoberheft der in Hannover-Linden erscheinenden Hanomag-Nachrichten bringt einen umfangreichen Aufsatz über die wirtschaftlichen Zeitfragen des deutschen Maschinenbaues und die wirtschaftlichen Probleme der Gegenwart: Geldentwertung, Absatzkrise, Arbeitslosigkeit usw. Wir möchten hier nicht verfehlen, auf diesen interessanten Aufsatz hinzuweisen.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind v e r s e t z t: der Oberregierungsbaurat E p p e r s, bisher in Frankfurt (Oder), als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Cassel und der Regierungsbaurat O p p e n h e i m e r, bisher in Frankfurt (Main), in den Bezirk der Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Österreich.

— **Tariferhöhung bei den Bundesbahnen.** Nach der Überleitung der staatlichen Bundesbahnen in ein nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwaltendes selbständiges Unternehmen wurde die neugeschaffene Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen vor die Aufgabe gestellt, ein auf die Herstellung des finanziellen Gleichgewichtes abzielendes Reformprogramm auszuarbeiten und durchzuführen. Im Zuge dieser Arbeiten wurde auch ein neuer Gütertarif erstellt, über dessen bevorstehende Einführung kürzlich in einer Pressebesprechung ausführliche Mitteilungen gemacht wurden, denen folgendes zu entnehmen ist:

Bei Erstellung der neuen Gütertarifklassifikation und der neuen Einheitssätze wurde nicht, wie bisher, durch einfache Multiplikation bestandener Friedenssätze ein Weg zur Erzielung höherer Einnahmen gesucht. Im allgemeinen wurde davon ausgegangen, daß die künftigen Tarife womöglich nicht ein größeres Vielfaches der Vorkriegstarife darstellen sollen, als die gegen-

wärtigen Preise ein Vielfaches der Vorkriegspreise sind. Mit Rücksicht auf die geänderten staatlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse, die unsere produzierenden Kreise nötigen, Rohstoffe großenteils aus dem Auslande zu beziehen und zwecks Absatzes ihrer Fabrikate mehr als früher auswärtige Märkte aufzusuchen, erwies es sich jedoch in zahlreichen Fällen als unabweislich, unter die gekennzeichnete Grenze herabzugehen. Diese Richtlinien gaben für die Durchführung von Deklassifikationen einen so bedeutenden Spielraum, daß von 621 Posten der gegenwärtigen Gütereinteilung 254 Artikel, das sind 42 %, in eine niedrigere Klasse gereiht werden konnten. Diese Deklassifikationen verteilen sich auf Rohstoffe, Fabrikate und Halbfabrikate, wobei alle Industrien und Gewerbezweige und auch die Landwirtschaft gleichmäßig berücksichtigt wurden.

Besondere Sorgfalt wurde der Aufstellung der den einzelnen Tarifklassen und Spezialtarifen entsprechenden Bareme gewidmet. In dem neuen Tarife wird es fünf Stückgutklassen, fünf Wagenladungsklassen für Zehntonnensendungen mit den zugehörigen Klassen für Fünftonnensendungen sowie neun Spezialtarife für Zehntonnensendungen mit den zugehörigen Klassen und Spezialtarifen für Fünftonnensendungen geben. Die Bareme für alle diese Klassen und Spezialtarife wurden so erstellt, daß sie zwar höher sind als die entsprechenden gegenwärtigen Bareme, daß aber nichtsdestoweniger für die zahlreichen in eine niedrigere Klasse versetzten Artikel ganz erhebliche Frachtermäßigungen eintreten werden.

Wenn sich die Handelsbilanz allmählich bessern soll, muß neben der Stärkung der heimischen Erzeugung für die Deckung des Inlandsmarktes auch eine erhöhte Ausfuhrtätigkeit einsetzen. Diese hat nicht bloß die niedrigeren Transportkosten für die Rohstoffe, sondern auch verbilligte Tarife für die erzeugten Güter zur Voraussetzung. Von dieser Erwägung geleitet, sind für verschiedene Artikel besondere, nur für die Ausfuhr gültige Tarifermäßigungen gewährt worden. Die für diese Artikel eintretenden verhältnismäßigen Nachlässe sind zum Teil sehr weitgehend, was namentlich dort der Fall ist, wo sie von den für die allgemeinen Tarifklassen ohnedies eintretenden Deklassifikationen gewährt werden.

Selbstredend mußte für die mit den Tarifermäßigungen verbundenen Einnahmenausfälle auch eine Bedeckung gesucht werden, die nur in einer Erhöhung der Taxen für jene Güter gefunden werden konnte, bei denen die Fracht gegenwärtig einen wesentlich geringeren Teil des Preises bildet als in der Vorkriegszeit und zum Teil sogar weit hinter den Beförderungskosten der Ensenbahnen zurückgeblieben ist. Aus der wiederholten geringeren frachtlichen Belastung oder sogar völligen Freilassung dieser Artikel von jeder Tariferhöhung haben sich zuungunsten der Eisenbahn Verhältnisse ergeben, deren allmählicher Abbau für die Bahn geradezu zu einer Lebensfrage geworden ist.

Für die geringere Heranziehung oder die gänzliche Freilassung dieser Güter konnte allenfalls ein Vorwand gefunden werden, solange es sich um die Durchführung von generellen Tariferhöhungen handelte. Im Rahmen einer Tarifreform jedoch, deren Ziel die Wiederherstellung der Friedensklassifikation und in weiterer Folge die Herbeiführung wesentlicher Frachtermäßigungen für Rohstoffe, Halb- und Fertigfabrikate ist, könne die Eisenbahn nicht darauf verzichten, auch ihrerseits die Friedenstarifierung für sich anzurufen. Nichtsdestoweniger werden auch die künftigen Tarife für diese Artikel zum großen Teile sich erheblich unter der Friedensparität halten und für die Mengeneinheit nur frachtliche Mehrbelastungen ergeben, die auf die Preise keinen nennenswerten Einfluß ausüben können.

Aus der Beantwortung mehrerer Anfragen ergab sich, daß die neuen Frachtsätze nicht, wie vielfach behauptet, das 16 600fache, sondern nur das 14 500fache der Friedensansätze betragen gegenüber einem Kohlenpreise, der das 42 000fache der Friedenspreise ausmacht. Eine Erhöhung der Frachtsätze habe zwar auch bei verschiedenen lebenswichtigen Artikeln, wie Brot, Kartoffeln, Weizen, Gerste, Kraut und Äpfeln, vorgenommen werden müssen, doch seien diese Erhöhungen noch immer so gering, daß sie auf die Preisbildung kaum einwirken können.

Schließlich war aus der Beantwortung einer auf eine Äußerung des Präsidenten Dr. Günther bezügliche Anfrage zu entnehmen, daß eine Erhöhung der Personentarife augenblicklich zwar noch nicht in Verhandlung steht, wohl aber nach Einführung der neuen Gütertarife zu gewärtigen sein dürfte, wobei für die etwaige Erhöhung ein Höchstausmaß von 15 % in Aussicht genommen ist.

— **Arlbergbahn.** Im Anschlusse an eine in Schlesien abgehaltene Tagung besuchte in der Zeit vom 17. bis 23. Oktober d. J. eine Anzahl von Eisenbahn- und Telegraphenfachleuten aus dem Deutschen Reiche, Schweden und der Schweiz die Arlbergbahn, um die anläßlich der Elektrisierung dieser Linie getroffenen Maßnahmen zur Bekämpfung der Schwachstromstörungen zu studieren und an einer Reihe von einschlägigen Versuchen teilzunehmen. Als Maßnahmen an der Starkstromanlage sind dort Schienenverbinder und eine Nullverstärkungsleitung vorgesehen; die Unterwerke sind in Entfernungen von etwa 40 km angeordnet und speisen getrennte Fahrleitungsbereiche. Als Schutzmittel an den Fernmeldeanlagen sind Verdoppelungen aller eindrähtigen Leitungen und Wegverlegung vom Bahnkörper oder Verkabelung angewendet. Die erwähnten Versuche, die im Bahnhofe Flaurling der Strecke Innsbruck-Landeck vorgenommen wurden, bestanden hauptsächlich in Messungen der induktiven Beeinflussung des im Bahnkörper verlegten Kabels durch den Fahrstrom der Strecke Zirl-Telfs-Pfaffenhofen. Es wurden solche Messungen mit und ohne Unterbrechung der Schienenrückleitung, mit und ohne Durchschaltung des Kabelmantels und mit und ohne Zuschaltung der Nullverstärkungsleitung gemacht. Weiter wurde eine neue, vom Wernerwerk der Firma Siemens & Halske angeregte Anordnung erprobt, bei der Saugtransformatoren mit der einen Windung in die Fahrdrahtleitung und mit der anderen Windung in den Kabelmantel eingeschaltet werden. Diese Proben sowie die vorhergegangenen Messungen haben die Zweckmäßigkeit der an der Arlberglinie vorgesehenen Maßnahmen bestätigt.

Anschließend an die Versuche besichtigten die auswärtigen Reiseteilnehmer auch die sonstigen Einrichtungen für den elektrischen Betrieb der Arlbergbahn sowie einige ältere elektrische Anlagen in Tirol. Es wurden das Ruetzkraftwerk, das Sillkraftwerk der Stadt Innsbruck, die neue Zugförderungsanlage in Innsbruck, die elektrischen Lokomotiven der Arlbergbahn, die Mittenwaldbahn, die Stubaitalbahn, die Hungerburgbahn, das Unterwerk Zirl, das Spullerseekraftwerk und schließlich der Leitungsbau durch und über den Arlberg besichtigt.

— **Kohlenstatistik.** Im Monat August d. J. betrug die Kohlenförderung Österreichs 13 714 t Steinkohle und 232 999 t Braunkohle; hiervon entfallen auf Niederösterreich 25 602, Steiermark 146 858, Kärnten 6780, Oberösterreich 24 250, Tirol 2870, Burgenland 38 353 t. Der Verbrauch Österreichs an inländischer Kohle betrug im August 246 134 t; an das Ausland wurden 392 t abgegeben. Die Kokserzeugung der inländischen Gaswerke aus ausländischer Steinkohle belief sich auf 22088 t. Aus dem Auslande wurden 390 303 t Steinkohle, 52 076 t Braunkohle und 33 496 t Koks eingeführt. An der Steinkohleneinfuhr waren beteiligt: Polnisch-Oberschlesien mit 247 446 t, die Tschechoslowakei mit 58 195 t, die Reviere Dombrowa und Krakau mit 52 073 t und andere ausländische Kohlenreviere mit 32 589 t. An Braunkohle wurden aus der Tschechoslowakei 49 231 t und aus dem übrigen Ausland 2845 t eingeführt. An Koks wurden aus der Tschechoslowakei 28 875, aus Polnisch-Oberschlesien 3688 und aus dem übrigen Ausland insgesamt 933 t bezogen. Die Gesamtlieferung von Kohle und Koks aus dem Inlande und Auslande betrug im August 722 009 t. Abgesehen vom Verbrauche der Verkehrsanstalten verbrauchten an mineralischen Brennstoffen: Wien 229 718, Niederösterreich 93 350, Steiermark 137 072, Kärnten 9211, Oberösterreich 33 039, Salzburg 2790, Tirol 3507, Vorarlberg 3910 und das Burgenland 1696 t. Die Gesamtlieferung an Kohle und Koks belief sich bei den Verkehrsanstalten auf 187 516, bei den Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerken auf 95 479, für Hausbrandzwecke auf 168 871 und bei der gesamten Industrie auf 270 143 t. Gegenüber dem Vormonat hat die inländische Kohlenförderung um 23 354 t zugenommen, die Einfuhr aus dem Auslande hat gegen Juli eine Steigerung von 440 805 auf 475 875 t erfahren.

— **Todesfall.** Kürzlich ist der pensionierte Sektionschef des Verkehrsministeriums Dr. Franz Schubert im 61. Lebensjahre plötzlich verschieden. Sektionschef Dr. Schubert begann seine Laufbahn bei der Nordwestbahn, wo er in verhältnismäßig rascher Zeit den Weg zum gesellschaftlichen Rechtskonsulenten und Zentralinspektor zurücklegte. Anläßlich der im Jahre 1909 erfolgten Verstaatlichung der Nordwestbahn wurde er mit der Stellvertretung des Nordwestbahndirektors für den administrativen Dienst betraut. Seit dem Jahre 1921 leitete er die Personalsektion im Bundesministerium für Verkehrswesen und schied mit Ende des vorigen Jahres aus dem aktiven Bundesdienste. Sektionschef Dr. Schubert hat sich auch fachschriftstellerisch betätigt und war viele Jahre Obmann des Vorstandes der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen sowie nach dem Umsturz deren Liquidierungsverwalter.

Übrige europäische Länder.

— **Anforderungen der schwedischen Eisenbahndirektion für das Haushaltsjahr 1924/1925.** Die Eisenbahndirektion hat kürzlich der Regierung ihre Anträge für das Haushaltsjahr 1924/1925

eingereicht. Sie betreffen neue Bauten und Anlagen, neue Staatsbahnbauten, Grunderwerb, rollendes Material, Einführung der durchgehenden Druckluftbremse, Stoff- und Inventarbeschaffung. Wir heben nachstehendes hervor: Bahnhöfe: Umlegung der Einführung der westlichen Stammbahn über Hammarbyleden und verbessernde Anordnungen in Zentralstation Stockholm u. a. 3 500 000 Kr., Umbau Bahnhof Lund 400 000 Kr.; Doppelbahnen und Streckenumlegungen: Zweites Gleis von Örebro über Hallsberg nach Laxå 300 000 Kr., Einrichtung schienenfreier Überfahrten 500 000 Kr., elektrische Beleuchtungsanlagen 700 000 Kr., Elektrisierung der Strecke Stockholm-Gotenburg 6 000 000 Kr.; neue Staatsbahnbauten: Sveg-Hede 300 000 Kr., Inlandbahn zwischen Volgsjön und Gällivare 1 600 000 Kr., Forsmo-Hoting 1 200 000 Kr., Hällnäs-Stenselè 600 000 Kr., Jörn-Gubblijaure 500 000 Kr. Der Gesamtbetrag stellt sich auf 15 770 000 Kr. Dr. S.

— **Der Murmanhafen.** Der Murmanhandelshafen liegt auf der Semenow-Insel der Kolabucht, die sich ungefähr 30 Meilen vom nördlichen Eismeer befindet. Er trat 1916 in Tätigkeit. Seine Reede hat eine Wasserausdehnung vom Vorgebirge Panagorij bis Drowjanij und erreicht eine Tiefe von 12 bis 35 Saschen. Die Bedeutung des Hafens kann unter der Voraussetzung der Belebung dieses reichen Gaues, der an Walderzeugnissen, Rauchwaren u. a. Überfluß hat, groß werden, da die Kolabucht nicht einfriert, weshalb die Schiffahrt den ganzen Winter über möglich ist. Die Länge der Hafenlände ist 2627 Fuß, die Tiefe des Hafens beträgt zwischen 21 und 25 Fuß bei Niederwasser. Für das Vorankerliegen kleinerer Schiffe im Hafen dient der Leichterhafen mit einer Tiefe von 12 bis 16 Fuß. Ebbe und Flut erreichen 12½ Fuß. Unter der Voraussetzung voller Leistungsfähigkeit der Murmanbahn kann der Hafen eine Ladeleistung von 100 000 t im Monat entwickeln. Dem Hafen steht eine genügende Dienstflotte zur Verfügung, die aus einem Eisbrecher von 1200 PS, Bugsierdampfern, Dampfern, Rettungsbooten, Dampfprahmen, Motorbarken u. a. in der Zahl von 36 Einheiten besteht. Ferner sind 21 Warenspeicher vorhanden. Alle Lagerhäuser besitzen Zufuhrbahnen; die Gesamtfläche der Lagerhäuser ist 1569,52 Quadratsaschen.

Vom 1. Januar bis 25. April liefen 5 Auslandsdampfer mit 14 605 t Steinkohle ein. Im bezeichneten Zeitraum sind an den baulichen und mechanischen Teilen des Hafens große Arbeiten geleistet worden. Dr. S.

— **Rumäniens Eisenbahnnetz** hat eine Länge von 11 789 km. Hiervon entfallen 7297 km auf die Staatsbahnen, 3288 km auf die vom Staate verwalteten Privatbahnen und 1205 km auf die übrigen Privatbahnen. 9391 km haben Vollspur, 1091 km Breitspur und 1307 km Schmalspur. Von den geplanten neuen Linien sind bisher die Verbindungsstrecken Arad-Großwardein, Ilva Mica-Dornawatra als Verbindung zwischen Siebenbürgen und der Bukowina ausgebaut und dem Verkehr übergeben worden. Die im Bau befindlichen Strecken haben eine Länge von 302 km. Der Umbau der bessarabischen Strecken von Breit- auf Vollspur ist noch nicht vollendet.

— **Motorwagenzüge der Schweizerischen Bundesbahnen.** Wie wir der „Neuen Zürcher Zeitung“ entnehmen, ist zur Verbesserung des Nah- und Vorortverkehrs auf geeigneten elektrisierten Linien der S. B. B. der Motorwagenbetrieb eingeführt worden, zunächst auf den Strecken Luzern-Rothkreuz und Luzern-Goldau. Als Triebwagen wurden vier- und sechsachsige Motorwagen verwendet, daneben noch sogenannte Zugführungs- und Steuerleitungswagen. Um den besonderen Anforderungen des Vorort- und Stoßverkehrs mit Motorwagen zu genügen, ist ein Teil des Rollmaterials für Vielfachsteuerung eingerichtet worden. Diese Steuerung gestattet grundsätzlich, einen oder mehrere in einem Zuge beliebig eingereihte Motorwagen von bestimmten Stellen des Zuges aus gleichmäßig zu steuern. Dadurch wird die Bildung verschiedener für besondere Zwecke geeigneter Zugformationen ermöglicht, die z. B. bei festlichen Massentransporten gerade bei Kopfbahnhöfen wie Zürich und Luzern von ganz bedeutendem Vorteile in der raschen Abfertigung sein werden.

Die Verwendung der Motorwagenzüge ist vorzugsweise folgendermaßen gedacht: 1. der gewöhnliche Motorwagenzug; 2. der einfache Pendelzug und 3. der doppelte Pendelzug. Die sechsachsigen Motorwagen entwickeln eine Stundenleistung von etwa 800 PS und ihre Maximalgeschwindigkeit beträgt 75 km/Std. Werden die Motorwagen ausnahmsweise als gewöhnliche Personenwagen verwendet, so können sie in Zügen bis zu 90 km/Std. Geschwindigkeit verkehren. Die vierachsigen Motorwagen haben etwa 500 PS Stundenleistung mit einer Maximalgeschwindigkeit von 75 km/Std. Die Motorwagen beider Serien sind mit automatischer, die sechsachsigen auch mit nichtautomatischer Westinghousebremse ausgerüstet. Bei den Pendelzügen kommen motorlose Zugführungswagen zur Verwendung, mit einem an einem Wagenende eingebauten, komplett eingerichteten Führerstand, von dem aus ein oder mehrere Motorwagen durch Vielfachsteuerung ferngesteuert werden können. Zur Vergrößerung der Pendelzüge dienen noch mit der Steuerleitung eingerichtete gewöhnliche Personen- und Gepäckwagen, die zwischen die Motor- und Zugführungswagen eingereiht werden.

Der Betrieb dieser Motorzüge vollzieht sich folgenderweise. Der gewöhnliche Motorwagenzug besteht aus einem arbeitenden Motorwagen an der Spitze und mit Anhängewagen nach Bedarf. Der einfache Pendelzug wird aus einem Motorwagen am einen Ende und einem Zugführungswagen am anderen Ende des Zuges mit dazwischen eingereihten Steuerleitungswagen zusammengesetzt. Da der Zug damit von beiden Enden aus geführt werden kann, fallen Umstellbewegungen auf den Endstationen fort. Der Motorwagenführer hat wie bei einem Tramwagen nur den Stand zu wechseln, da der Pendelzug nach der einen Richtung gezogen, nach der andern Richtung ohne Verminderung der Fahrgeschwindigkeit vom Motorwagen geschoben wird. Der doppelte Pendelzug kommt zur Verwendung, wenn der einfache zur Bewältigung des Verkehrs nicht mehr ausreicht. Er besteht aus zwei Motorwagen und einer Anzahl Steuerleitungswagen mit oder ohne Zugführungswagen. Auch hier fallen die Rangierbewegungen weg. Der doppelte Pendelzug kann jeden Stoßverkehr bewältigen. Schutzwagen werden in die Motorwagenzüge nicht eingestellt.

Die Motorwagenzüge werden einmännig durch den Motorwagenführer geführt. Um Betriebsunfällen bei plötzlicher Dienstunfähigkeit des Führers vorzubeugen, sind sowohl die Motorwagen als auch die Zugführungswagen mit einer Sicherheitssteuerung ausgerüstet. Sobald der Führer die Steuerkurbel losläßt und das Pedal freigibt, wird der Hauptstrom automatisch ausgeschaltet und die Bremse des ganzen Zuges betätigt. Dazu ertönt eine Alarmpfeife, damit sofort das Zugbegleitpersonal aufmerksam gemacht wird und das Notwendige veranlassen kann.

— **Direkte Tarife Ungarn-Triest.** Ende Oktober fand, wie der Allg. Tarifanzeiger (Wien) berichtet, in Budapest eine Besprechung von Vertretern der ungarischen, österreichischen, südslawischen und italienischen Eisenbahnverwaltungen statt, welche auf Einladung von ungarischer Seite die Frage der Einführung eines direkten Tarifes zwischen ungarischen Stationen und dem Seehafen Triest der Erörterung unterzog. Es handelt sich um einen direkten Tarif etwa nach dem Muster des ungarisch-adriatischen Eisenbahnverbandes, der in der Vorkriegszeit bestanden hat und damals im wesentlichen auf die Förderung des ungarischen Hafens Fiume gerichtet war. Die politischen Verhältnisse haben das Interesse an Fiume gemindert. Durch Zugeständnisse aller an dem Verkehr beteiligten Bahnverwaltungen soll der ungarischen Volkswirtschaft ein direkter Tarif von und nach Triest zur Verfügung gestellt werden, der Ungarn mit einem leistungsfähigen Hafenplatz verbindet.

— **Der Achtstundentag und die französischen Eisenbahnen.** Der Achtstundentag hat in Frankreich nach einer Feststellung von Marcel Peschaud im Jahre 1922 für die französischen Eisenbahngesellschaften einen Betrag von 1500 Millionen Franken erfordert. Der Fehlbetrag der Bahnen belief sich auf 1150 Millionen und ohne Achtstundentag hätte die Rechnung mit einem Überschuß der Einnahmen von rund 300—400 Millionen geschlossen.

— **Zu Lande von Calais nach Kairo.** Nach englischen Berichten wird in Palästina der Plan erwogen, eine durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Calais und Kairo zu schaffen. Es fehlt zu diesem Zweck nur noch eine etwa 250 km lange Eisenbahn Haifa-Tripolis über Beirut; sie könnte in 5 Jahren gebaut werden und würde etwa 1 Million Pfund kosten. Sowohl die lange Bauzeit wie die hohen Baukosten hängen damit zusammen, daß in der Nähe von Ras-en-Nakurah ein Tunnel erbaut werden müßte. Als Unternehmer soll entweder die englische und die französische Regierung oder eine englisch-französische Gesellschaft auftreten.

Wenn dieses Schlußglied vorhanden wäre, könnte man in fünf Tagen von Calais nach Kairo zu Lande reisen. Bezeichnenderweise ist für den Weg durch Europa die Verbindung Paris-Lyon-Turin-Mailand-Triest-Belgrad, nicht der nähere Weg über Süddeutschland, Österreich und Ungarn, dann über Sofia und Adrianopel nach Konstantinopel in Aussicht genommen. Eine Fähre müßte den Verkehr über den Bosporus vermitteln. Von dort würde die Reise über Skutari, Ismid, Eskischehir, Konia, Aleppo, Homs, Beirut, Haifa bis Kantara fortgesetzt werden, von wo bekanntlich die Engländer eine Kriegsbahn nach Palästina vorgestreckt hatten, die für Friedenszwecke erhalten bleibt. Dort müßte der Suezkanal wieder auf einer Fähre überschritten werden, und dann wäre der unmittelbare Zugang nach Kairo erreicht.

— **Wagenmangel in Frankreich.** Über die Ursachen des Wagenmangels in Frankreich, über den wir bereits in unserer

Nr. 45 (S. 748) berichtet haben, und der einen ganz außerordentlichen Umfang angenommen zu haben scheint, schreibt das Verbandsorgan der Eisenbahner „La Tribune des Cheminots“: „Die Wahrheit, die einzige Wahrheit ist, daß es an Personal mangelt und daß Wagen in genügender Menge vorhanden sind. Heute ist die Nordbahn so weit, daß sie in allen Bezirken Werber unterhält, die für jeden Mann, den sie für den Eisenbahndienst ihr zuführen, eine Prämie von 50 Fr. erhalten.“ Der Regiebetrieb der rheinischen Bahnen hat den französischen Bahnen so viel Personal entzogen, daß diese nicht mehr im Stande sind, den normalen Herbstbetrieb störungslos abzuwickeln.

— **Die neue Regierung in Spanien und die Eisenbahnen.** Konnte in Nr. 43, S. 716 d. Ztg. noch berichtet werden, daß die Stellung der neuen militärischen Regierung in Spanien zur Eisenbahnfrage noch ungewiß sei, so kann aus neueren Handlungen dieser Regierung wenigstens soviel geschlossen werden, daß sie nicht nur den Staatshaushalt von den Zuschüssen, die bisher den Eisenbahngesellschaften gewährt worden sind, zu entlasten gedenkt, sondern die Eisenbahnfrage im ganzen anzufassen und sie von höheren Gesichtspunkten aus zu lösen beabsichtigt. Eine Verstaatlichung der Privatbahnen dürfte zwar den Wünschen der jetzigen Regierung entsprechen, doch stehen der Erfüllung dieses Wunsches sehr erhebliche Hindernisse im Wege: es wird kaum möglich sein, die 1500 Millionen Peseten aufzubringen, die nötig sind, um die Eisenbahnaktien in staatliche Schuldverschreibungen umzuwandeln. Gegen Mitte Oktober hat die Regierung die Kreise, die am Eisenbahnverkehr beteiligt sind, aufgefordert, bis Ende des Monats Anregungen in bezug auf die Neuordnung des Eisenbahnwesens vorzulegen. Zugleich ist ein Ausschuß, bestehend aus drei höheren Offizieren, zur Erörterung der einschlägigen Fragen eingesetzt worden, und 25 Unterausschüsse untersuchen in verschiedenen Bezirken die Frage der Betriebsergebnisse der Eisenbahnen und sollen Vorschläge wegen der Abschaffung der Staatszuschüsse machen.

Die etwa 80 kleineren Eisenbahngesellschaften Spaniens haben Mitte Oktober eine Versammlung abgehalten, um ihre Lage zu besprechen. Sie haben zum Teil ganz andere Interessen als die beiden großen Gesellschaften, die sich in die Hauptstrecken des spanischen Eisenbahnnetzes teilen und die infolge gegenseitigen Aktienbesitzes und ähnlicher wirtschaftlicher Beziehungen geradezu als e i n Unternehmen angesprochen werden können. Das Ergebnis der Bestrebungen war eine Eingabe an die Regierung, in der die kleinen Eisenbahngesellschaften in drei Gruppen eingeteilt werden: solche mit Staatsunterstützung, für die eine Veränderung der Grundlage für die Staatsunterstützung gefordert wird, solche, bei denen die wirtschaftlichen Schwierigkeiten durch eine Neuregelung der Tarife beseitigt werden können, und solche, namentlich kleinere Unternehmungen, die wegen des Wettbewerbs der Straße ihre Tarife nicht erhöhen können. Für diese letzte Gruppe wird ein Staatszuschuß verlangt, der durch Erhebung einer Steuer auf die erhöhten Tarife der zweiten Gruppe aufgebracht und so bemessen werden soll, daß die Gesellschaften einen angemessenen Überschuß erzielen und ihre Anlagen zeitgemäß ausbauen können. Hierdurch wäre sicher den kleinen Gesellschaften geholfen; es scheint aber zweifelhaft, ob die Erträgnisse der genannten Steuer genügen werden, um sie ausreichend zu unterstützen.

Wie sich die Regierung zu den obengenannten Vorschlägen stellt, ist noch nicht bekannt, doch erwartet man nach ihrem bisherigen Verhalten, daß sie eines Tages die Öffentlichkeit mit einer Verordnung überraschen wird, die das Eisenbahnwesen neu regelt.

Eine neuere Verfügung der Regierung ordnet an, daß alle Direktoren und Beamten von Unternehmen, die öffentlichen Zwecken dienen, also auch von Eisenbahnen, aus dem Dienst zu scheiden haben, wenn sie bisher politische Stellungen eingenommen haben; man will also Politik und Verkehrswesen scharf voneinander trennen.

— **Unfälle bei den englischen Eisenbahnen.** Der übliche Jahresbericht des mit der Untersuchung von Eisenbahnunfällen beauftragten Beamten des englischen Verkehrsministeriums besteht aus drei Teilen, die sich auf Zugunfälle, Unfälle der Reisenden und der Bahnbediensteten beziehen. Zu Untersuchungen durch das Ministerium haben 28 Zugunfälle Anlaß gegeben, die höchste Zahl seit 11 Jahren, abgesehen von 1913 und 1919, wo sie 30 betrug. Die Zahl der Zusammenstöße entspricht mit 16 dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre, die Zahl der Entgleisungen ist mit 6 doppelt so groß. Sehr peinlich für die Eisenbahngesellschaften ist die Feststellung, daß 5 Unfälle auf mangelhafte Beschaffenheit von Lokomotiven und Wagen zurückzuführen sind, eine Ursache für Unfälle, die in den letzten 10 Jahren nur zweimal vorgekommen ist. Daß außerdem 5 Unfälle durch den mangelhaften Zustand der Strecke und der Signaleinrichtungen verursacht worden sind, gibt Anlaß zu der Bemerkung, daß noch vieles vom Kriege her wieder gut zu machen ist und viele Instandsetzungsarbeiten nachzuholen sind. Sechs Zugunfälle hatten ihren Grund darin, daß die Lokomotivführer Warnungssignale unbeachtet ließen; in bezug auf diese wird bemerkt, daß selbsttätige Vorrichtungen zum Anhalten der Züge diese Unfälle hätten verhindern können.

Bei Zugunfällen kamen 5 Reisende zu Tode und 406 wurden verletzt, bei den anderen Unfällen waren die Zahlen 73 und 1820. Verhältnismäßig, d. h. im Vergleich zu früheren Jahren, ist das ein günstiges Ergebnis, aber an sich, sagt Railway Gazette, also eine Zeitschrift, die sicher den Eisenbahnen freundlich gesinnt ist, ist es unbefriedigend, daß täglich 6 Reisende zu Schaden kommen. Bei vielen Unfällen, die Reisende betreffen, trägt allerdings die Eisenbahn keine Schuld; das gilt namentlich in bezug auf das Besteigen und Verlassen von noch oder schon in Fahrt befindlichen Zügen. Dies ist zwar strafbar, aber obgleich im letzten Jahr 794 Reisende dabei verunglückt sind, davon 16 tötlich, hört man nie davon, daß gegen Reisende, die aussteigen, ehe der Zug hält, oder ihn besteigen, wenn er sich bereits in Bewegung gesetzt hat, vorgegangen worden wäre. Erheblich ist auch die Zahl der Personen, die bei unbefugtem Betreten der Bahnanlagen zu Schaden gekommen sind; hier sind 132 Todesfälle und 59 Verletzungen zu verzeichnen.

Bei den Unfällen, die Eisenbahnbedienstete betroffen haben, wird in unserer Quelle mit Genugtuung festgestellt, daß hier eine Besserung gegen die Vorjahre festzustellen ist. Am meisten scheinen die Streckenarbeiter gefährdet zu sein. Das beste Mittel zur Bekämpfung dieser Unfälle wird in der Belehrung der Bediensteten über die Gefahren, die ihnen drohen, gesehen. Anfänge dazu sind z. B. auch durch Verteilung von aufklärenden Schriften gemacht worden. Die englischen Eisenbahnen begegnen sich in diesem Bestreben mit den deutschen Reichsbahnen, und auch die Mittel, die sie anwenden, sind ähnlich.

— **Erweiterung der Londoner Untergrundbahn.** Teils um dem Verkehrsbedürfnis zu genügen, teils um die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen, plant die Londoner Untergrundbahn umfangreiche Erweiterungsarbeiten. Die jetzt in Clapham Common endigende City- und Südlondoner Eisenbahn soll über Wimbledon bis North Morton um 8 km verlängert werden, wovon der größte Teil Tunnelstrecke ist. Hier sind sieben Haltestellen anzulegen. Zum Tunnelbau sollen neue Maschinen mit elektrischem Antrieb benutzt werden, mit deren Hilfe ein täglicher Vorschub von 6 bis 7,5 m erreicht werden soll. Der Bau der beiden Tunnel, von denen jeder ein Gleis aufnimmt, soll an einer ganzen Anzahl von Stellen in Angriff genommen werden. Die neuen Untergrundbahnhöfe sollen alle mit Rolltreppen ausgestattet werden. Am Ende der Strecke soll ein Wagenschuppen für 250 Wagen errichtet werden.

Die Haltestellen Waterloo, Piccadilly und Leicester Square sollen durch Einbau von Rolltreppen und selbsttätigen Fahrkartenverkäufern in ihrer Leistungsfähigkeit erheblich erhöht werden. Sie hatten 1909 zwischen 12 und 20 Millionen Fahrgäste, dieses Jahr zwischen 30 und 50 Millionen, und die Aufnahmefähigkeit soll nunmehr bis zu 100 Millionen gesteigert werden.

— **Eine Eisenbahn ohne Aufenthalte.** In einem Park in Southend-on-Sea (England) ist kürzlich eine 275 m lange Eisenbahn als Probebetrieb in Gang gesetzt worden, die als eigenartig bezeichnet werden kann. Die Züge laufen nämlich ohne anzuhalten, aber durch Stellen, wo Reisende aufgenommen und abgesetzt werden — Haltestellen kann man sie in diesem Falle nicht nennen —, mit verminderter Geschwindigkeit. Die Wagen erfassen mit Klauen eine Schraubenspindel, die mitten im Gleis liegt und in Umdrehung versetzt wird. Auf der freien Strecke hat die Schraubenspindel steile Gänge, so daß die Wagen mit einer Geschwindigkeit von etwa 39 km laufen; vor den Bahnsteigen ist die Steigung der Schraube erheblich flacher, und die Wagen fahren infolgedessen mit 2,5 bis 5 km Geschwindigkeit, also so langsam an den Bahnsteigen entlang, daß sie ohne Gefahr bestiegen und verlassen werden können. Dabei vergrößert sich auf der Strecke der Abstand der Wagen voneinander. Da sie durch die Schraubenspindel mittels der an dieser angreifenden Klauen zwangsläufig bewegt werden, können sie einander nie einholen, so daß ein Auffahren eines Wagens auf den vorhergehenden unmöglich sein soll. Eine besondere Vorrichtung führt die Wagen an den Enden der Strecke auf die Schraubenspindel für die entgegengesetzte Fahrrichtung über.

Der der Versuchsbahn zugrunde liegende Gedanke ist nicht neu; er soll schon vor 10 Jahren aufgetaucht sein. Es werden einer so gebauten Eisenbahn viele erhebliche Vorzüge nachgesagt; so soll z. B. der Kraftverbrauch, bezogen auf das Personenkilometer, nur ein Viertel desjenigen bei einem elektrischen Zug sein. Uns will aber erscheinen, daß der Durchführung des Gedankens für einen großstädtischen Massenbetrieb, für den die Eisenbahn von ihren Erfindern und einer

ı diesem Zwecke gegründeten Aktiengesellschaft gedacht ist · die Versuchsanlage soll 18 000 Fahrgäste in der Stunde befördern können —, sehr erhebliche praktische Schwierigkeiten n Wege stehen dürften.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnverbindung von Singapore mit dem Festland.** er Eisenbahndamm, der die Insel Singapore mit dem Festlande erbindet, ist kürzlich fertiggestellt und am 1. Oktober zum sten Male von durchgehenden Zügen befahren worden. Der amm ist etwas über 1 km lang und enthält in der Nähe des nen Endes einen Durchlaß für kleinere Schiffe. Die Fertigellung des Dammes ermöglicht die Führung durchgehender üge zwischen Bangkok und Singapore, an denen die Staatsahnen von Siam und diejenigen der Vereinigten Malayenaaten beteiligt sind. Die Reise von Bangkok nach Singapore oll planmäßig 2½ Tage dauern. Die durchgehenden Züge ihren Schlafwagen.

— **Die Eisenbahnen von Java.** Java ist zwar nicht die größte nter den Inseln von Holländisch Indien; es wird mit seinen 31 600 qkm von Sumatra, das 653 200 qkm groß ist, um ein lehrfaches übertroffen. Java hat aber ein weit höher entickeltes Eisenbahnnetz als Sumatra. Während die letztenannte Insel nur 1450 km aufzuweisen hat, sind die Staatsahnen von Java allein 2500 km lang, und dazu kommen noch wölf Privatbahnen mit zusammen 2300 km Länge. Die Insel, ie sich auf etwa 1025 km von Osten nach Westen erstreckt, abei aber nur 50 bis 200 km breit ist, ist also ungefähr so groß ie Bayern, Württemberg, Baden, Hessen und Elsaß-Lothringen usammen, hat aber eine Bevölkerung von 35 Millionen Köpfen, on denen 135 000 Europäer sind. Die Eisenbahnen, meist in lapspur, 1,067 m, zum kleinen Teil auch in Regelspur angelegt, erteilen sich ziemlich gleichmäßig über die ganze Insel, und assen nur die Südküste frei.

Batavia, die Hauptstadt, liegt einige Kilometer von seinem lafen, Tandjong Priok, entfernt und ist mit ihm durch eine isenbahn verbunden. Ein im Bau begriffener neuer Bahnhof ı Tandjong Priok, der noch dieses Jahr eröffnet werden soll, egt in einiger Entfernung vom Hafen, so daß die Verbindung urch eine Straßenbahn hergestellt werden muß. Die von atavia ausgehende Hauptstrecke führt zunächst nach Osten nd erreicht bei Cheribon wieder die Nordküste, dann wendet ie sich landeinwärts und führt bis Djokjakarta, dem Hauptort es Zucker erzeugenden Bezirks, beinahe an die Südküste, um ann, die Insel durchquerend und Soerakarta und Madion im nnern berührend, bei Soerabaja, dem Haupthandelshafen, die ordküste zu erreichen. Sowohl von Batavia nach Westen bis erang, wie von Soerabaja nach Osten bis Banjoewangi, ertrecken sich Verlängerungen, so daß die ganze Länge der Insel nit der Eisenbahn durchfahren werden kann. Batavia und Djokjakarta sind durch eine zweite Eisenbahn verbunden, die eiter südlich verläuft und u. a. Bandoeng, den Hauptort des hinin erzeugenden Bezirks, berührt. Zwischen beiden geannten Eisenbahnen besteht noch eine Querverbindung westch von Bandoeng. Von Soerakarta, an der Hauptstrecke, führt ine Zweigbahn nach Semarang, einem verkehrsreichen Hafen n der Nordküste, der mit dem schon genannten Cheribon durch ine rund 200 km lange Dampfstraßenbahn verbunden ist. Von er Hauptstrecke gehen noch eine Anzahl Zweigbahnen aus, nd außerdem bestehen noch zwischen einigen Orten Dampftraßenbahnen. Abgesehen von einem zweiten Punkt am Ostnde ist Tjilatjap der einzige Punkt, wo die Eisenbahn an die üdküste austritt; sie verbindet diesen Hafen mit dem Vereinigungspunkt der beiden zuerstgenannten Eisenbahnen.

Nach dem zurzeit gültigen Fahrplan dauert die Reise von atavia nach Soerabaja anderthalben Tag, wobei unterwegs bernachtet werden muß, weil aus Sparsamkeitsgründen nachts eine Züge verkehren.

Die Staatseisenbahnen von Java werden zusammen mit den traßenbahnen vom Ministerium der öffentlichen Betriebe veraltet. Ihr Betrieb ergibt befriedigende Überschüsse. 1917 urden über 44 Millionen Gulden eingenommen und 1 455 775 000 leisende befördert. Seitdem sind Einnahmen und Verkehr geliegen.

Im Staatshaushalt von Niederländisch Indien für 1922 waren 3 Millionen Gulden für den Ausbau des Eisenbahnnetzes voresehen. Ein Teil dieses Geldes ist verausgabt worden, da aber ie wirtschaftliche Lage ungünstig war, hat man mit der Ausihrung der geplanten Bauten zurückgehalten. Da sich nunehr der Handel wieder hebt, wird auch wieder tatkräftiger an ie Bauarbeiten herangetreten. Beträchtliche Fortschritte sind ei den Arbeiten zur Einführung elektrischen Betriebes im ezirk von Batavia gemacht worden, und die Aufnahme dieser Betriebsart ist auf einer Strecke noch in diesem Jahre zu erwarten. Die Verkehrsangelegenheiten in diesem Bezirk können zurzeit nicht als auskömmlich bezeichnet werden. Die Wagen sind alt und bieten keine Bequemlichkeit, die Züge fahren langsam. Besserung zu schaffen hat jedoch Schwierigkeiten, obgleich ein Ausschuß mit dieser Aufgabe befaßt ist. Es muß dabei mit fünf Gesellschaften verhandelt werden, deren Eisenbahnstrecken im Wettbewerb miteinander stehen, und auch die Schiffahrt muß berücksichtigt werden. Die Rechte der einen Gesellschaft laufen noch 48 Jahre, und da sie bei dem jetzigen Betrieb gute Geschäfte macht, wird sie kaum dafür zu haben sein, hohe Aufwendungen für den Ausbau ihrer Anlagen zu machen.

Die Lokomotiven der Eisenbahnen von Java scheinen mit Holz gefeuert zu werden, und da dieses mit der Zeit schwerer zu beschaffen ist, muß die Verwaltung auf die Einführung elektrischen Betriebes bedacht sein. Für die nächsten drei Jahre sind Planungen aufgestellt, deren Durchführung zunächst 5 Millionen Gulden erfordern wird. Die erste Strecke, auf der die Dampfkarft durch Elektrizität ersetzt wird, ist diejenige von Batavia nach Meester Cornelis, einem Wohnort für Europäer, der 16 km von der Hauptstadt entfernt ist. Die Strecke soll zweigleisig ausgebaut werden. Es soll ein Zehnminutenverkehr eingerichtet werden. Die Elektrizität wird durch Wasserkraft an einer etwa 110 km von Batavia entfernten Stelle als Drehstrom erzeugt und mit 70 000 Volt Spannung an die Verwendungsstelle geleitet werden. In zwei Unterwerken wird der Strom in Gleichstrom von 1500 Volt umgewandelt.

Daß außer den schon erwähnten 5 Millionen noch weitere Gelder für die Einführung elektrischen Betriebes werden verfügbar gemacht werden, ist mit Bestimmtheit zu erwarten, doch werden sie nicht ausreichen, um eine soweit gehende Elektrisierung durchzuführen, wie es wünschenswert erscheint. Deutsche und amerikanische Kreise haben schon versucht, die Mittel für die Einführung elektrischen Betriebes auf allen Eisenbahnen Javas aufzubringen, aber bisher vergeblich. Immerhin dürften die jetzt im Gange befindlichen Arbeiten auch für Deutschland die Möglichkeit bieten, sich an den dafür nötigen Lieferungen zu beteiligen. Gegen den englischen Wettbewerb anzukommen wird zwar nicht ganz leicht sein, aber das gute Verhältnis zwischen Deutschland und Holland dürfte vielleicht doch zu seinem Teil dazu beitragen, daß Deutschland an diesen Lieferungen beteiligt wird.

— **Die Lage der amerikanischen Eisenbahnen.** Die Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten blicken mit Genugtuung auf den vergangenen Sommer zurück. Trotz eines Verkehrs von noch nie dagewesener Stärke, sind Störungen und Stauungen ganz ausgeblieben, und trotz des schlechten Zustandes der Lokomotiven und Wagen, eine Folge des Ausstands in den Werkstätten, haben nicht nur alle angeforderten Wagen gestellt werden können, sondern es hat sich sogar ein Überschuß ergeben. Voraussichtlich werden die Eisenbahngesellschaften es dieses Jahr zu dem Überschuß von 5,75 % bringen, den ihnen das Verkehrsgesetz von 1920 zubilligt. Die Sparmaßnahmen, die zu diesem Ergebnis beigetragen haben, haben den Unterhaltungszustand nicht verschlechtert, im Gegenteil sind höhere Beträge als je zuvor — mit Ausnahme des Jahres 1920 — für die Unterhaltung der Anlagen und Ausrüstung aufgewendet worden. Der einzige Rückschritt, der zu verzeichnen ist, betrifft die Streckenlänge, die kleiner ist, als im Jahre 1915, während in den vorhergegangenen 10 Jahren die Netzlänge sich um 20 % vergrößert hatte. Die Eisenbahngesellschaften sehen mit Zuversicht in die Zukunft, obgleich sie fürchten, daß ihnen die Gesetzgebung in der nächsten Zeit noch manche Fesseln anlegen wird.

— **Die kanadischen Eisenbahnen im Jahre 1922.** Die Kanadischen Staatsbahnen beginnen sich von den Kriegsfolgen zu erholen. Im Jahre 1921 konnten die Einnahmen die Betriebsausgaben nicht decken, vom Schuldendienst gar nicht zu reden. Dieser Zustand hielt auch in den ersten Monaten des Jahres 1922 an, dann trat aber eine Besserung ein. Um nach einer ungewöhnlich guten Ernte den Verkehr zu fördern, wurden die Frachtsätze zunächst für Getreide, dann auch für andere Güter, zum Teil bis 25 % herabgesetzt. Die Folge war eine Zunahme des Verkehrs, aber eine Verminderung der Einnahmen, allerdings nur um 0,73 %. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr gingen gleichzeitig um 11,6 % zurück. Da aber die Löhne herabgesetzt, eine Anzahl Ersparnismaßnahmen durchgeführt wurden und die Preise fielen, wurde schließlich ein Überschuß aus dem Betriebe von 2,2 Mill. Dollar erzielt. Durch den Schuldendienst ging dieser Überschuß allerdings wieder verloren, und es entstand ein Fehlbetrag von 60,25 Mill., 12,4 Mill. weniger als im Vorjahre.

Der Verkehr hat im Jahre 1922 um 12 % zugenommen. Die Durchschnittsladung eines Güterzugs war um 27,6 t, die eines

Güterwagens um 1,6 t größer als im Vorjahre. Die Durchschnittsentfernung, auf die 1 t befördert wurde, betrug 477 km.

Die Wagengestellung bei den kanadischen Eisenbahnen hat im Jahre 1922 stark unter dem Ausstand der Werkstättenarbeiten bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten gelitten. Da letzteren infolge des Stilliegens der Werkstätten Wagen fehlten, hielten sie kanadische Wagen, die beladen die Grenze überschritten hatten, nach der Entladung zurück. Am 1. Oktober waren über 20 000 kanadische bedeckte Güterwagen in den Vereinigten Staaten, und bis Ende des Jahres waren davon erst 3260 nach Kanada zurückgekehrt. Dafür hatten allerdings am 1. November die kanadischen Bahnen 8367 Kohlenwagen aus den Vereinigten Staaten auf ihren Gleisen.

Die Kanadischen Staatsbahnen umfassen ein Netz von 36 460 km Länge und dürften damit nach der Deutschen Reichsbahn das größte, einheitlich verwaltete Netz der Welt darstellen. Ihr Betriebsmittelpark besteht aus 3476 Lokomotiven, 3583 Personen- und 122 362 Güterwagen; dazu kommen noch 7719 Dienstfahrzeuge.

Die kanadischen Privatbahnen haben bessere Betriebsergebnisse aufzuweisen. Ihre Überschüsse beliefen sich auf 19,45 % der Roheinnahmen gegen 17,72 im Vorjahre. Der Reingewinn war um 2 Mill. Dollar höher, obgleich die Einnahmen um 6 Mill. zurückgegangen sind. Für das Jahr 1923 hat die Kanadische Pacific-Eisenbahn 36 Lokomotiven, 12 Saalwagen mit Büfett, 12 Schlafwagen, 15 Wagen 1. Klasse, 12 Postwagen und 12 Wagen für Siedler bestellt.

— **Günstige Betriebsergebnisse der südamerikanischen Eisenbahnen.** Die Beendigung des Krieges brachte für die Eisenbahnen Südamerikas zunächst eine Verkehrshochflut, auf die aber dann bald ein Rückschlag folgte. Der dadurch hervorgerufene Tiefstand scheint nunmehr überwunden zu sein, denn die meisten Eisenbahnen von Südamerika kündigen für das erste Halbjahr 1923 Dividenden an, die einen Vergleich mit den guten Jahren der Vorkriegszeit nicht zu scheuen brauchen. Ein englischer Bericht begrüßt diese Tatsache mit besonderer Genugtuung, weil der größte Teil englischen Geldes, das im Ausland angelegt ist, für südamerikanische Eisenbahnen hingegeben worden ist. Die Buenos-Aires- und Pacific-Eisenbahn gibt z. B. 7 % Dividende, ein Ergebnis, das seit 15 Jahren nicht wieder dagewesen ist; die Gesellschaft hat allerdings den Vorteil, nur ein sehr geringes Aktienkapital zu besitzen. Ähnlich stehen die führenden argentinischen Eisenbahnen da und auch die untergeordneten haben bessere Betriebsergebnisse aufzuweisen als mindestens in den drei letzten Jahren. Nicht ganz so günstig sind die wirtschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahnen von Uruguay, die sich erst jetzt von einem Darniederliegen des Viehhandels zu erholen beginnen. In Brasilien nähert sich die Sao Paulo-Eisenbahn den Ergebnissen ihrer besten Zeiten vor dem Kriege; die übrigen brasilischen Eisenbahnen leiden unter ungünstigen Tarifen, die ihnen ihre Genehmigungsurkunde auferlegt, und unter dem schlechten Stande der Währung. In Chile haben namentlich die Eisenbahnen, die Salpeter befördern, gute Betriebsergebnisse aufzuweisen. Endlich können auch die Eisenbahnen von Cuba günstig über den Verlauf der ersten Hälfte des Jahres 1923 berichten. Man sieht daher in den beteiligten Kreisen die Zukunft als gewinnbringend an.

— **Eisenbahnanleihe in Chile.** Chile hat eine Anleihe in Höhe von 500 000 £ aufgenommen, um eine Verbesserung des Betriebes der Andenquerbahn zu ermöglichen, ferner um diese Bahn mit neuzeitlichen Betriebsmitteln und sonstiger Ausrüstung auszugestalten, endlich um auf gewissen Strecken elektrischen Betrieb einzurichten, sowie um die Betriebsstörungen durch Schneeverwehungen in den Anden durch geeignete bauliche Anlagen zu verringern. Auch zur Schuldentilgung dieser Bahn soll ein Teil der Anleihe verwendet werden.

— **Bahnbau in Argentinien.** Die argentinischen Staatsbahnen umfassen ein Netz von 6100 km Länge. Die Regierung plant den Neubau von weiteren Eisenbahnen in einer Gesamtlänge von nahezu 4000 km, im Verhältnis zu den bestehenden Bahnen, also eine sehr erhebliche Ausdehnung des bestehenden Verkehrsnetzes. Die Neubaustrecken sollen zum großen Teil die fruchtbaren Gegenden des subtropischen Nordargentiniens erschließen, denen es, um ihre Fruchtbarkeit auszunutzen, noch an Verkehrsmöglichkeiten fehlt. Es befinden sich aber unter den geplanten Bauten auch eine Anzahl ziemlich aussichtsloser Strecken in Patagonien. Die Kosten, etwa 30 Mill. Pfd. Sterl., werden voraussichtlich durch eine Anleihe in England aufgebracht werden, über welche die beiden Regierungen bereits verhandeln. Das englische Großgewerbe, soweit es am Eisenbahnbau und an der Herstellung von Eisenbahnbedarf beteiligt ist, erwartet als Gegenleistung für die Hergabe des Geldes durch den englischen Geldmarkt, daß ihm die mit der Erweiterung des argentinischen Eisenbahnnetzes verbundenen Lieferungen und Leistungen zufallen werden. Englische Geldgeber haben schon hohe Beträge in argentinischen Privatbahnen angelegt. Einer Beunruhigung unter ihnen, die durch den Ausbau des Staatsbahnnetzes versucht werden könnte, wird dadurch vorzubeugen gesucht, daß versichert wird, die neuen Staatsbahnen wären so angelegt, daß sie den bestehenden Privatbahnen keinen Wettbewerb bereiten können.

Rechtspflege.

— **Verwirkung der Ersatzansprüche. Welchen Einfluß hat es, wenn der annehmende Beamte bei Abschluß des Frachtvertrages weiß, daß die für die Beförderung erforderlichen Vorschriften nicht eingehalten sind und dennoch das Gut annimmt?** (Urteil des OLG. Hamm vom 26. 4. 1923, 9. U. 194/22.) Aus den Gründen des gegen den Eisenbahnfiskus ergangenen Urteils: Es kann dem Beklagten weiter auch darin nicht beigepflichtet werden, daß die Klägerin insofern die erlassenen Sicherheitsvorschriften außer acht gelassen habe, als die Sendung wegen des 500 ℳ übersteigenden Wertes als Expreßgut nicht habe aufgegeben werden dürfen. Die Bestimmung, auf die sich der Beklagte beruft, lautet nach seiner eigenen Angabe: „Wird der Wert oder das Interesse an der Lieferung auf mehr als 500 ℳ angegeben, so werden die Gegenstände zur Expreßgutbeförderung nicht angenommen.“ Der Wortlaut der Bestimmung läßt deutlich erkennen, daß hier nicht eine vom Absender zu beobachtende Sicherheitsmaßregel vorgeschrieben, vielmehr eine Anweisung an die Beamten der Bahn erteilt wird; die Beamten sollen solche Gegenstände zur Beförderung nicht annehmen. Geschieht das gleichwohl, so mag eine Verletzung der gegebenen Vorschriften durch den Beamten vorliegen; ein Unterlassen einer angeordneten Sicherheitsmaßregel durch den Absender ist dagegen nicht erfolgt und nur für diesen Fall schließt § 96 EVO. die Haftpflicht des Fiskus aus. Wollte man aber selbst annehmen, daß die Wahl der nicht zulässigen Beförderungsart objektiv einen Verstoß gegen vorgeschriebene Sicherheitsmaßregeln im Sinne des § 96 EVO. darstellte, so würde die Berufung auf den Ausschluß seiner Haftung daran scheitern, daß der Fiskus das Gut zur Beförderung als Expreßgut angenommen hat, obwohl ihm die Eigenschaft des Gutes als Kostbarkeit und der die Summe von 500 ℳ übersteigende Wert bekannt war. In der Rechtsprechung des Reichsgerichts (vergl. Entsch. Bd. 95 S. 58, Bd. 97 S. 327) hat sich in immer bestimmterer Form der Gedanke durchgesetzt, daß auch für ein beim Vertragsschluß begangenes Verschulden nach den Regeln des Vertragsrechtes grundsätzlich gehaftet werden muß. Die Verletzung einer auch schon beim Vertragsschluß gegebenen Rechtspflicht wird besonders darin erblickt, wenn eine Vertragspartei es entgegen den Regeln von Treu und Glauben und entgegen den Anschauungen des redlichen Verkehrs vorsätzlich oder fahrlässig unterläßt, beim Vertragsschlusse auf Umstände hinzuweisen, die erkennbar geeignet sind, den Vertragszweck zu vereiteln. Dieser Grundsatz muß im Hinblick auf die Monopolstellung der Eisenbahn und den damit zusammenhängenden Kontrahierungszwang ganz besonders im Verkehr zwischen der Eisenbahn und dem Publikum zur Geltung kommen. Denn hier steht es einmal nicht — wie sonst in der Regel — im Belieben des Fiskus, ob er einen Frachtvertrag eingehen will oder nicht, er ist vielmehr zum Abschlußvertrag verpflichtet, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Die Rechtspflicht zum Abschlusse des Vertrages muß es aber dem Fiskus in erhöhtem Maße zur Pflicht machen, bei Eingehung des Vertragsverhältnisses alle Umstände zu prüfen und zur Sprache zu bringen, die die rechtliche Wirksamkeit des Vertrages oder seine Durchführung beeinflussen können. Gegen diese Pflicht verstößt aber der Eisenbahnfiskus in gröblicher Weise, wenn er Gegenstände, die ihm als Kostbarkeiten bezeichnet werden, zum Transport in einer Beförderungsart annimmt, die für Kostbarkeiten nach den Tarifvorschriften unzulässig ist. Das muß um so mehr gelten, wenn es richtig ist, daß die Wahl der unzulässigen Beförderungsart einen Verstoß gegen § 96 EVO. darstellt, der den Verlust aller Ersatzansprüche für den Absender zur Folge hat. Denn normalerweise will der Absender einen Frachtvertrag abschließen, der ihm die im Gesetz vorgesehenen Rechte in vollem Umfange verschafft. Es geht auch zu weit, ein Verschulden des Fiskus beim Vertragsabschluß etwa deswegen verneinen zu wollen, weil ja die Tarifvorschriften veröffentlicht, also auch dem Publikum bekannt seien. Denn bei den fortwährenden Änderungen, denen die Tarifvorschriften seit der Kriegszeit unterworfen sind, kann mindestens nicht damit gerechnet werden, daß alle Bestimmungen dem Publikum bekannt sind. Der Versender darf sich vielmehr darauf verlassen, daß die Bahn selbst ihre Tarifvorschriften beachtet, daß also die Bahn, wenn der Versender eine ersichtlich unzulässige Beförderungsart wählt, nach ihren Bestimmungen verfährt und die Annahme des Gutes ablehnt. Verstößt der Beamte, der die Sendung annimmt, schuldhaft gegen diese Verpflichtung, so liegt darin ein Verschulden

eines Erfüllungsorganes, das der Eisenbahnfiskus nach § 278 BGB. zu vertreten hat. Der Beamte, der Güter zur Beförderung annimmt, ist kraft seines Amtes und der ihm zugewiesenen Tätigkeit bevollmächtigt, im Namen des Fiskus Frachtverträge abzuschließen. Der grundsätzlich bestehenden Sorgfaltspflicht beim Vertragsschluß wird der Geschäftsherr nicht dadurch ledig, daß er sich beim Abschlusse eines bevollmächtigten Vertreters bedient. Auch hier handelt es sich vielmehr um eine dem Geschäftsherrn obliegende Rechtspflicht, und wenn er sich zu ihrer Erfüllung einer Hilfsperson bedient, so sind die sachlichen Voraussetzungen des § 278 BGB. gegeben und der Geschäftsherr muß auch für die durch sein Organ begangene schuldhafte Verletzung dieser Rechtspflicht einstehen (vgl. Entsch. des Reichsgerichts i. Zivils. Bd. 97 S. 338). Im übrigen folgt die Haftung des Eisenbahnfiskus für ein von dem Annahmebeamten begangenes Verschulden schon aus § 458 HGB., da der Abnahmebeamte unzweifelhaft zu den Leuten der Eisenbahn gehört und die Annahme der Güter gerade in den ihm zugewiesenen Pflichtkreis fällt.

Ob und inwieweit man zu einer anderen Beurteilung kommen müßte, wenn der Absender und der annehmende Beamte in kollusivem Einverständnis bei der Wahl einer unzulässigen Beförderungsart die Tarifvorschriften bewußt umgehen, mag dahingestellt bleiben.

Der annehmende Beamte hat also die Sendung entgegen den bestehenden Vorschriften zur Beförderung in einer unzulässigen Beförderungsart angenommen. Damit hat er, da ihm die Vorschriften bekannt sein mußten, schuldhaft gegen seine Pflichten verstoßen und damit beim Vertragsschluß ein vom Fiskus zu vertretendes Verschulden in dem oben näher dargelegten Sinne begangen. Dieses Verschulden beim Vertragsschluß macht den Fiskus nach § 276 HGB. ersatzpflichtig. Der Schaden der Klägerin besteht darin, daß sie — nach dem Standpunkte des Eisenbahnfiskus — mit Rücksicht auf die Bestimmung des § 96 EVO. Ersatzansprüche wegen Verlustes des Gutes auf der Beförderung nicht geltend machen kann. Der Fiskus hat den Zustand wieder herzustellen, der bestehen würde, wenn das zum Ersatz verpflichtende Verschulden, die Annahme in der unzulässigen Beförderungsart, nicht eingetreten wäre.

— **Keine Freizeichnung des Spediteurs durch Versicherung des Gutes.** (Grundsätzliche Reichsgerichtentscheidung vom 21. März 1923.) Durch die bekannte Reichsgerichtentscheidung vom 26. Oktober 1921 (I 123/21) ist den Spediteuren die vertragliche Freizeichnung für eigenes Verschulden als gegen die guten Sitten verstoßend verwehrt, wenn sie von einer Monopolstellung aus dem Auftraggeber aufgezwungen werden soll. Nach der neuesten Rechtsprechung verharrt das Reichsgericht auf diesem Standpunkt auch für den Fall, daß der Spediteur seinen Auftraggeber durch Versicherung schützen will.

Die beklagte Firma W. in Berlin hatte im Auftrage einer Firma S. in Berlin eine Eilgutsendung zum Zwecke der Spedition nach Leipzig übernommen. Auf dem Wege von der Auftraggeberin zum Lager der Beklagten sind zwei Ballen vom Rollwagen gestohlen worden. Die Süddeutsche Transportversicherungs-Gesellschaft verlangt aus abgetretenen Rechten Ersatz, während die Beklagte sich auf die „Geschäftsbedingungen der Spediteure Groß-Berlins" beruft. Dort heißt es in § 8, daß der Spediteur das Gut versichert, falls der Wert angegeben ist. Wird der Wert dagegen nicht angegeben oder die Versicherung nicht gewünscht, so beschränkt sich die Haftung des Spediteurs auf 1,20 M. für das Bruttokilo. Auf Grund dieser Bedingungen wäre der Spediteur zum größten Teile von der Haftung befreit, auch wenn ein Verschulden auf seiner Seite einschließlich des Verschuldens der Angestellten vorliegen sollte. Landgericht und Kammergericht zu Berlin haben dementsprechend zugunsten der beklagten Speditionsfirma entschieden und die Klage abgewiesen, weil den Interessen des Auftraggebers durch die Versicherung gedient sei. — Im Gegensatz hierzu hat das Reichsgericht das Urteil des Kammergerichts aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an einen anderen Senat des Berufungsgerichts zurückverwiesen.

Die reichsgerichtlichen Entscheidungsgründe heben hervor, daß bei Entscheidung dieser Frage stärkere Interessen in Betracht zu ziehen sind, als die reine Geldfrage. Der Eigentümer des Gutes habe zunächst größtes Interesse daran, die Ware zu erhalten. In den meisten Fällen ist ihm nicht dadurch gedient, anstatt über seine Ware verfügen zu können, wegen seiner Forderung an eine Versicherungsgesellschaft verwiesen zu werden. Er kann deshalb verlangen, daß der Spediteur alle nötigen Maßregeln trifft, um den Verlust des Gutes zu verhüten. Von dieser Pflicht kann der Spediteur weder sich selbst noch seine leitenden Angestellten freizeichnen. Schon in seiner früheren Entscheidung (I 123/21) hat das Reichsgericht dargelegt, daß es gegen die guten Sitten verstößt, wenn Gewerbeunternehmer, die ein für den Verkehr unentbehrliches Gewerbe betreiben, sich zusammenschlichen und von einer gewissen Monopolstellung aus sich Vorteile ausbedingen, die dem Verkehr besondere Fesseln auferlegen. Durch die Übernahme der Versicherung des Gutes wird aber, wie schon dargelegt, die Sachlage nicht so geändert, daß der Auftraggeber zufrieden sein könnte.

Bücherschau.

— **Berechnung und Konstruktion von Dampflokomotiven mit einem Anhang über elektrische Lokomotiven.** Ein Nachschlagewerk für die Praxis und das Studium von Diplom-Ingenieuren W. Bauer und X. Stürzer. Zweite neubearbeitete und erweiterte Auflage von Dipl.-Ing. W. Bauer, mit 428 Abbildungen im Text und auf 10 Tafeln, nebst 18 Tabellentafeln.

Das in seiner ersten Auflage schon sehr günstig aufgenommene Werk erscheint in der zweiten Auflage in erweiterter und vervollständigter Form unter tunlichster Beibehaltung der dem Bedürfnis beim Entwerfen neuer Lokomotiven angepaßten Stoffeinteilung. Infolge des mehr und mehr in Aufnahme kommenden elektrischen Betriebes auf den Eisenbahnen an Stelle des Dampflokomotivbetriebes, namentlich in solchen Ländern, wo Wasserkräfte von hoher Leistung zur Verfügung stehen, war es sehr zweckmäßig von dem Verfasser der zweiten Auflage, daß er den Inhalt auch auf den elektrischen Lokomotivbau ausgedehnt hat. Da zurzeit in der Schweiz, in Schweden, in Deutschland Bestrebungen im Gang sind, aus wärmetechnischen Gründen Dampfturbinen, Diesel- und Ölmotoren für den Lokomotivbetrieb zu verwenden, wird bei einer weiteren Auflage auch auf diese Betriebsform Rücksicht zu nehmen sein. Im allgemeinen wird in der zweiten Auflage dem Fachmann des Eisenbahnmaschinenwesens, dem Lokomotivkonstrukteur und dem Studierenden des Maschinenbaufachs und der Elektrotechnik ein ausgezeichnetes Hilfsmittel in die Hand gegeben, das zur Förderung dieses Spezialgebietes der Technik der Eisenbahnen in Bau und Betrieb beizutragen recht wohl geeignet ist und das sich besonders auch durch Klarheit des Textes und durch die mit großer Sorgfalt ausgeführten Abbildungen auszeichnet. Durch das äußerst vollkommene und sehr übersichtlich geordnete Inhaltsverzeichnis wird es außerordentlich erleichtert, sich in dem umfangreichen Stoff schnell und leicht zurechtzufinden. Bei einer weiteren Auflage würde ohne Nachteil für das Werk auf längere Abhandlungen über Einrichtungen verzichtet werden können, die nur einen historischen Wert haben und die kaum ein Anwendungsgebiet gefunden haben, wie der Stroomann-Kessel, der Pieloek-Überhitzer, Dampftrockener und andere. Es würde ein kurzer Hinweis auf diese vollkommen genügen, da diese Bauarten nur einmal ausgeführt wurden, weil sie sich als unbrauchbar erwiesen.

Das Werk wird allen denen, die sich mit dem Bau und dem Betrieb von Lokomotiven beschäftigen, vortreffliche Dienste leisten. Es kann namentlich auch den Studierenden des Maschinenbaufachs aufs beste empfohlen werden. Mr.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 5,44 km lange Teilstrecke Geising-Altenberg (Erzgeb.) der schmalspurigen Nebenbahn Heidenau-Altenberg (Erzgeb.) ist am 10. November 1923 für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen und vom gleichen Tage ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Dresden zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektion Berlin. Am 5. November 1923 ist der an der Strecke Jüterbog-Nauen zwischen den Bahnhöfen Ferch-Lienewitz und Caputh-Geltow gelegene Haltepunkt Schwielowsee für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden.

Reichsbahndirektion Schwerin. Auf der Strecke Neustrelitz-Warnemünde ist im September d. J. der Haltepunkt Sophienhof (km 47,7) zwischen Grabowhöfe (km 42,0) und Vollrathsruhe (km 53,4) eröffnet. Gepäck wird auf dem Haltepunkte nicht verladen.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektion Karlsruhe. Auf dem Haltepunkt Kappel-Grünwald wird der Gepäck- und Expreßgutabfertigungsdienst ab 15. November 1923 aufgehoben.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 177 vom 6. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Radstandsverzeichnis;

Nr. III 215 vom 3. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vereinsversammlung;

Nr. III 226 vom 13. November 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ermäßigung der Vereinsbeiträge für die nach § 6 der Satzungen dem Verein angeschlossenen Verwaltungen;

Nr. IV 256 vom 3. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Anlage 2 zur Niederschrift 101 des Güterverkehrsausschusses; Neuauflage des Anhangs B des Übk. zum VBR. (Ermittlungsvorschriften).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 8. d. M. verschied nach kurzem schweren Krankenlager der Regierungsbaurat

Herr **Arthur Steinhauer,**

Vorstand des Eisenbahnbetriebsamtes 2, Saarbrücken

im 43. Lebensjahre.

Wir verlieren in dem so früh Dahingeschiedenen einen mit reichen Kenntnissen ausgestatteten, stets pflichttreuen und liebenswürdigen Kollegen. Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

Saarbrücken, den 8. November 1923. (1623)

Der Präsident
und die Beamten des oberen Dienstes im Bezirk der Eisenbahndirektion des Saargebietes.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 wird die Gütertarifstation Frischborn an der Strecke Lauterbach (Hessen) Nord-Stockheim für den Güterverkehr geschlossen. Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbüro. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Frankfurt (M.), den 10. November 1923.
Reichsbahndirektion. (1644)

Deutsche Reichsbahn.

Auf dem Haltepunkt Kappel-Grünwald wird der Gepäck- und Expreßgutabfertigungsdienst ab 15. November 1923 aufgehoben. (1626)

Karlsruhe, den 10. November 1923.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1923 wird im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 3c für Steinsalz usw. unter den Binnenumschlagsplätzen Barby nachgetragen. (1634)

Berlin, den 14. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 werden die Stationen Stuttgart-Gaisburg und Stuttgart-Viehhof (Zu 110) — beide WA — in den Tarif aufgenommen.

Ferner erhalten mit sofortiger Gültigkeit die württembergischen Stationen Brötzingen und Dill-Weißenstein die Bezeichnungen:

Pforzheim-Brötzingen und Pforzheim-Weißenstein.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1648)

Hannover, den 17. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen und Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1923 werden sämtliche Entfernungen für die Stationen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn ermäßigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. November 1923. (1630)
Reichsbahndirektion.

Nottarif für bestimmte Lebensmittel Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 25. November 1923 wird der Ausnahmetarif neu ausgegeben, indem er auf die Verwendung im Deutschen Reich beschränkt wird. Bei Ziffer 9 des Warenverzeichnisses wird er auf Öle ausgedehnt, außerdem werden Ölfrüchte und Ölsaaten der Klasse C und Brot der Klasse B nachgetragen. Bei Ziffer 9 fällt die Beschränkung „zur menschlichen Ernährung" fort. Die Abschnitte Anwendungsbedingungen und Frachtberechnung sind teilweise geändert (vgl. Sondernummer 148 des Tarifanzeigers). Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1647)

Berlin, den 19. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Heft C I a.

Im Heft C I a (Frachtsatzzeiger) vom 18. September 1923 ist auf Seite 8 bei 258 km der Frachtsatz der Klasse A 5 von 272 in 472 Tarifpfennig zu ändern.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1646)

Berlin, den 19. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Nottarif für bestimmte Lebensmittel. Tfv. 7.
Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Stationsfrachtsätze usw.) Tfv. 4 a.

Der mit Gültigkeit vom 1. November 1923 für das Gebiet der Deutschen Reichsbahn eingeführte Nottarif für bestimmte Lebensmittel wird mit Gültigkeit vom 16. November 1923 unter gleichzeitiger Einführung von Ausgleichszuschlägen im Heft C I b auf eine größere Anzahl von Privatbahnen ausgedehnt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. November 1923. (1627)
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Dezember 1923 ab treten für die Stationen der Nordhausen-Wernigeroder und Gernrode-Harzgeroder Bahn niedrigere Entfernungen in Kraft. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen. (1642)

Erfurt, den 16. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Dezember 1923 ab werden die Stationen Stuttgart-Gaisburg und Stuttgart-Viehhof in den direkten Verkehr (Tarifheft 3) einbezogen. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 17. November 1923. (1641)
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. November werden die Entfernungen für den Verkehr mit Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn erhöht. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 31. Oktober 1923. (1614)
Reichsbahndirektion.

Badisch-Württ. Güterverkehr.

Ab 10. November 1923 wird zwischen Oberndorf (Neckar) und Basel Bad. Bf. eine besondere Entfernung von 233 km für Eilgut mit Wegevorschrift über Villingen-Freiburg eingeführt. (1615)

Karlsruhe, den 4. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrh. und pfälzisches Netz).
Tarifhefte 7 B und 8 B
-Baden (Tarifheft 9 B) und -Württemberg (Tarifheft 11 B).

Am 1. Dezember 1923 treten für einzelne Stationsverbindungen neue, ermäßigte Entfernungen in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 17. November 1923. (1645)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. November 1923 wird die Station Willkassen als Torfstreufabrik-Station in den Ausnahmetarif 10 a einbezogen. (1616)

Berlin, den 6. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1923 wird die Ziffer 1 des Abschnittes Anwendungsbedingungen und Frachtberechnung des Ausnahmetarifs 14 geändert in: „Der Ausnahmetarif gilt bei Aufgabe als Frachtgut und — bei den der ermäßigten Eilgutklasse zugewiesenen Feld- und Gartenfrüchten — als Eilgut".

Berlin, den 8. November 1923. (1618)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5. — Reichsbahn-Gütertarif, Heft C 1 b (Stationsfrachtsätze usw.) Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 16. November 1923 wird der Ausnahmetarif 11 für Düngemittel auf eine größere Anzahl von Privatbahnen unter gleichzeitiger Einführung von Ausgleichszuschlägen im Heft C 1 b ausgedehnt. Außerdem treten dem Ausnahmetarif 14 a noch einige Privatbahnen bei. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. November 1923. (1624)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. November 1923 wird der Ausnahmetarif 7 vorübergehend auf jederzeitigen Widerruf auf Sendungen nach Cosel Hafen, Oppeln Hafen und Ohlau ausgedehnt, die in diesen Stationen eingelagert und demnächst nach einer im Ausnahmetarif als Empfangsstation genannten Stationen weitergesandt werden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. November 1923. (1643)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 42. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden geändert:

a) auf Seite 15 unter „Zu Artikel 13 usw." in der ersten Zeile der Besonderen Zusatzbestimmungen 3 a) „500 Mark" in „300 Goldmark",

b) auf Seite 20 unter „Zu Artikel 35 usw." in der Besonderen Zusatzbestimmung 2 in der dritten Zeile „5000 ℳ" in „5000 Goldmark" und in der vierten Zeile „150 ℳ" in „150 Goldmark".

Frankfurt (O.), den 10. November 1923.
Reichsbahndirektion Osten, (1628)
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-dänischer Tierverkehr.

Ab 12. November 1923 gelten neue deutsche Schnittsätze in Goldpfennig. Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 7. November 1923. (1622)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Entfernungen der nachgenannten Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn (Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft) erhöht: Dossenheim (Bergstr.), Edingen (Baden), Großsachsen Nb., Heddesheim (Baden), Heidelberg-Handschuhsheim, Leutershausen (Baden), Lützelsachsen Nb., Mannheim-Käfertal Nb., Mannheim-Neckarstadt Nb., Neckarhausen Nb., Schriesheim, Seckenheim Nb., Viernheim Nb., Wallstadt (Baden) und Wieblingen Nb. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. genehmigt. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (Preußisch-Hessisch- usw. Netz). (1640)

Breslau, den 15. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif, Teil I und II, Heft 1 und 2.

Zum 1. Dezember 1923 erscheinen zum Verbandsgütertarif, Teil I, der Nachtrag 8, zum Teil II, Heft 1, der Nachtrag 10 und zum Teil II, Heft 2, der Nachtrag 4, in denen die Umstellung der Tarife in Goldmark durchgeführt wird. Bis zu ihrer Herausgabe gelten die bisherigen Tarifmark als Goldmark und Tarifpfennig als Goldpfennig.

Ferner ist für die deutschen Strecken des Verbandsgütertarifs der ab 1. November 1923 gültige Nottarif (Nr. 7 des deutschen Tarifverzeichnisses) für Getreide, Hülsenfrüchte usw. für die Dauer seiner Gültigkeit für die Richtung von den Niederlanden nach Deutschland sinngemäß anzuwenden.

Köln, den 7. November 1923. (1620)
Reichsbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 10. November d. J. tritt zu dem Tarife der Oberschles. Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag XXIX in Kraft, der den Nebengebührentarif für den Verkehr der deutschen Stationen der Schmalspurbahn untereinander in Goldmark enthält. Abdrücke des Nachtrags sind demnächst bei der Stationskasse Beuthen O/S. (Schmalspurbahn) zu haben. Die Einführung des Tarifs mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen Aufsichtsbehörde. (1621)

Oppeln, den 8. November 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen.

Poln. Oberschlesischer-Deutscher Eisenbahngüter- und Tiertarif (Kartierungstarif).

Ab 1. November 1923 ist entgegen den Bestimmungen des Nachtrags 1 vom 10. November 1922 zu obengenanntem Tarif die Fracht im Verkehr mit den Stationen Herby Polskie, Sosnowiec Warszawski, Myslowice (Myslowitz), Oswiecim (Oswiecim) und Dziedzice (Dziedditz) bis und ab der Deutsch-polnisch-oberschlesischen Landesgrenze zu berechnen. Es sind also lediglich die Fracht und etwaige Nebengebühren für die deutsche Beförderungsstrecke im Versand in Frankatur, im Empfang in Überweisung zu erheben.

Die Änderung des Tarifs wird demnächst erfolgen. (1631)

Oppeln, den 12. November 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Tfv. 42. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Auf Seite 21 des Tarifs erhält im Abschnitt II unter „C. Leichen" der Absatz 1 mit sofortiger Gültigkeit folgende Fassung:

„1. Für jede Leiche, auch wenn mehrere auf einen Frachtbrief aufgegeben und in einen Wagen verladen sind, werden folgende Grundpreise für das Tarifkilometer berechnet:

Bei Auflieferung mit Frachtbrief (Beförderung mit Personen- oder Güterzügen) . 0,50 Goldmark,
bei Auflieferung mit Eilfrachtbrief (Beförderung mit Eil- oder Schnellzügen) . 0,75 Goldmark,

in beiden Fällen unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 7,50 Goldmark für die Leiche. Wenn eine Leiche teils mit Güter- oder Personenzügen, teils mit Eil- oder Schnellzügen befördert werden soll, so ist sie mit Eilfrachtbrief aufzuliefern; dem für die Gesamtentfernung zum Güter- oder Personenzugsatze zu berechnenden Grundpreise werden 0,25 Goldmark für jedes Tarifkilometer der Eil- oder Schnellzugstrecke hinzugerechnet. Der Erhebungsbetrag in Papiermark ergibt sich durch Vervielfachung des auf die Tarifentfernung nach den genannten Grundpreisen entfallenden Goldmarkbetrages mit der von der deutschen Reichsbahnverwaltung für ihren Binnen-, Personen- und Gepäckverkehr bekanntgegebenen Schlüsselzahl. (1635)

Frankfurt (O.), den 13. November 1923.
Reichsbahndirektion Osten,
als geschäftsführende Verwaltung.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden.

Am 15. November 1923 tritt zum Tarifheft 9 B der Nachtrag II in Kraft. Er enthält außer den bereits durch Bekanntmachung verlautbarten Änderungen und Ergänzungen noch neue, erhöhte Anstoß- und Gesamtentfernungen für die Stationen der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn). Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Der Nachtrag kann durch die beteiligten Dienststellen bezogen werden.

Dresden, am 8. November 1923. (1617)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 1105. Wechselverkehr zwischen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn und der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Am 10. November und 1. Dezember 1923 treten Entfernungsermäßigungen ein. Auskunft erteilen die Güterabfertigungen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn und Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

Dessau, den 10. November 1923. (1625)
Anhaltische
Landes-Eisenbahngemeinschaft,
zugleich namens der Direktion der
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I B.

Ab 8. November wird die Leichenfracht in Goldmark berechnet. Auskunft erteilen die Abfertigungen. (1612)

Altona, den 3. November 1923.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

I. Mit Gültigkeit vom 16. November 1923 tritt ein neuer Ausnahmetarif 4 b für Kalk, gebrannten (Ätzkalk), auch gemahlen, zum Düngen im Deutschen Reich und zu Bau- und sonstigen Zwecken von den Stationen Gogolin, Guradzeweiche, Groß Stein, Groß Strehlitz, Schimischow und Tarnau nach deutschen Reichsbahnstationen in den im Norden durch die Eisenbahnlinien Wollin-Plathe-Wurow-Wangerin-Falkenburg (Pom.)-Kallies-Schneidemühl im Osten durch die neue polnische Grenze und im Westen und Süden durch die Eisenbahnlinien Stralsund-Pasewalk-Angermünde-Wriezen-Frankfurt (Oder)-Reppen-Bentschen begrenzten deutschen Gebiete. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.

II. Mit Gültigkeit vom 16. September 1923 tritt die Südharz-Eisenbahn den Ausnahmetarifen 10 und 13 bei.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. November 1923. (1629)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif, Teil I.

In Abweichung von der vorläufigen besonderen Zusatzbestimmung 8 zu Artikel 12 des Internationalen Übereinkommens (s. Nachtrag 3 vom 1. März 1923) wird folgendes mit Gültigkeit vom 19. November 1923 ab bestimmt:

Im Güterverkehr von den Niederlanden im Durchgang durch Deutschland nach dem Auslande ist es den niederländischen Absendern gestattet, die Frachten und sonstigen Kosten für die deutsche Strecke zu frankieren, wenn sie sich hierzu der Vermittlung der Verkehrsagentur der Deutschen Reichsbahn für die Niederlande bei der Firma Ivers & von Staa in Rotterdam bedienen. Hierfür wird eine Gebühr von 3 v. H. der einzuziehenden Beträge erhoben. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrsagentur.

Köln, den 14. November 1923. (1639)
Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Umschlagverkehr Bahn-Schiff. Umrechnung nicht rechtzeitig bezahlter Bahnvorfrachten und sonstiger Vorauslagen.

Im Umschlagverkehr Bahn-Schiff sind auf der Sendung lastende Bahnvorfrachten, Ausfuhrabgaben, Zölle und sonstige Barvorlagen grundsätzlich vor Aufgabe der Sendung in der Schiffsversandstation zu begleichen. Die Schiffahrtsverwaltung ist berechtigt, im Verkehre ab bayer. Schiffsstationen nach Ablauf des Fälligkeitstages (Tag der Übernahme des Bahnfrachtbriefes seitens der Schiffsversandstation) unbeglichene oder auf die Schiffssendung nachgenommene*) Bahnvorfrachten und sonstige Vorauslagen, zum schiffahrtsseitigen Aushänge-Kurse des Fälligkeitstages umgerechnet, nach Wahl der Schiffahrtsverwaltung in der Währung des Schiffsfrachtsatzes oder in einer anderen der Schiffahrtsverwaltung genehmen Währung zu erheben. Auch steht es der Schiffahrtsverwaltung frei, mit nicht am Fälligkeitstag bezahlten Bahnvorfrachten, Ausfuhrabgaben, Zöllen und sonstigen Barvorlagen auch ohne Parteiverfügung die Schiffssendung zu belasten.

Vorstehende Bestimmungen werden ab 19. November 1923 bis auf weiteres angewendet.

*) Hinsichtlich der Zulässigkeit von Nachnahmen bestehen besondere Bestimmungen. (1636)

Wien, am 14. November 1923.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif. Bezahlung der Schiffsfrachten und Schiffs-Nebengebühren.

Mit Gültigkeit vom 19. November 1923 bis auf weiteres ist im Verkehre zwischen bayerischen und außerbayerischen Schiffsstationen die Bezahlung

a) der am Fälligkeitstage (Tag der Abstempelung des Schiffsfrachtbriefes in der Schiffsversandstation) nicht bezahlten frankierten Schiffsfrachten, Lade- und Umschlagsgebühren und nicht in Bayern erwachsenden Schiffsnebengebühren,
b) der überwiesenen vorgenannten Schiffsfrachten und Gebühren im allgemeinen

nur in der Originalwährung oder in einer der Schiffahrtsverwaltung genehmen sonstigen Währung zulässig.

Wien, am 14. November 1923. (1637)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Änderung der Verhältniszahlen.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1923 bis auf weiteres werden im Güter-, Getreide- und Holzverkehr nachstehende Verhaltniszahlen angewendet.

Zur Umrechnung der Tarifziffern auf:	Klasse I AT. Ia AT. Ib	Klasse II	für die übrigen Klassen
österr. Kronen			
a) im Verkehre zwischen bayer. und bayer., sowie zwischen bayer. und österr. Schiffsstationen . . .	42	42	42
b) im Verkehre zwischen bayer. und ung. Schiffsstationen . .	50	50	50
c) im Verkehre zwischen österr. und ung. Schiffsstationen . . .	42*)	50*)	50*)
d) im Verkehre zwischen österr. Schiffsstationen untereinander . . .	40	40	40
tschechoslow. Heller			
a) im Verkehre zwischen tschechoslow. und ungar. Schiffsstationen . .	2.2*)	2.5*)	2.5*)
b) in den übrigen Verkehren .	2.2*)	2.2*)	2.2*)
ungarische Kronen . .	13	13	15
Para	6.5*)	6.5*)	6.5*)
Bani	13*)	13*)	13*)
Stotinki . .	9*)	9*)	9*)

*) Auch gültig im tschechoslow. Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno. (1613)

Regensburg, den 2. November 1923.

4. Personen- und Güterverkehr.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Ab 1. November 1923 sind die Personen- und Gütertarife wie bei der Reichsbahn in Goldmark erstellt worden.

Finsterwalde, den 13. November 1923.
Die Direktion. (1633)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 13. November 1923 ab werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 0,30 Goldmark für je 10 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (1619)

Berlin, den 8. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Teile I und II.

Mit Wirkung vom 20. November 1923 wird der Gepäcktarif dahin ermäßigt, daß er nach dem um 30 v. H. erhöhten Eilguttarif berechnet wird. Gleichzeitig wird die im letzten Satz der Allgemeinen Ausführungsbestimmungen 2 (1) des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Teil I zu § 32 EVO. angegebene Mindestfracht von 0,60 Goldmark auf 0,20 Goldmark herabgesetzt.

Die Änderungen sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt und werden im Verfügungswege durchgeführt.

Berlin, den 15. November 1923. (1638)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung von einem Stück zweigleisigen und einem Stück eingleisigen eisernen Überbau für die Unterführung der Straße nach Heiligensee — Bauwerk 14 — in km 17,2 + 1,5 der Strecke Tegel-Hennigsdorf (Zweigleisiger Ausbau und Hochlegung), einschließlich Grundanstrich, soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 6. Dezember 1923, vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf: Lieferung und Aufstellung von je einem Stück zweigleisigen bzw. eingleisigen Überbau des Bauwerks in km 17,2 + 1,5 der Strecke Tegel-Hennigsdorf" versehen, an uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 258, einzureichen.

Die Angebote werden um 11 Uhr vormittag im Dienstgebäude, Berlin SW 11, Königgrätzer Straße 105, Zimmer 21, geöffnet werden.

Angebotshefte und Zeichnungen liegen im Dienstgebäude, Berlin SW 11, Königgrätzer Straße 105, Zimmer 22, zur Einsicht aus; die Angebotshefte sind auch durch unsere Bürokasse, W 35, Schöneberger Ufer 1—4, gegen Einsendung von 1,10 Goldmark = Papiermark vervielfältigt mit der jeweilig geltenden Meßzahl für den Güterverkehr in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist bis zum 31. Dezember 1923. (1632)

Berlin, im November 1923.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 47. Berlin, den 29. November 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Personalabbau bei der Deutschen Reichsbahn.

Vom Dr. jur. **Scheu**, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium.

Der bevorstehende Personalabbau läßt die Frage entstehen, ob eine stärkere Verringerung des Personals ohne schwere Erschütterungen des Betriebes möglich ist. Zur Beantwortung dieser Frage wird ein Vergleich des Personalverbrauchs im Jahre 1913, dem letzten Zeitraum normaler Betriebsverhältnisse, und im Jahre 1922 wertvolle Unterlagen liefern. Die absoluten Personalziffern sind jedoch wertlos ohne einen Vergleichsmaßstab, auf den sie in den beiden Jahren bezogen werden können. Als solchen hat man in der Vergangenheit häufig die Betriebslänge herangezogen. Sie bietet indessen nur einen ganz unvollkommenen Anhalt, da je nach der Verkehrsstärke bei gleicher Betriebslänge ganz verschiedene Aufwendungen an Personal erforderlich werden. Ebenso müssen die auf 1 km Betriebslänge zurückgeführten Einnahmen als Maßstab ausscheiden, da sie das Bestehen gleicher Tarifverhältnisse und unveränderten Geldwertes in den Vergleichsjahren zur Voraussetzung hätten. Auch ein Vergleich der Lokomotivnutzkilometer gibt keine brauchbare Unterlage, da durch die Verwendung schwerer Maschinen eine Verminderung der Lokomotivnutzkilometer beabsichtigt und tatsächlich auch herbeigeführt ist. Mangels gleicher Voraussetzungen entfällt also die Vergleichsmöglichkeit.

Dagegen ist die Verkehrsstärke, ausgedrückt durch Wagenachskilometer, als Grundlage für den Vergleich des Personalverbrauchs wohl zu verwerten. Zwar bleibt auch hier ein Vorbehalt, weil in den Aufschreibungen der Wagenachskilometer die Rangierkilometer nicht enthalten sind. Doch machen diese keinen erheblichen Teil der gefahrenen Achskilometer aus, und die Veränderung gegen 1913 wird sich im wesentlichen gleichlaufend mit der Veränderung der Wagenachskilometer verhalten, so daß die Rangierkilometer außer Betracht bleiben können, ohne das Bild wesentlich zu beeinträchtigen.

Der Kreis des zum Vergleich heranzuziehenden Personals wird beschränkt auf das Betriebspersonal, d. i. Gesamtpersonalbestand vermindert um den Bahnunterhaltungs- und Werkstättendienst. Diese Beschränkung bezüglich des Bahnunterhaltungsdienstes rechtfertigt sich dadurch, daß die Verkehrsstärke nicht von unmittelbarem Einfluß auf die Zahl dieses Dienstzweiges ist, die Unterhaltung des Oberbaues vielmehr auch bei geringerem Verkehr eine gewisse Grenze nicht unterschreiten darf. Der Werkstättendienst muß aus dem Vergleich herausbleiben, weil die Umstellung der Werkstätten und der damit verbundene Übergang zu neuen Arbeitsmethoden eine Gegenüberstellung des Personalverbrauches ausschließt.

Das Betriebspersonal in dem so entwickelten Sinne umfaßte im Jahresdurchschnitt

1913	1922
501 338 Köpfe	683 675 Köpfe.

An Wagenachskilometern wurden gefahren

1913	1922
31 180 259 780 km	25 410 450 498 km.

Jedoch ist der Personalbestand im Jahre 1922 nicht ohne weiteres mit dem von 1913 vergleichbar, da er durch Verhältnisse beeinflußt wird, die im Jahre 1913 noch nicht vorhanden waren. Zu diesen gehört insbesondere die Einführung des Achtstundentages. Seine Einwirkung auf den Personalverbrauch ist durch die Arbeit eines aus Vertretern aller Fachrichtungen zusammengesetzten Ausschusses für die verschiedenen Dienstzweige genau ermittelt worden. Der Mehrverbrauch infolge des Achtstundentages teilt mit den in der folgenden Übersicht unter a) enthaltenen Gründen die Eigenschaft, daß er wächst mit der steigenden Gesamtkopfzahl. Die unter b) aufgeführte Reihe

von Gründen für Personalvermehrung wirkt absolut, d. h. sie richtet sich nicht nach der Gesamtkopfzahl. Danach sind gegenüber 1913 mehr erforderlich geworden:

a) abhängig von der Kopfzahl:

für den Achtstundentag	116 331 Köpfe
„ Besoldungs- usw. Berechnungen, häufigere und schwierigere Lohnrechnungsaufstellungen, Verstärkung der Kassen infolge des großen Papiergeldumlaufs und der sich wöchentlich mehrere Male wiederholenden Gehalts- und Lohnzahlungen	44 330 „
„ verlängerten Urlaub	30 261 „
„ erhöhte Erkrankungen	8 809 „
zusammen a)	199 731 Köpfe

= 39,84 % der Kopfzahl.

b) unabhängig von der Kopfzahl:

für häufige Tarifänderungen	4 056 Köpfe
„ Diebstahlsüberwachung	4 656 „
„ schwierigen Ermittlungsdienst	566 „
„ vermehrte Wohnungsfürsorge und sonstige Wohlfahrtseinrichtungen	681 „
„ neue Grenzbahnhöfe	3 787 „
„ Leistungen für die Entente	659 „
„ Einrichtung der Deleis	28 „
„ Wiedergutmachungskohlenzüge	399 „
„ Beschäftigung nicht vollverwendungsfähiger Kriegsbeschädigter	6 549 „
„ Vermehrung der Betriebsarbeiter infolge Verwendung schwerer Lokomotiven	7 614 „
„ zu Organisationen beurlaubte Bedienstete	65 „
„ Beamtenräte	254 „
„ Betriebsräte	425 „
zusammen b)	29 739 Köpfe

Die in vorstehender Übersicht enthaltenen Zahlen sind von den Reichsbahndirektionen im einzelnen genau ermittelt. Zusammen ergeben sich also 199 731 + 29 739 = 229 470 Köpfe, die von dem Stande von 1922 abzuziehen wären, um ein mit 1913 vergleichbares Bild zu ergeben. Es stehen danach zum Vergleich:

1913 = 501 338 Köpfe,
1922 (683 675 — 229 470) = 454 205 „

Unter Zugrundelegung dieser Zahlen entfielen auf 100 000 Wagenachskilometer:

$$1913 = \frac{501\,338 \cdot 100\,000}{31\,180\,259\,780} = 1{,}61 \text{ Köpfe},$$

$$1922 = \frac{454\,205 \cdot 100\,000}{25\,410\,450\,498} = 1{,}79 \text{ Köpfe}.$$

Setzt man den Leistungsgrad 1913 = 100, so beträgt er 1922 nach Wagenachskilometern $\frac{1{,}61 \cdot 100}{1{,}79} = 89{,}94$ %*).

An dem Leistungsgrad von 1913 fehlen somit 10,06 %. Es dürfte hiernach zur Erreichung des Leistungsgrades von 1913 nur ein um 10,06 % = 45 693 Köpfe verringertes Personal vorhanden sein, also 454 205 — 45 693 = 408 512 Köpfe. Dieser Summe sind noch zuzurechnen die Köpfe, die für besondere Einrichtungen und Arbeiten (vorstehend unter a) und b) aufgeführt) erforderlich sind, und zwar zu a) (abhängig vom Gesamtbestande) 39,84 % von 408 512 = 162 751 Köpfe und zu b) (unabhängig vom Gesamtbestande) 29 739 Köpfe.

Will man die Zahl der Wagenachskilometer als maßgebend für die Personalbemessung ansehen, so wäre heute ein Personalbestand von 408 512 Köpfen
(nach a) 162 751 „
(nach b) 29 739 „
zusammen: 601 002 Köpfen gerechtfertigt.

Da im August 1923 670 178 Köpfe Betriebspersonal vorhanden waren, sind nach dieser Berechnung 69 176 Köpfe (Tagewerksköpfe) überzählig. In den Monaten April bis August 1923 ist ein weiteres Nachlassen des Verkehrs festzustellen gewesen. Der Zustand unseres Wirtschaftslebens läßt leider nicht erhoffen, daß der Verkehr sich im nächsten Halbjahr wesentlich heben wird.

Die Zahl der planmäßigen und außerplanmäßigen Beamten beträgt zurzeit rd. 430 000. Die Personalabbauverordnung verlangt, daß 25 % erspart werden. Das wären 107 500 Köpfe. Diese Zahl wird durch die oben errechnete nicht erreicht. Es ist aber sicher, daß die letztere sich durch die geplanten organisatorischen Vereinfachungen und Betriebseinschränkungen, den Übergang zu wertbeständiger Löhnung, sowie durch Verlängerung der Arbeitszeit und Einschränkung der Urlaubsdauer auf die erforderliche Zahl erhöhen läßt. Selbstverständlich werden auch die Bahnunterhaltung und der Werkstättendienst, welche bei dieser Berechnung außer Betracht geblieben sind, dem Personalabbau Rechnung zu tragen haben.

*) Die auf die abgetretenen Gebiete entfallenden Achskilometer und Personalzahlen sind nicht zu berücksichtigen, weil der Personalverbrauch auf die gleiche Einheit, d. i. 100 000 Wagenachskilometer zurückgeführt wird.

Beförderung — eine Ware.

Gelegentlich ist vom Herrn Reichsverkehrsminister in einem Erlaß über die Auskunftserteilung im Reiseverkehr (R.-V.-Bl. 1923, Nr. 32) die Forderung aufgestellt worden, daß „der Reisende behandelt werden müsse, wie im kaufmännischen Geschäft der Kunde“. In diesen kurzen Worten liegt alles, was die Frage des kaufmännischen Geistes bei der Eisenbahnverwaltung umschließt, nämlich der Gedanke, daß die Leistung der Eisenbahn, die in der Ortsveränderung von Personen und Gütern gegen Entgelt besteht, einer Ware gleicht, die verkauft wird, ebenso wie z. B. Elektrizitätswerke ihre elektromotorische Kraft, ihren „Strom“, wie eine Ware verkaufen, daß es deshalb möglich sein muß, die Geschäftsgrundsätze und den Geschäftsgeist eines guten Kaufmannes auch bei der Reichsbahn zu betätigen.

Daß es tatsächlich möglich ist, große Menschengruppen, ja sogar die Öffentlichkeit für wichtige Gedanken im Verkehrswesen in Bewegung zu setzen und zur tatkräftigen Mitarbeit zu gewinnen, zeigen uns die Amerikaner an zwei verwandten Beispielen: an der Sicherheitsbewegung und an der Erziehung von Bahnangestellten zu kaufmännischem Denken und Fühlen.

Die Unfälle im Straßenverkehr der amerikanischen Großstädte hatten in den letzten Jahren eine Höhe erreicht, daß dadurch sogar das Gewissen des sonst in solchen Dingen vielleicht weniger empfindsamen Amerikaners wachgerufen wurde. Tausende fielen monatlich dem Großstadtverkehr zum Opfer, besonders seitdem die Zunahme der Kraftwagen nach Beendigung des Krieges mit solchen Riesenschritten vorangegangen ist, daß heute mindestens jeder 10. Bewohner von Amerika seinen eigenen „motorcar“ besitzt, und seitdem sich der Kraftwagenverkehr in gewissen Straßenzügen der Großstädte derartig zusammendrängt, daß in den Hauptverkehrsstunden mehrere ununterbrochene Reihen von Kraftwagen nebeneinander laufen. Der Berliner Verkehr mutet diesen Verkehrshäufungen gegenüber, die in den letzten Jahren wiederholt in den amerikanischen technischen Zeitschriften abgebildet waren, fast als kleinstädtisch an. Den Gipfel hatte diese Erscheinung während des Eisenbahnerstreikes 1922 erreicht, wo in New York gewisse Straßen nur für den Verkehr in einer Richtung freigegeben waren und trotzdem die ganze Straßenfläche von 6 bis 8 Wagenreihen nebeneinander dicht aufgefahrener Kraftwagen besetzt war. Die Übelstände bei solchem Verkehr wurden dadurch so

groß, daß die Fahrer entweder ungeübt oder rücksichtslos oder beides sind. Sie treten besonders an den Straßenkreuzungen und den Haltestellen der elektrischen Straßenbahnen hervor und fordern namentlich unter den Fußgängern zahlreiche Opfer.

Um hier Abhilfe zu schaffen, ist seit etwa 2 Jahren eine von Behörden, Verkehrstreibenden und Privaten getragene Sicherheitsbewegung im Gange. Die angewendeten Mittel sind Ausschüsse, Flugblätter, Anschläge, Bilder, Schilder, Vorträge, Kinovorführungen, Presseaufsätze und kurze Notizen, Belehrungen der Kinder in den Schulen, statistische Veröffentlichungen, Brandmarkungen rücksichtsloser Führer, Ermahnungen der Kraftwagenführer und der Fußgänger u. dgl., die seit zwei Jahren ohne Unterlaß auf Groß und Klein niederregnen. Neuestens ist man sogar zu „Sicherheitswochen" im Stile wohltätiger Volksveranstaltungen und Sammlungen mit großen Umzügen der Schulkinder, Vereine usw. übergegangen, bei denen in jeder nur denkbaren Weise durch Schilder, Gruppenbilder, Wagengruppen, Flaggen, Feuerwerk „Safety" (Sicherheit) gepredigt wird und der Gedanke daran in die Gehirne eingehämmert werden soll. Die Stoßkraft dieser Bewegung ist jetzt so groß geworden, daß die Zahl der Unfälle stark abnimmt.

Es sei hier besonders auf die Methode hingewiesen: nicht Verordnungen, Polizeivorschriften, Verbote, Strafandrohungen, sondern Ermahnungen, Beispiele, Belehrungen, die auf das Gefühl, auf den Verstand, auf das Gewissen und das Verantwortungsgefühl wirken und die sittlichen Triebkräfte im Menschen wachrufen sollen, äußerlich aber jeden Zwang vermeiden, dadurch aber um so nachhaltiger sind. In Deutschland sind wir an dieses Verfahren im allgemeinen noch nicht gewöhnt (wenn man von gewissen Kriegserscheinungen absieht). Um so nützlicher möchte es gerade bei der Schaffung kaufmännischen Denkens sein, denn das läßt sich auch nicht „anordnen", sondern setzt die Überzeugung von seiner Notwendigkeit und das eigene Wollen im einzelnen voraus. Hiernach müßte sich auch das Vorgehen der Verwaltung richten.

Mancher gute deutsche Eisenbahner wird vielleicht die amerikanischen Methoden als Spielerei, als nicht ernst, als „amerikanisch" ablehnen und mit der Bemerkung abtun wollen, daß die Reichsbahn solche Verfahren nicht nötig habe und als Staatsbetrieb derartiger Schaustellungen entraten könne. Es kam hier nur darauf an zu zeigen, daß es möglich ist, die große Masse für Verkehrsfragen in Bewegung zu setzen, daß sie empfänglich gemacht und ihr ein Verständnis beigebracht werden kann für Nöte und Verhältnisse im Verkehrsleben und bei den Verkehrsbetrieben. Bei der Reichsbahn ist die Lage ganz ähnlich. Die Ankündigung von Tariferhöhungen wird von manchen Tageszeitungen dem Sinne nach mit der beweglichen Klage begleitet, daß es für viele Kreise der Bevölkerung nun gar nicht mehr möglich sei, die oft so notwendige Erholungsreise zu machen. Darin zeigt sich ein schwerer Mangel an Verständnis für die Lebensnotwendigkeiten der Reichsbahn.

Die Reichsbahn hat es bislang verschmäht, die breite Masse davon zu überzeugen, daß sie ihre Beförderungsleistung — ihre Ware — preiswert abgibt, daß also niemand, der sie erwirbt, überteuert wird. Vor längerer Zeit ist bei allen Reichsbahndirektionen eine Pressevertretung bestellt worden mit der Aufgabe, Nachrichten belehrenden und aufklärenden Inhalts an die Tagespresse gelangen zu lassen. Das Reichsverkehrsministerium gibt in größeren Zeitabschnitten eine Folge von vorzüglichen Heften „Die Reichsbahn" heraus, die in der anschaulichsten Weise wichtige Angaben über alle auch die Öffentlichkeit beschäftigenden Fragen des Eisenbahnbetriebes bringt, neuerdings sogar zum Teil in bildlicher Darstellung. Leider gelangen diese Mitteilungen nicht einmal bis zur großen Masse der Eisenbahnbediensteten; und in der Tagespresse stößt man nur selten auf sachliche Aufklärungen über die Eisenbahn und ihre Betriebslage außer — über die Erhöhungen der Löhne und Gehälter, was aber das wohlwollende Verständnis für die Reichsbahn in der Öffentlichkeit nicht gerade fördert. Eins ist gewiß: kein guter und tüchtiger Kaufmann kann auf Anpreisung seiner Ware, auf eine gewisse Reklame verzichten. Reklame zerfällt in zwei Teile: in die einfache Ankündigung, daß eine Ware zum Verkauf steht, und in die Anpreisung der Ware als gut und preiswert. Die erste Art braucht die Reichsbahn infolge ihrer Monopolstellung nicht zu machen, der zweiten kann sie jedoch, wenn sie betrieben und nicht verwaltet werden soll, auf keinen Fall entraten. Eine Reklame wirkt aber nur dann, wenn sie häufig auftritt, kurz und eindrucksvoll ist. (Lange Abhandlungen in Tageszeitungen wären ungeeignet.) Es müßte aber den Pressestellen der Reichsbahn ein Leichtes sein, täglich eine kurze Notiz über Eisenbahndinge und gerade wichtige Tagesfragen erscheinen zu lassen. Auch würde sich die „Technische Beilage", die manche Tageszeitungen führen, vorzüglich für diesen Zweck eignen. Die „Eisenbahnecke" müßte darin zur stehenden Einrichtung werden.

Auf diese Art der Beeinflussung der Öffentlichkeit und die Schaffung eines wohlwollenden Verständnisses bei ihr legen die amerikanischen Eisenbahnen und Schnell- und Straßenbahnen das allergrößte Gewicht. Sie sind ja Privatunternehmungen mit privatwirtschaftlicher, also kaufmännischer Einstellung. Mit einem feinen Gefühl für das Verhältnis zwischen Öffentlichkeit und Bahn bezeichnen sie ihre Fahrgäste als „patrons" (Beschützer) und gebrauchen den Ausdruck „patronage", was sich etwa durch „freundwillige Benutzung der Bahn" verdeutschen ließe.

Diese freundwillige Gesinnung der Fahrgäste und Verkehrstreibenden gegenüber einer Bahn ist dort von besonderer Wichtigkeit, wo die Bahnen mit anderen Verkehrsunternehmungen in Wettbewerb stehen. Um sie muß jedoch geworben werden. Sie bringt und hebt den Verkehr der Bahn. Deshalb sind die Amerikaner seit etwa 2 Jahren bewußt und in großem Stile zur Verkehrswerbung übergegangen, von der Ansicht geleitet, daß Beförderung einer Ware gleicht, also handelsmäßig umgesetzt werden kann. Für die Belebung eines Geschäftes ist neben der Güte der Ware aber auch die Art der Bedienung eines Käufers wichtig, ja oft von ausschlaggebender Bedeutung. Dieser Teil des Geschäftes liegt bei den Eisenbahnen den Bahnhöfen und Güterstellen, bei den städtischen Verkehrsbetrieben dem Fahrpersonal ob. Ihre Diensthandhabung, ihr Auftreten, ihre Bedienung der Fahrgäste und Verkehrstreibenden ist von größtem Einfluß auf den Geschäftsgang. Jeder einzelne Bedienstete muß sich als Verkäufer fühlen und im Fahrgast den willkommenen Käufer sehen, der so bedient werden muß, daß er zum ständigen Kunden wird. Daß diese Einstellung des Fahrpersonals erreichbar ist, lehren die Erfolge der elektrischen Bahnen in Amerika seit 1 bis 2 Jahren. Die Nachkriegsjahre hatten auch dort viele Betriebe in Bedrängnis gebracht. Heute ist diese Krise überwunden. Die Verkehrswerbung in kaufmännischem Sinne ist ihnen eine wichtige Betriebsangelegenheit geworden. Auf jeder der zahlreichen Zusammenkünfte amerikanischer Verkehrs- und Betriebsfachleute ist sie ein nie fehlender Verhandlungsstoff, in den Fachzeitschriften*) ein Gegenstand ständiger, ausführlichster Berichterstattung. Als solche, Verkehr werbende Maßnahmen sehen die Amerikaner an: 1. häufige Fahrgelegenheit; 2. große Fahrgeschwindigkeit; 3. angenehme äußere Erscheinung der Betriebsmittel, Sauberkeit innen und außen; 4. Bequemlichkeit für die Fahrgäste; 5. einwandfreie Fahrkunst des Führers; 6. freundliches Wesen, Hilfsbereitschaft, geschäftsmäßiges Auftreten, Schulung des Schaffners.

Die Anforderungen an die Bediensteten des Betriebs- und Verkehrsdienstes bei der Eisenbahn, soweit sie im äußeren Dienste tätig sind, sind nahezu die gleichen wie unter Punkt 6. Diese Bediensteten erscheinen der Öffentlichkeit meist als die Vertreter der Eisenbahn. Ein geschäftsmäßiges Verhalten bei ihnen

*) Vgl. z. B. Railway Age und Electric Railway Journal, Jahrgänge 1921, 1922, 1923.

ist nicht weniger wichtig als bei den Angestellten der amerikanischen Bahnen, obwohl die Monopolstellung der Eisenbahnen in Deutschland die Sachlage verwischt hat. Daher dürfte die Erziehung des Personals zu kaufmännischer Denkweise und entsprechendem Auftreten ein wichtiger Gegenstand des Dienstschulwesens, die Auswahl des Nachwuchses nach psychotechnischem Verfahren eine Frage hoher wirtschaftlicher Bedeutung sein.

Viel schwerer wird eine kaufmännische Einstellung voraussichtlich beim Büropersonale zu erzielen sein, das nichts von seiner Mitarbeit am Eisenbahnbetriebe unmittelbar sieht, dem dann die Erledigung von Verwaltungsarbeiten, namentlich nach der formellen Seite, die Befolgung von Rechnungsvorschriften, Verfügungen, Erlassen und dergl. zum Inhalt ihrer Berufsarbeit geworden ist. Auch diese Arbeiten sind nötig, und alle großen Privatbetriebe kommen mit wachsender Ausdehnung zwangsläufig zu immer bürokratischeren Formen in ihrem Geschäftsgebaren. Doch läßt sich auch bei reiner Büroarbeit in vielen Fällen kaufmännisches Denken betätigen. Eine Arbeit hat nur dann Wert, wenn der Aufwand im richtigen Verhältnis zum Ertrag steht. Und dieser Vergleich ist in allen Fällen ausnahmslos möglich. Streiten ließe sich nur über den Wert, den man einer Sache gerade beimißt. Doch wird der Blick auf das Leben, auf das Ganze, auf den Eisenbahnbetrieb und seinen Ertrag die Entscheidung darüber erleichtern. Der Aufwand für eine Arbeit läßt sich durch die verbrauchte Zeit bzw. durch den auflaufenden Lohn oder das Gehalt bestimmen. Es dürfte nützlich sein auszurechnen, wie hoch die Bezahlung der einzelnen Beamtengruppen für 1 Minute ist.

Wer sich diese Zahlen auch bei Kleinigkeiten der täglichen Berufsarbeit vor Augen hält und daran überschlägt, wie teuer der Reichsbahn jeder Schritt, jeder Griff, jeder Federzug zu stehen kommt, und welche Tausende von Mark nur aus ungeschäftlichem Denken und Arbeiten vertan werden, oft nur, damit die heutigen Formen des Verwaltungsgebarens eingehalten werden, der wird doch voraussichtlich nicht selten innehalten und auf einfachere, billigere Mittel und Wege zur Geschäftserledigung sinnen oder sich selbst einen Anstoß zur beschleunigten Arbeit geben. Aber das wäre ja schon der geschäftliche Geist, der sich auch im kleinen betätigt, der ein Zeichen dafür wäre, wie auch der einzelne sich mitverantwortlich fühlt an der Gesundung der Reichsbahn und an seinem Teile dazu beiträgt. Mehr kann von keinem verlangt werden. Aber das wäre auch schon völlig ausreichend.

Mit anderen Worten: Die Frage des kaufmännischen Geistes bei der Reichsbahn setzt die Auffassung voraus, daß die Beförderung eine verkäufliche Ware ist, die Eisenbahn sich also als Kaufmann ansehen muß, der seine Ware absetzen will. Hierzu ist, wie bei jedem Geschäft, zweierlei nötig:

1. Die Erzeugung einer günstigen Meinung der Käuferschaft, d. h. der Öffentlichkeit über das Geschäftsunternehmen und damit die Steigerung des Kaufwillens durch sachliche Anpreisung und Güte der Ware.

2. Sachgemäße Bedienung des Käufers durch geschäftsmännisches Denken und Auftreten aller Bediensteten.

Diese Einstellung des Personals ist aber eine Sache der Schulung und der eigenen besseren Einsicht. Diese Einsicht ist voraussichtlich dann am tiefsten und fruchtbarsten, wenn der einzelne selbst durch eigene Kritik zu ihr gelangt. Deshalb wäre eine Sammlung und wohlwollende Prüfung aller Verbesserungsvorschläge, die von Bediensteten ausgehen, zweckmäßig, die heute häufig unterbleiben, weil sie als unbequem abgelehnt werden. Der Hauptwert dieser Maßnahme läge in der Lenkung des Denkens auf das kaufmännische Ziel hin und in der darin liegenden Selbsterziehung der Bediensteten.

Dr.-Ing. Gläsel, Dresden.

Triebwagen mit Verbrennungsmotor und mechanischem Antrieb.

Oberingenieur Georg Königshagen berichtet in den Nummern 5 und 6 des laufenden Jahrgangs der „AEG.-Mitteilungen“, der von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft herausgegebenen Werbezeitschrift, der auch die beiden nebenstehenden Abbildungen entnommen sind, über einen neuen Triebwagen. Das Wesentliche aus der mit vielen Abbildungen ausgestatteten Abhandlung, die auch als Sonderdruck erschienen ist, ist nachstehend wiedergegeben.

Der Gedanke, Dampftriebwagen im Eisenbahnverkehr zu verwenden, kann heute als überholt angesehen werden, da ihre zeitraubende Behandlung vor und nach der Inbetriebsetzung und ihr Brennstoffverbrauch auch während der Betriebspausen ihre Verwendung bei den gegenwärtig hohen Löhnen und Brennstoffpreisen in den meisten Fällen ausschließen. Vielfach trat an seine Stelle der Akkumulatorenwagen, der seinem Vorgänger gegenüber zahlreiche Vorteile aufweist; aber auch er hat bei verhältnismäßig hohem totem Gewicht nur einen geringen Fahrbereich. Eine Umwälzung brachte der Verbrennungsmotor; er ermöglichte es, leichtere, schnelle Triebwagen zu bauen, die unabhängig von Kohlen-, Wasser- und Ladestationen große Strecken ohne Betriebspause zurücklegen können.

Da es zunächst an einem brauchbaren mechanischen Getriebe mangelte, verwandte man für Triebwagen die elektrische Kraftübertragung, dergestalt, daß der Verbrennungsmotor eine Dynamomaschine antrieb, die Strom an zwei auf die Fahrzeugachsen arbeitende Bahnmotoren abgab. Wie bereits in Nr. 37 S. 607 d. Ztg. erwähnt, hat sich das Reichsverkehrsministerium in dem Werk „Die Deutschen Eisenbahnen 1910—1920“ dahin ausgesprochen, daß der Akkumulator-Triebwagen und der Verbrennungstriebwagen, d. h. der benzol- und diesel-elektrische Triebwagen sich nicht so bewährt haben, daß mit ihrer weiteren Einführung zu rechnen ist. Königshagen steht auf dem Standpunkt, daß gegenwärtig vor allem der verhältnismäßig hohe Beschaffungspreis einer weiteren Einführung dieser Betriebsmittel hindernd im Wege steht.

Die Frage der mechanischen Kraftübertragung scheint nun eine günstige Lösung mit Schaffung des neuen AEG.-Triebwagens gefunden zu haben. Nach eingehenden Versuchen, die vor allem ein sanftes Anfahren und stoßfreie Geschwindigkeitsregelung zum Ziel hatten, gelang es, ein mechanisches Getriebe zu entwickeln, das der elektrischen Kraftübertragung ebenbürtig an die Seite gestellt werden kann. Die hiermit ausgerüsteten Fahrzeuge haben ein so geringes Gewicht, daß selbst bei kleinem zulässigem Achsdruck in den meisten Fällen die Wagen zweiachsig ausgebildet werden können. Sie sind, nach den Ausführungen des Verfassers, in der Anschaffung wie im Betriebe billiger als die Fahrzeuge mit elektrischer Kraftübertragung und sollen allen Anforderungen genügen, die an einen Eisenbahntriebwagen gestellt werden können.

Den einfachen maschinellen Aufbau der Triebwagen zeigt Abb. 1. In einem leichten Untergestell ruht der Verbrennungsmotor A mit dem Kühler B 1. Wenn erforderlich, kann die Kühlwirkung durch einen am anderen Ende des Rahmens angeordneten Zusatzkühler B 2 verstärkt werden. Die Verlängerung der Motorwelle führt zum Geschwindigkeitswechselgetriebe C, hinter dem das Wendegetriebe D angeordnet ist. Von hier aus erfolgt durch eine Kardanwelle mit zwei Gelenken der Antrieb der Achse bei E. Weiter sind angedeutet: der Brennstoffbehälter F und die zum Anwerfen des Motors erforderliche Akkumulatorenbatterie G, die auch den Strom für die elektrische Beleuchtung liefert.

Der 6-Zylinder-Verbrennungsmotor arbeitet im Viertakt und entwickelt bei Speisung mit Leichtbenzin bei 950 Umdrehungen in der Minute und einem Luftdruck von 760 mm 75 PS. Die sechs Zylinder mit ihren angegossenen Kühlmänteln stehen paarweise in drei Blöcken nebeneinander. Der Motor wird meist elektrisch angeworfen, doch ist auch eine mechanische Andrehvorrichtung vorhanden. Als Brennstoff kann Benzin, Benzol, Tretalin oder ein Gemisch aus diesen verwendet werden. Die Vergasung erfolgt in einem Spritzvergaser. Die zur Vergasung nötige Luft wird durch Auspuffgase vorgewärmt, so daß das

Gemisch immer in gleichmäßiger günstiger Temperatur in die Zylinder gelangt, wo es durch einen Bosch-Hochspannungs-Zündapparat entzündet wird. Durch eine selbsttätige Verstellung des Zündzeitpunktes wird unabhängig vom Führer für jede Umdrehungszahl des Motors die günstigste Zündung herbeigeführt und Höchstleistung erzielt. Während der Fahrt und beim Leerlauf verhindert ein Regler das Überschreiten der Höchstdrehzahl; es ist klar, daß hierdurch die Lebensdauer des Motors und des ganzen Fahrzeuges verlängert wird. Auch die Schmierung des Motors geschieht selbsttätig. Die Kühlung des die Zylinder umspülenden Wassers erfolgt in einem vor dem Motor angeordneten Wabenkühler; erhöht wird die Kühlwirkung durch einen Ventilator. Bei starker Beanspruchung des Motors oder bei Fahrzeugen, die in heißem Klima verkehren sollen, wird an der gegenüberliegenden Wagenstirnwand ein gleichartiger Zusatzkühler angebracht. Ein durch den Führerstand senkrecht nach oben geführter Schacht, der über dem Dach in einer Haube endigt, dient zur Entlüftung des Motorraums.

Ganz besondere Sorgfalt ist auf die Ausbildung der mechanischen Kraftübertragung verwandt worden, denn nur der Mangel an einem geeigneten Geschwindigkeits-Wechselgetriebe hatte der Einführung des rein mechanischen Antriebes bei Eisenbahnfahrzeugen mit schnellaufenden Verbrennungsmotoren entgegengestanden.

Da das im Automobilbau allgemein gebräuchliche Wechselgetriebe, dessen Räder beim Übergang auf eine andere Geschwindigkeitsstufe durch Handhebel verschoben werden, den hohen Anforderungen des Bahnbetriebes auf die Dauer durchaus nicht genügen kann, wurde eine Anordnung gewählt, bei der so viele Zahnradpaare dauernd im Eingriff bleiben, als Übersetzungen gewünscht werden, und bei der das Ein- und Ausrücken der Gänge durch Kupplungen erfolgt, die durch Preßluft betätigt werden. Jede stoßweise Beanspruchung der Zähne fällt hierbei fort.

Die Bedienung des Fahrzeugs ist recht einfach; der Führer braucht nur bei Beginn der Fahrt durch einen Tretkontakt den Motor elektrisch anzulassen und zum Anfahren die Kurbel auf Stellung I zu drehen. Vor dem Übergang zur zweiten Geschwindigkeitsstufe wird, um eine ruckartige Beschleunigung des Wagens zu vermeiden, durch Abdrosseln von Gas die Umlaufzahl des Motors verringert und erst dann das zweite Zahnradpaar durch Drehen der Fahrkurbel auf Stellung II eingerückt. Jetzt wird die Motordrehzahl wieder gesteigert und so fort bis zur dritten und vierten Geschwindigkeitsstufe.

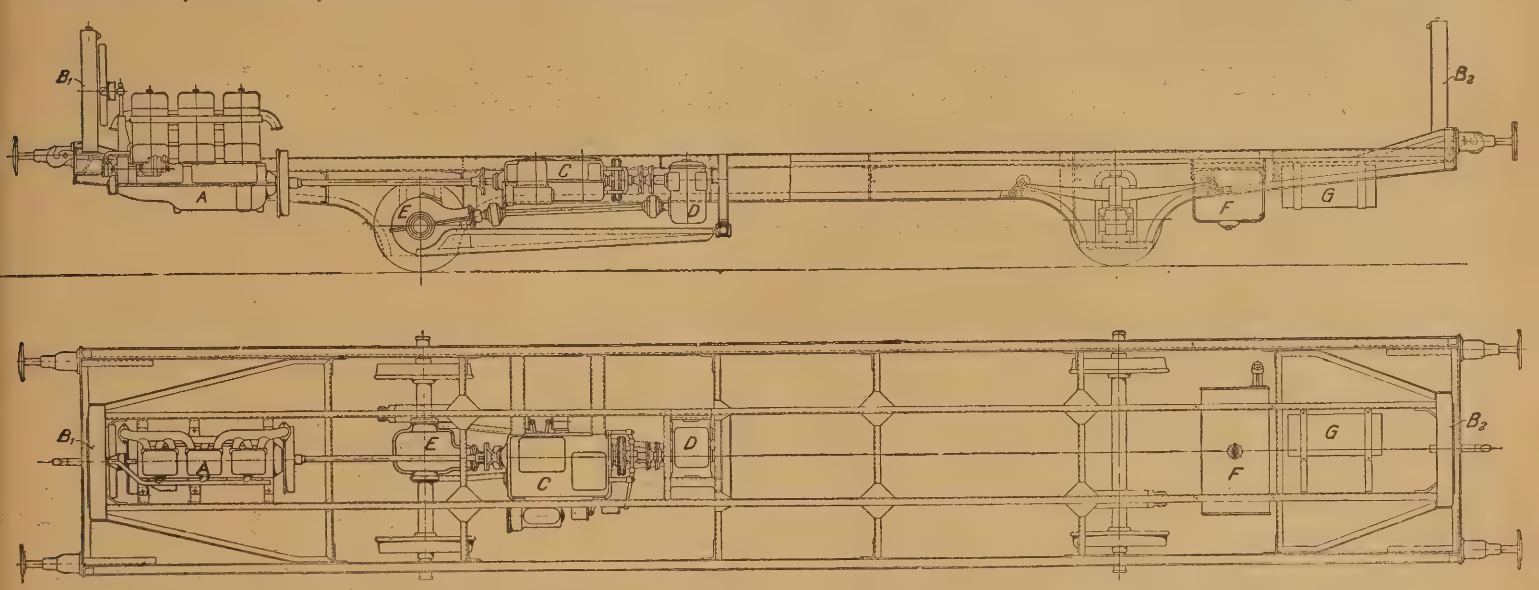


Abb. 1. Anordnung der Ausrüstung im Untergestell des Triebwagens (Bauart der Allgemeinen Elektrizitäts-Ges.)

Hinter dem Geschwindigkeits-Wechselgetriebe liegt, durch Scheibenkupplungen nachgiebig mit dessen Welle verbunden, das Wendegetriebe. Es hat die Aufgabe, die Fahrtrichtung des Wagens umzukehren. Vom Wendegetriebe wird durch eine Welle mit zwei Kardangelenken die Wagenachse mittels Kegelrädern angetrieben. Im Bedarfsfalle können von der Wendegetriebewelle durch Einbau einer zweiten Kardanwelle beide Achsen angetrieben werden.

Die Wagen werden mit Handspindel- und Luftdruckbremse geliefert. Die Bremsklötze wirken aber nicht, wie im Bahnbetriebe üblich, auf die Kränze der Wagenräder, sondern auf besondere, auf den Wagenachsen sitzende breite Bremsscheiben.

Die Innen-, Signal- und Handlampen der Triebwagen werden von einer durch den Verbrennungsmotor angetriebenen Bosch-Dynamo von 225 Watt Leistung gespeist. Ihr ist eine Akkumulatorenbatterie parallel geschaltet, die gleichzeitig den Strom für den Anwurfmotor liefert.

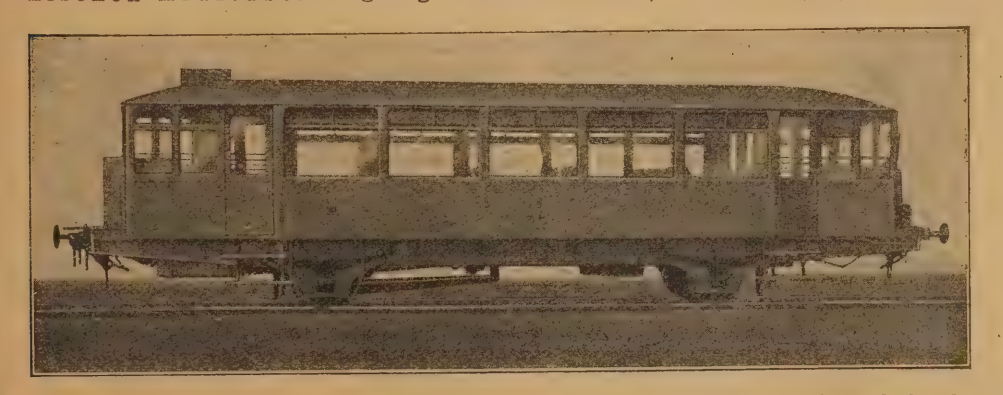


Abb. 2. 75-PS-Triebwagen mit Verbrennungsmotor und mechanischem Antrieb für die Amagerbahn in Dänemark.

Bereits im Herbst 1921 wurde der erste 75pferdige, 12,1 t schwere AEG.-Triebwagen mit Zahnradübertragung für 32 Sitz- und 18 Stehplätze fertiggestellt und nach kurzen Versuchsfahrten auf der Strecke Fürstenwalde-Beeskow in den fahrplanmäßigen Verkehr eingestellt. Hervorzuheben ist, daß bei der nach 48 000 km Fahrt vorgenommenen Untersuchung des Getriebes eine Abnutzung der gehärteten Zahnräder nicht festzustellen war. Nachdem der Wagen auf Veranlassung der Kleinbahn Bergedorf-Geesthacht nach dort übergeführt und auch hier seine Leistungsfähigkeit bewiesen hat, wird der Wagen zurzeit zu Versuchen in Holland verwendet.

Anfang Januar 1923 wurde zwischen Spandau-West und dem am nördlichen Teil der Berlin-Veltener Bahn gelegenen Hennigsdorf, wo sich die umfangreichen Fabrikanlagen der AEG. für Dampf- und elektrische Lokomotiven mit über 7200 Angestellten und Arbeitern befinden, eine unmittelbare Bahnverbindung hergestellt. Von Spandau aus werden zunächst etwa 4 km Rillengleis der Berliner Straßenbahn befahren, an diese schließen sich rund 6 km Vignolgleis der Osthavelländischen Dampfkleinbahn und weiter etwa 1,5 km staatliches Ladegleis an. Der Rest von 1 km bis zur AEG.-Lokomotivfabrik in Hennigsdorf wurde neu gebaut. Da auf der neuen Strecke mit einem lebhaften Verkehr vorläufig nur bei Schichtwechsel gerechnet werden konnte, wäre bei den großen Zugpausen der elektrische Oberleitungsbetrieb wegen der hohen Anlagekosten unwirt-

schaftlich gewesen. Deshalb wird der Verkehr mit AEG.-Triebwagen der vorbeschriebenen Art durchgeführt. Die Wagen sind dem kleinsten der vorhandenen Streckenprofile, dem der Berliner Straßenbahn, angepaßt und haben wegen der scharfen Gleiskrümmungen einen nur kurzen Radstand.

Zwei etwa gleich große Triebwagen mit 1067 mm Spur wurden nach Ecuador für die Compañia Nacional de Tranvias in Quito zur Ablieferung gebracht. Bemerkenswert an diesen Wagen ist der Antrieb beider Achsen, der wegen der Steigungen erforderlich war. Ein großer 75pferdiger, 14,5 t schwerer, mit 50 Sitzplätzen versehener vollspuriger Triebwagen wurde an die Amager-Bahn in Dänemark geliefert (Abb. 2).

Außer einigen Wagen für Schweden befinden sich mehrere Fahrzeuge mit 50-PS-Ausrüstungen für China im Bau. Einige für die Niederländischen Staatsbahnen bestimmte Drehgestell-Triebwagen werden mit je zwei 75-PS-Motoren ausgerüstet und so eingerichtet, daß sie zu Zügen von je zwei Triebwagen zusammengestellt werden können. Die Steuerung der vier Motoren erfolgt durch Druckluft und ist von jedem der vier Führerstände aus möglich.

Der Eisenbahnbau Norwegens.

Den großen Eisenbahnplänen des früheren norwegischen Generaldirektors Holtfodt (vgl. d. Ztg. 1922, S. 548. Näheres siehe Zeitschrift „Der Eisenbahnbau“ 1922, S. 233) ist nach einem Leitaufsatz im Teknisk Ukeblad 1923, Nr. 12, anscheinend eine sehr erhebliche Ernüchterung gefolgt. Allzusehr, heißt es dort, haben rein örtliche Interessen bis zur Zurückdrängung der Gesamtbelange des ganzen Landes die Oberhand gewonnen. Einzelne Persönlichkeiten haben es sich als politisches Ziel gesetzt, ihrem Distrikt den oder jenen Bahnstumpf zu verschaffen. Das Ergebnis ist, daß das kleine und verhältnismäßig arme Volk, das ein Land bewohnt, welches dem Bahnbau die größten Schwierigkeiten sowohl in technischer als besonders in wirtschaftlicher Hinsicht entgegensetzt, sich in einen wahren Sumpf von undurchführbaren Eisenbahnforderungen hineingearbeitet hat. Undurchführbar deshalb, weil die Kapitalien, die zur Verwirklichung des Holtfodtschen Eisenbahnplanes erforderlich wären, so groß sind, daß zum Bau eine allzulange Zeit erforderlich ist. Man darf nämlich nicht vergessen, daß möglichst rascher Bau der notwendigen Stammbahnen im Süden und Norden und der wichtigsten Durchgangsbahnen die erste Bedingung für eine gesunde und natürliche Entwicklung des Erwerbslebens des Volkes und der natürlichen Hilfsmittel des Landes bildet. Es ist unter diesen Umständen ganz natürlich, daß der Plan Holtfodts bei allen denen Enttäuschung erweckte, die in erster Linie an Wohlfahrt und Gedeihen des ganzen Landes dachten. Dieser Plan hätte nicht kommen sollen, er hat Hoffnungen erweckt, die nicht erfüllt werden können, und er hat die ganze Eisenbahnerörterung auf eine utopische Höhe erhoben, von der sie nur schwer wieder auf den Boden der Wirklichkeit herniedergedrückt werden kann. Anstatt sich auf nüchternem und sachlichem Boden zu bewegen, bekam man eine ganze Masse von Kostenanschlägen für alle erdenklichen Bahnprojekte ohne kommerzielle oder wirtschaftliche Begründung, aus der man sich über die Berechtigung und Durchführbarkeit der verschiedenen Pläne eine Ansicht bilden sollte. Ein solches Vorgehen führt zu einer gefährlichen Kompromißpolitik.

Der fortgesetzte Niedergang in Norwegens Wirtschaftsleben seit Holtfodts Plänen hat wohl bis zu einem gewissen Grade die Ansichten über das, was sich die Nation auf diesem Gebiete leisten kann, geändert und infolge davon sind die Forderungen schon etwas herabgestimmt. Ein erfreuliches Moment bildet das starke Interesse, das die Erörterung einer zeitentsprechenden Ausnützung des norwegischen Wegnetzes durch einen zweckmäßigen Automobilbetrieb in letzter Zeit erweckt hat. Man kann hoffen, daß die hier niedergelegte Arbeit zu so guten Ergebnissen führt, daß abgeschnittene Distrikte die nötigen Verbindungen bekommen, ohne daß man gleich zu kostspieligen und unrentabeln Bahnen greift. Es scheint allgemein nicht nur in den beteiligten Distrikten, sondern auch über das ganze Land hin anerkannt zu werden, daß so schnell als es die wirtschaftliche Kraft des Landes zuläßt, Stammbahnen durch Sörland nach Stavanger und durch Nordland nach Bodö gebaut werden sollten. Wenn aber an diese wichtigen Erweiterungen der Hauptnerven des norwegischen Bahnnetzes die Forderung nach einer Reihe von mehr oder weniger berechtigten Seiten- und Ortsbahnen geknüpft wird, so wird ein Eingehen auf diese Forderungen eine Verzögerung des Baues dieser Stammbahnen zum Schaden des Landes mit sich bringen.

Unter diesen Umständen war ein Vortrag, den der frühere Generaldirektor Fleischer in der norwegischen Ingenieurvereinigung in Kristiania am 23. Februar 1923 gehalten hat, ein Wort zur rechten Zeit. In einem sorgfältig ausgearbeiteten und auf langjährigen Vorarbeiten aufgebauten Vortrag legte dieser hochbejahrte, erfahrene Ingenieur seine Anschauungen dar, welche Eisenbahnbelange in der kommenden Bauperiode zu vertreten sind, welche Bahnbauten dem Wohl des Landes dienen und Aussicht auf Ausführung besitzen.

Als Leitsatz einer nüchternen Betrachtung der Sache stellt e Fleischer auf, daß der Bau von neuen Bahnen unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnissen auf das beschränkt werden müsse, was für notwendig angesehen werden muß, um die Bautätigkeit durchzuhalten. Was darüber geht, ist bei der gegenwärtigen Teuerung und der herabgesetzten Arbeitsleistung unwirtschaftlich. Aber den Zusammenhang abzubrechen, würde aller Erfahrung widersprechen. Der Vorschlag des Arbeitsministeriums umfaßt einen fortlaufenden Eisenbahnbau bis zu einem Gesamtbetrag von etwa 499 Millionen Kr. Davon nimmt die Nordlandsbahn nach Bodö und die Sörlandbahn nach Stavanger 335 Millionen Kr. in Anspruch. Die Preise liegen um 50 % über denen von 1914/15. Ein Bauzeitraum ist nicht bestimmt, aber als Vergleich kann angeführt werden, daß das zwischen 1855 und 1922 innerhalb 68 Jahren aufgewendete Baukapital 467 Millionen betrug, während der jetzige Plan 499 Millionen Kronen erfordert.

In enger Verbindung mit der Neubaufrage steht die Frage des unmittelbaren und des mittelbaren Nutzens, den eine Bahn bringt. Die amtliche Statistik zeigt, daß die norwegischen Bahnen vom Beginn (1855) ab bis 1916/17 eine Rente zwischen 1,26 und 4,24 % abgeworfen haben. Das Jahr 1916/17 ist das letzte mit Überschuß, die Rente war 1,54 % bei 467 Millionen Kr. Kapital. Dann kamen die Jahre 1919/20 mit 18,6, 1920/21 mit 35,1 und 1921/22 mit 16,2 Millionen Fehlbeträgen, von denen der Reihe nach 16,0, 16,8 und 12,4 Millionen der Teuerungszulage zuzuschreiben waren. Diese ungünstigen Ergebnisse sind auf den wirtschaftlichen Niedergang nach dem Weltkriege zurückzuführen. Nunmehr haben sich die wirtschaftlichen Verhältnisse soweit gebessert, daß man 1923/24 wieder mit Überschuß abzuschließen hofft.

Die Maßnahmen zur Hebung der Wirtschaftlichkeit der Bahnen können in Beschränkung der Zugzahlen auf das unbedingt Nötige, in der Einführung von Motorwagen mit elektrischen, Benzin- oder Ölmotoren, Einschränkung des Personals, Einführung von Automobilverkehr an Stelle des Baues von Bahnen u. a. bestehen.

Von den vielen Eisenbahnplänen, die sich in der Schwebe befinden, nehmen die der Stammbahnen zwischen den fernen Landesteilen im Norden, Süden, Osten und Westen eine Sonderstellung ein. Es steht außer Zweifel, daß der Bau der Nordland- und Sörlandbahn ununterbrochen fortgehen muß, bis das Ziel erreicht ist.

Die Stammbahn Kristiania-Trondhjem hat zwischen Hamar und Stören zwei Zweige, der ältere durch das Österdal über Röros und der jüngere durch das Gudbrandsdal über Hjerkin (Dovrebahn). Letzterer ist 7 km kürzer, hat aber ungünstigere Steigungsverhältnisse, so daß die virtuelle Länge des ersteren in der Nordrichtung um 100, in der Südrichtung um 150 km kürzer ist. Es wird sich daher empfehlen, die Rörobahn umzubauen und den Durchgangsverkehr über sie statt über Hjerkin zu führen, allerdings nicht augenblicklich, aber doch in absehbarer Zukunft. Der Wert der Dovrebahn liegt mehr auf strategischem Gebiet. Außerdem wird die Dovrebahn, die bei Dombaas auf die Raumabahn stößt und von der die Gudbrandsdalbahn weiter führt, die Verbindung von Trondhjem zur Bergensbahn um 129 km und zur Sörlandbahn um 55 km verkürzen. Dazu ist der Bau der Bahnstrecke Lillehammer-Gjovik als Glied des norwegischen Bahnnetzes erforderlich. Weiter kann man wohl einen großen Touristenverkehr und die Entwicklung von Hochgebirgssanatorien erwarten und außerdem stehen Mineralien an, die guten Güterverkehr versprechen.

Über eine Trysilbahn ist viel verhandelt worden. Sie geht entweder von der Stammbahn durch Österdalen von Rena oder Elverum aus, oder von Station Flisen an der Solörbahn. Im ersteren Falle führt sie über Hamar, im letzteren über Kongsvinger. Ursprünglich hat man an eine Fortsetzung der Bahn als Verbindungsbahn nach Schweden gedacht. Allein die Haltung der schwedischen maßgebenden Stellen gewährt nicht viel Aussicht. Es stehen daher vor allem nationale norwegische Interessen, den großen Grenzbezirk Trysil an das norwegische Eisenbahnnetz anzuschließen, in Frage. Es handelt sich um Ausnützung großer Waldschätze längs dem Trysilfluß bis hinauf in die Femuadlandstriche. Dabei sollte das Holz in

Trysil selbst vor allem zu Zellulose, dann aber auch zu Schnittholz veredelt werden. Die Trysillinie von Flisen hat wieder zwei Wahlstrecken, von denen die eine in die Elverumlinie einführt, während die andere, die sog. Halsjölinie, 30 km über schwedischen Boden führt. Diese letztere ist nach jeder Richtung die günstigste. Es sollten sobald als möglich hierüber Verhandlungen angeknüpft werden. (Vgl. d. Ztg. 1922, S. 81.)

Die Bergensbahn hat nach den statistischen Angaben die an sie geknüpften Erwartungen weit übertroffen. Es wird sich daher wohl lohnen, die Ringeriksbahn Hönefoss-Sandviken, die die Bergensbahn um 33,5 km verkürzt, zu bauen. Bei dieser Verkürzung werden viele Betriebskosten erspart und es werden neue Verkehrsmöglichkeiten erschlossen. Nachdem die Drammenbahn elektrisiert ist, sollte auch Hönefoss-Sandviken elektrisch eingerichtet werden.

Die Stammbahn Bergen-Kristiania, die Östland mit Vestland und damit nach Bau der Strecke Lillehammer-Gjövik auch die Bergensbahn mit dem übrigen Bahnnetz verbindet, ist auf der Strecke Bergen-Myrdal über die Halbinsel zwischen dem Hardanger- und Sognefjord geführt. Die reichlichen Schiffsverbindungen bis zu 200 km nach Osten, die diese zwei Fjorde auszeichnen, haben die Aufgabe in den Vordergrund gerückt, die Fjorddistrikte mittels Seitenlinien mit der Bergensbahn zu verbinden. Damit sollen auch die Distrikte unter sich eine Verbindung erhalten, und das wird den ersten Abschnitt einer sog. Vestlandsbahn, einer Querbahn zur Bergensbahn, bilden. Die Seitenlinie von Eide am Hardangerfjord nach Voss an der Bergensbahn ist schon in Angriff genommen und der Bau einer Flaamsbahn zwischen Myrdal und Fretheim ist vom Storthing beschlossen, aber noch nicht angefangen, einerseits wegen der schwierigen Geländeverhältnisse, die Zahn- oder Drahtseilbahn in Mischung mit Adhäsionsbetrieb voraussetzen, anderseits wegen Forderungen der Distrikte. Es wird sich daher fragen, ob das Flaamsbahnprojekt nicht überhaupt verlassen werden sollte. Der Ausgangspunkt in Myrdal in 867 m Höhe ist an sich ungünstig. Es bietet sich da eine Linie Voss-Stalheim, eine schmalspurige Adhäsionsbahn mit 25 ‰ Größtsteigung mit Anschluß an den Hafenplatz bei Gudvangen und eine Strecke Voss-Vik mit Gebirgsübergang zum Sognefjord und 40 ‰ Größtsteigung. Eine dritte Linie wäre von Dale Station nach Brekke am Sognefjord. Bei der Wahl der Linie muß auch eine künftige weitere Verbindung zum Nordfjord, dessen Seeverkehr ebenso wie beim Hardanger- und Sognefjord weit landeinwärts reicht, in Betracht gezogen werden. Die bereits beschlossene Flaamsbahn würde eine derartige Verbindung nicht ermöglichen. Es käme daher in Frage, den Storthingbeschluß auf eine andere Verbindung zwischen Bergensbahn und Sognefjord zu übertragen. Es ist dabei darauf hinzuweisen, daß innerhalb der Küstendistrikte für die angegebene Linienführung einer Vestlandsbahn eine Wasserkraft von etwa 2,3 Millionen PS, sonach etwa $^1/_5$ der ganzen Wasserkraft des Landes zur Verfügung steht.

Die Raumabahn ist von Dombaas ab teilweise für den Verkehr eröffnet und es ist beschlossen, sie bis Aandalsnes am Romsdalsfjord fertig zu bauen. Diese Bahn wird einen der reichsten Fischereidistrikte Norwegens erschließen, sofern die Raumabahn mittels Fähre und Eisenbahn mit den Romsdalsorten und den Fischereipunkten verknüpft wird, so daß Fische und Fischereierzeugnisse ohne Umladung weiter nach dem In- und Ausland versendet werden können. Die große Anlage wird aber nur bruchstückweise verwirklicht werden können.

Eine Bahn Lillehammer-Gjövik ist ein notwendiges Glied in der Kette der norwegischen Bahnen. Sie verkürzt den Abstand von Norden nach Bergen um 129 km und nach Sörland um 55 km. Die Verkürzung gegen Kristiania um 13 km hat geringere Bedeutung wegen der besseren Steigungsverhältnisse über Hamar.

Der Bau dieser Bahnen sollte an Stelle des unausführbaren 499-Millionen-Planes zunächst als ausführbarer Plan für die nächste Zukunft in Aussicht genommen werden. Möge es den zuständigen Stellen Norwegens gelingen, den Eisenbahnplan einer gesunden, sachlichen und nüchternen Lösung zuzuführen.

Dr. S.

Besserungen im italienischen Eisenbahnwesen.

Die faszistische Regierung hatte sich u. a. die Aufgabe gestellt, das in vieler Hinsicht recht verbesserungsbedürftige italienische Eisenbahnwesen durch Sparmaßnahmen und Organisationsänderungen zu heben, und zu diesem Zweck einen energischen Mann, den Abgeordneten Torre, zum Generalkommissar mit diktatorischen Vollmachten bestellt. Dieser hat nun unter der Überschrift „Die faszistische Regierung und die Sanierung der Eisenbahnen" einen Bericht über die ersten sechs Monate seiner Tätigkeit veröffentlicht, aus dem wir nach einer Mitteilung im Bollettino commerciale di Notizie economiche auszugsweise folgende Ausführungen wiedergeben:

„Die energischen Maßnahmen des Generalkommissars haben ausgezeichnete Erfolge hinsichtlich der Hebung der Disziplin und des Pflichtgefühls des Personals, der Regelmäßigkeit des Betriebes und der Besserung der finanziellen Ergebnisse des Unternehmens gehabt. Es seien hier nur einige Punkte hervorgehoben.

Der Zugverkehr hat seinen regelmäßigen Lauf wieder erreicht; die Schadensfälle sind zurückgegangen; Diebstähle sind zwar noch nicht vollständig beseitigt, aber doch auf ganz vereinzelte Fälle beschränkt worden; seit dem 1. Januar sind, namentlich auf den großen Bahnhöfen, keine Verkehrsunterbrechungen infolge von Verstopfungen durch Betriebsmittel mehr vorgekommen.

Durch diese Hebung des Betriebsdienstes konnte eine bessere Ausnutzung der Lokomotiven und eine wirtschaftlichere Gestaltung der Rangierarbeiten erzielt werden. Andererseits hat das Publikum wieder größeres Vertrauen zur Eisenbahnverwaltung gefaßt, und dies ist ohne Zweifel einer der Gründe für die stetige Zunahme des Güterverkehrs. In den ersten sieben Monaten des Jahres 1923 war folgende Steigerung zu beobachten:

	1922	1923	+	+ %
Beförderte Güter (in 1000 t) . .	24 516	28 592	4076	16,6
Beförderte Wagenladungen (in 1000 Wagen)	2 598	3 023	425	16,3

Die Ausnutzung der Wagen besserte sich sowohl hinsichtlich des Umlaufs (Zeitdauer der Nichtbenutzung zwischen zwei Fahrten) als auch hinsichtlich des Prozentsatzes der benutzten Wagen im Verhältnis zum ganzen Wagenpark. Eine in den Berichtsmonaten eingetretene namhafte Verringerung der von den Güterzügen zurückgelegten Kilometerzahl wird im Bericht auf die bessere Ausnutzung der Lokomotiven (die sich zeitweilig bis 100 % hob), des Lokomotiv- und des Zugpersonals zurückgeführt. Greifbare Besserungen wurden ferner erzielt: a) in der Zahl der unbenutzt auf den Gleisen in Erwartung größerer Wiederherstellungsarbeiten herumstehenden Betriebsmittel; b) in der Gesamtzahl der außer Betrieb und in Reparatur befindlichen Wagen und c) Lokomotiven. Die entsprechenden Zahlen waren:

	a)	b)	c)
Ende Juli 1923	1,2 %	12,9 %	5,2 %
Ende Dezember 1922 . .	4,2 %	18,7 %	—
Ende Dezember 1920 . .	8,8 %	19,6 %	9,1 %

Der Generalkommissar hat gleich bei Beginn seiner Tätigkeit durch Änderung der Vorschriften über die Behandlung des Personals während Dienstabwesenheit infolge von Krankheiten und Unfällen in wirtschaftlicher Hinsicht eine namhafte Minderung der Tage des Dienstversäumnisses angebahnt, die sich in folgenden Zahlen widerspiegelt:

	Krankheitsfälle	Abwesenheitstage
Erstes Halbjahr 1922 . .	131 659	1 691 294
Erstes Halbjahr 1923 . .	76 205	874 815
Weniger	55 454 (42,1 %)	816 479 (48,3 %)

Die gewaltige Vermehrung des Personalstandes war im wesentlichen ein Ergebnis der falsch verstandenen und allgemein bedauerten Anwendung des Achtstundentages infolge der maßlosen Ansprüche der Führer des Eisenbahnersyndikats. Hiernach sollte das Arbeitsmaximum 8 Stunden und die Ruhezeit 16 Stunden betragen. Da aber die Fahrpläne der Züge offenbar nicht den Wünschen des Personals angepaßt werden konnten, sondern nur den Bedürfnissen des Verkehrs, war es materiell unmöglich, den Durchschnitt von 8 Stunden Arbeitszeit zu erreichen, obwohl die Verwaltung mit ungeheuren Kosten besondere Personalstationen längs der Strecken eingerichtet hatte, um einen Personalwechsel unterwegs und somit die Wahrung des Achtstundentages zu ermöglichen. Die Mehrausgaben betrafen nicht bloß die Personalkosten, sondern auch den Mehrverbrauch an Brenn- und Schmiermitteln. Die Lokomotiven mußten von einem Führer an den anderen übergehen, so daß während der Gesamtfahrt eines Zuges ein bis vierfacher Personalwechsel stattfinden mußte. Es ist berechnet worden, daß, abgesehen von den Vorbereitungsarbeiten vor Beginn und nach Abschluß der Fahrt das Lokomotivpersonal täglich kaum 4—5 Stunden ordentlichen Fahrdienst geleistet hat.

Die Vorschriften über den Achtstundentag sind jetzt verständiger ausgelegt worden. Die bloße Dienstbereitschaft wird namentlich nur mit ⅔ der Dauer angerechnet. Es ist dadurch eine bessere Ausnutzung des Personals und die Beseitigung der genannten kostspieligen Personalstationen ermöglicht worden.

Auch abgesehen vom Achtstundentag war ein Überfluß an Personal vorhanden, der zunächst durch Pensionierungen ohne Neubesetzung der Stelle und dann auch durch zahlreiche organisatorische Maßnahmen beseitigt worden ist. In runden Zahlen waren an Beamten vorhanden:

	Bestand Ende 1921	Bestand Ende 1923
im Verwaltungsdienst	20 000 Köpfe	15 000 Köpfe
im Außendienst	220 000 „	165 000 „
insgesamt	240 000 Köpfe	180 000 Köpfe
Ersparnis		60 000 Köpfe

Bis zum 1. September hatte die Minderung der Kopfzahl bereits 47 000 Köpfe erreicht; die noch fehlenden 13 000 Köpfe werden Ende 1923 verschwunden sein. Die Minderausgaben werden im laufenden Rechnungsjahre noch nicht sehr fühlbar sein, da Ruhegehälter beim Ausscheiden sofort ausgezahlt werden müssen. Für das Rechnungsjahr 1924/25 wird unter Annahme eines Durchschnittsgehalts von 10 000 Lire mit einer Minderausgabe von rd. 380 Millionen Lire gerechnet.

Die Ausgaben für Brenn- und Schmiermaterial waren gegenüber der Vorkriegszeit im Jahre 1921/22 auf das 1½ bzw. 2⅓-fache gestiegen. Die Wiedereinführung der Ersparnisprämien hat auch bessere Erfolge gehabt als angenommen worden war. Im 1. Halbjahr 1923 ist gegenüber 1922 bereits ein Minderverbrauch von 17,8 % an Brennmaterial und von 25 % an Schmiermaterial erzielt worden. Die jährliche Ersparnis wird bei gleichbleibenden Beschaffungskosten etwa 100 und 10 Millionen Lire betragen.

Besonders augenfällig ist die Besserung der auf dem Gebiete der Haftpflicht für Beschädigung und Verlust auf Grund des Frachtvertrages gezahlten Entschädigungen. Aus diesem Titel hat die Verwaltung im ersten Halbjahr 1922: 52,6 Mill. Lire gezahlt, im ersten Halbjahr 1923 dagegen: 24,8 Millionen. Die Ersparnis beträgt daher mehr als die Hälfte, obwohl zum Teil noch Prozesse aus früheren Jahren im Jahre 1923 zur Auswirkung kamen. Die Diebstahlsfälle sind im ersten Vierteljahr 1923 gegenüber dem Vorjahr um fast genau die Hälfte zurückgegangen.

Was die Einnahmen betrifft, so konnte im 1. Halbjahr 1923 gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung um 9,1 % erzielt werden. Diese Hebung der Einnahmen ist während der Tätigkeit des Generalkommissars prozentual immer weiter gestiegen, sie betrug in den ersten 2 Monaten nur 5,5 % und stieg dann nach je weiteren zwei Monaten auf 10,1 % und 11 %."

Am Schluß seines Berichts hebt der Generalkommissar hervor, daß viele seiner Sanierungsmaßnahmen erst in den nächsten Rechnungsjahren wirksam werden könnten. Immerhin habe das abgelaufene Geschäftsjahr, auf das er nur zum Teil habe einwirken können, mit einem Verlust von nur 900 Millionen Lire abgeschlossen, d. h. mit 100 Millionen weniger, als im Voranschlage angenommen war, und mit 350 Millionen weniger als im Vorjahr. Er hofft, daß, sofern keine außergewöhnlichen Verhältnisse auftreten, schon im Rechnungsjahr 1925/26 das Gleichgewicht erzielt werden könne. Dieses Ziel sei noch schneller zu erreichen, wenn ein wirtschaftlicher Aufschwung des Landes, eine Minderung des Betriebsmaterials und eine Besserung der Valuta einträten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 1. November d. J. sind mit Wirkung von diesem Tage die in der Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgeführten Geldbeträge (für widerrechtliche Benutzung einer höheren Wagenklasse, Übertretung des Rauchverbots, Frachtzuschläge bei unrichtiger Inhalts- oder Gewichtsangabe usw.) in Goldmarkbeträge umgewandelt worden.

— **Dezentralisierung der Privatbahn-Aufsicht.** Wie in der Reichsbahnverwaltung selbst, so sollen auch auf dem Gebiet der Privatbahn-Aufsicht zur Entlastung des Ministeriums die Geschäfte möglichst dezentralisiert werden. Auch für die Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs in Preußen sollen deshalb künftig die Aufsichtsgeschäfte noch in weiterem Umfang als bisher von den Eisenbahnkommissaren selbständig und endgültig erledigt werden. Dem Reichsverkehrsminister bleiben die Zuständigkeiten vorbehalten, die durch Reichsgesetz, durch das preußische Eisenbahngesetz von 1838 oder durch die Genehmigungsurkunden ausdrücklich dem Minister übertragen sind. Im übrigen ist die Beaufsichtigung, insbesondere die gesamte Überwachung der Finanzgebarung und des Tarifwesens der Privatbahnen Sache des Eisenbahnkommissars, der die nötigen Anordnungen selbständig trifft.

— **Frachtstundung für Hausbrandkohle.** Um die Versorgung der Bevölkerung mit Hausbrandkohle zu erleichtern, hat der Reichsverkehrsminister, auf Beschluß des Reichskabinetts, sich bereit erklärt, die Frachten für Hausbrandkohle mit 75 % für die Höchstdauer eines Monats, längstens bis 31. Dezember d. J., auf Goldbasis zu stunden. Anträge sind an die Reichsbahndirektionen zu richten.

— **Eröffnung der Nebenbahnstrecke (Goldap)-Buttkuhnen-Dubeningken.** Am 15. November ist die vollspurige Bahnstrecke (Goldap)-Buttkuhnen-Dubeningken mit den Stationen Rakowken (Kreis Goldap), Meschkrupchen und Dubeningken als Nebenbahn eröffnet worden.

— **Ausfuhr von Umzugsgut nach dem besetzten Gebiet.** Nach den im deutschen Betrieb befindlichen, erreichbaren Stationen des besetzten Gebiets der Reichsbahndirektionen Essen, Köln und Elberfeld über sämtliche Zollkontrollstellen mit alleiniger Ausnahme von Schee darf Umzugsgut künftig nur angenommen werden, wenn dem Frachtbrief Einfuhrbewilligung der französisch-belgischen Zollstelle beigefügt ist.

— **Der Abtransport von Ruhrkohle ins unbesetzte Gebiet.** Nachdem die Verschiffung von Ruhrkohle wieder eingesetzt hat, ist, wie die D. A. Z. erfährt, das erste mit Ruhrkohle beladene Schiff in Frankfurt bereits eingetroffen. Was den Abtransport rheinischer Braunkohlen betrifft, so haben die Verhandlungen der Kohlenhandelskreise mit der Direktion der Regie in Mainz einerseits und der Kölner Reichsbahn andererseits zu dem Ergebnis geführt, daß der Kohlenversand aus der englischen Zone in die Regiezone nur im beschränkten Maße aufgenommen werden kann. Der Handel wird wohl an den Übergangsstationen Zweigniederlassungen errichten und Vertrauensleute einsetzen müssen, die der Reichsbahn die Frachten von der Grube ab bis zur Grenzstation in Papiermark entrichten. Für die Weiterbeförderung von der Übergangsstation bis zur Empfangsstation haben sie neue Geleitscheine auszustellen und der Regiebahn die Frankenfracht im voraus zu erlegen. Ferner ist zu berücksichtigen, daß die Kohlensteuer, etwa 10,60 für Braunkohlen und etwa 26,80 Fr. für Braunkohlen-Briketts, zu zahlen ist. Angesichts dieser Erfordernisse erscheint es zweifelhaft, ob rheinische Braunkohlen in nennenswertem Umfang wieder am süddeutschen Markt erscheinen werden.

— **Neue Tiertarife.** Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. werden neue Tiertarife herausgegeben (Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, Reichsbahn-Tiertarif, Teil II und Tierfrachtzeiger, Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif, Teil II). Die neuen Tarife enthalten die Frachten und Gebührensätze in Goldmark und bringen folgende wesentliche Neuerungen:

1. Änderung der Frachtberechnung für lebende Tiere und Neugestaltung des Tierfrachtzeigers. Die Fracht für lebende Tiere wird vom 1. Dezember 1923 ab nicht mehr wie bisher für jede Klasse besonders, sondern nach einer Normalklasse berechnet. Diese Normalklasse (Klasse S 3) ist in Stufen eingeteilt derart, daß je 1 Stufe einem Stück entspricht. Die übrigen Tierklassen sind zur Normalklasse in ein bestimmtes ziffernmäßiges Verhältnis gebracht. Die Stufen sind im Tierfrachtzeiger unter Abschnitt I (Stufentafel) dargestellt. Der Abschnitt II (Frachtentafel) des Tierfrachtzeigers enthält die ausgerechneten Frachten für die Normalklasse, und zwar nach Stufen geordnet und nicht wie bisher nach der Stückzahl der Tiere. Durch diese Neuerung, die bei den meisten Klassen erhebliche Frachtermäßigungen und im übrigen nur geringfügige Erhöhungen bringt, tritt eine wesentliche Vereinfachung in der Frachtberechnung ein, namentlich dann, wenn eine Sendung aus Tieren verschiedener Klassen besteht. Bei Sendungen von Tieren der gleichen Klasse ist aus der Stufentafel die für die aufgelieferte Stückzahl in Frage kommende Stufe festzustellen und sodann für diese aus der Frachtentafel bei der betreffenden Entfernung die Fracht abzulesen. Bei Sendungen von Tieren verschiedener Klassen sind die aus der Stufentafel für die Stückzahl der einzelnen Klassen sich ergebenden Stufen zusammenzuzählen. Die so gefundene

Summe der Stufen ist die Stufe, für die aus der Frachtentafel bei der betreffenden Entfernung die Fracht abzulesen ist.

Im Abschnitt II des Tierfrachtzeigers (Frachtentafel) sind ausgerechnete Frachten für 184 Stufen bis zu Entfernungen von 1500 km vorgesehen.

Die Mindestfrachten für die Tiere der S-Klassen sind nach Frachtstufen festgesetzt. Da sie in der Frachtentafel nicht, wie im bisherigen Tierfrachtzeiger, durch stärkere Linien hervorgehoben werden konnten, ist in die Vorbemerkung eine besondere Übersicht aufgenommen worden, aus der die Mindestfracht für alle möglichen Fälle zu ersehen ist.

Die Frachten für die Tiere der Ladungsklassen werden ebenfalls nach Stufen berechnet. Im Abschnitt I des Tierfrachtzeigers (Stufentafel) ist für Ladungen in Wagen bis zu 7 Böden die jeweils geltende Stufe angegeben.

2. Wegfall des Beförderungsscheines und Einführung eines besonderen Tierfrachtbriefes. Mit der Neuausgabe des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, wird ein besonderer Tierfrachtbrief eingeführt. Der Beförderungsschein kommt vom 1. Dezember 1923 ab für die Abfertigung von Tieren nicht mehr zur Verwendung. Ferner wird die nach Anlage I (Ausf.-Best. VIII 2 zu § 48 EVO.) zum bisherigen Tiertarif, Teil I, bei Abfertigung auf Beförderungsschein vom Absender abzugebende Verladeerklärung aufgehoben.

Der Tierfrachtbrief besteht aus dem eigentlichen Frachtbrief und einem anhängenden Abschnitt, der für die Rechnungsprüfung dient und gleichzeitig für die Empfangsbescheinigung verwendet wird.

Gemäß Ausf.-Best. XX zu § 48 (11) EVO. des neuen Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, ist die Fracht für lebende Tiere voraus zu bezahlen. Die Fracht wird nur dann vom Empfänger eingehoben, wenn der Absender den Frachtbetrag hinterlegt hat oder wenn ihm auf Grund dieser allgemeinen und der besonderen Ausf.-Best. im Abschnitt A zu § 48 EVO., Seite 7 des RTT., Ziffer 8 unfrankierte Beförderung ohne Sicherheitsleistung oder gegen Hinterlegung einer allgemeinen Sicherheit zugestanden ist.

Infolge Wegfalls des Beförderungsscheines ist künftig jedem Begleiter einer Tiersendung ein besonderer Ausweis auszuhändigen.

Lebende Tiere, die in Käfigen, Kisten und dergl. verpackt aufgeliefert werden, sind nach wie vor mit Eilfrachtbrief abzufertigen.

— Schlafwagen Berlin-Danzig. Infolge Ausfalls der Schnellzüge D 13/14 Berlin-Danzig müssen die in diesem Zug bisher mitgeführten Schlafwagen umgelegt werden. Seit dem 12. November laufen deshalb die beiden Reichsbahn-Schlafwagen 1. und 2. Klasse Berlin-Danzig zunächst in D 51 ab Berlin, Friedrichstr. 9.27 nm. bis Schneidemühl. an 2.00 vm. (dann im Fahrplan des D 13), ab 3.23 vm., über Firschau-Dirschau, an Danzig 8.21 vm.; ab Danzig (im Fahrplan des D 14) 8.00 nm., an Schneidemühl 1.14 vm., ab 1.52 vm. (in D 51), an Berlin, Friedrichstr. 6.37 vm. Mit den beiden Schlafwagen wird auch ein Kurswagen 1. bis 3. Klasse Berlin-Danzig mitgeführt. — Der bisher in D 39, ab Berlin, Friedrichstr. 8.46 nm. geführte Schlafwagen 3. Klasse Berlin-Beuthen läuft jetzt in D 41, ab Berlin, Friedrichstr. 10.43 nm.

— Zugänderungen München-Italien und Wien-Berlin. Infolge des Ausfalls der Schnellzüge D 22/29 München-Kufstein sind auch die österreichischen Anschlußzüge D 101/102 Kufstein-Innsbruck eingestellt worden. Die Nachtverbindung über den Brenner und Italien wird nur noch ab und bis Innsbruck durchgeführt. — Durch die Einstellung des Schnellzugpaares D 63/64 auf der Strecke Berlin-Dresden wird die Verbindung Berlin-Wien über Stadlau-Süßenbrunn-Lungenburg ungünstiger: ab Wien-Ostbahnhof 10.15 nm., an Dresden 1.45 nm., ab Dresden (bisher mit D 63 an Berlin 5.16 nm.), jetzt mit P 284 ab 3.45 nm., an Berlin, Anh. Bahnhof 9.27 nm.

— Die Gültigkeit der MER-Fahrscheinhefte. Mit Einführung der Goldwährung ist auch die sechzigtägige Gültigkeit der Fahrscheinhefte des Mitteleuropäischen Reisebureaus wieder hergestellt worden. Auch auf die Fahrscheinhefte, die im September und Oktober gelöst worden sind, werden innerhalb der sechzigtägigen Gültigkeit keinerlei Nachzahlungen auf Grund der Goldwährung erhoben.

— Der Eisenbahndurchgangsverkehr Ostpreußen-Rußland. In einer vom Königsberger „Wirtschaftsinstitut für Rußland und die Oststaaten" herausgegebenen Schrift untersucht Regierungsrat Dr. Holtz die Tariflage für diesen Durchgangsverkehr und kommt dabei zu dem Schluß, daß der Seetransport über Petersburg fast durchweg erheblich billiger ist als der unmittelbare Bahnweg für den Verkehr zwischen Moskau und Königsberg. Eine Ausnahme machen nur landwirtschaftliche Maschinen, für die der Seeweg um 11 % teurer ist als der Bahnweg. Im Verkehr mit Plätzen westlich von Königsberg sei das Verhältnis für den durchgehenden Bahnweg noch ungünstiger, weil die Schiffsfracht von Petersburg nach westlicheren Häfen nicht teurer ist als nach Königsberg. Selbst für den Verkehr mit dem Inneren Rußlands müsse das Frachtverhältnis zurzeit als so ungünstig bezeichnet werden, daß von dem durchgehenden Bahnwege wohl nur in besonderen Fällen Gebrauch zu machen sei. Der Verfasser macht dann verschiedene Vorschläge, um eine Verbilligung des Eisenbahnweges herbeizuführen.

— Richtzahl für Eisenbahntarife. Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

Am	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
2. 11. 1923 das	186 Milliardenfache	20 Milliardenfache	86,5 Milliardenfache
9. 11. 1923 „	314 „	130 „	200 „
16. 11. 1923 „	1240 „	220 „	630 „
23. 11. 1923 „	2100 „	1000 „	1420 „

— Die Nachträge zum Reichskursbuch. Die umfangreichen Verkehrseinschränkungen und Fahrplanänderungen haben die Kursbuchstelle des Reichspostministeriums veranlaßt, einen besonderen 2. Nachtrag herzustellen, der jedem Reichskursbuch beigelegt wird. Der Preis für das Werk, das in seiner Abteilung 755 die Goldmarkfahrpreise für die wichtigsten von Berlin ausgehenden Strecken enthält, ist auf 5 Goldmark ermäßigt worden. Die bisherige Berechnungszahl nach Grundzahl und Buchhändlerschlüsselzahl ist aufgegeben worden.

— Hamburger Verkehr. Der Spediteur-Verein Herrmann & Theilnehmer in Hamburg berichtet über die Lage des Hamburger Seefrachtenmarktes: Im Laufe des letzten Berichtsmonates ist das Frachtgeschäft über Hamburg bedeutend flauer geworden, in erster Linie eine Folge der unsicheren Wirtschafts- und Finanzverhältnisse; viele Exporteure halten ihre Verladungen zurück, um erst eine Klärung der deutschen Währungsfrage abzuwarten. Die Umstellung der gesamten Umschlagskosten auf wertbeständige Basis schafft dem Handel wieder eine zuverlässige Grundlage für die Kalkulation. Daß die Hamburger Umschlagskosten im Vergleich mit der Vorkriegszeit teuer sind, kann bei den im allgemeinen erhöhten Lebenshaltungskosten, die sich in erster Linie in den Löhnen und Gehältern auswirken, nicht überraschen. Die hieran geknüpften Betrachtungen in der Presse über die Verringerung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens sind leider nicht immer frei von Übertreibungen geblieben; soviel steht jedenfalls fest, daß die am Hamburger Verkehr in erster Linie beteiligten Berufsorganisationen auf das eifrigste bemüht sind, die Umschlagskosten in Hamburg herabzudrücken, um dem Wettbewerb anderer Häfen zu begegnen. Die am 12. d. M. eingetretene etwa 30 %ige Ermäßigung der Hamburger Kaigebühren ist der erste sichtbare Erfolg dieser Bemühungen und nach Durchsetzung der angestrebten Erleichterung der Zollabfertigung an den Freihafengrenzen, wird auch eine Herabsetzung der Fuhrlöhne in Hamburg eintreten. Daß trotz aller Schwierigkeiten, mit welchen Hamburg gegenwärtig zu kämpfen hat, auch der Unternehmungsgeist der Reeder nicht nachläßt, beweisen die gerade jetzt eingerichteten neuen Dampferlinien, nämlich: 1. nach den Häfen des Bristol-Kanals, vorzugsweise Bristol, Cardiff, Swansea, 2. nach Antwerpen, 3. nach albanischen Häfen durch die deutsche Levante-Linie, 4. Wahl des Hamburger Hafens durch die American-Line als Ausgangshafen für den bisher von der White-Star-Line von Bremen aus betriebenen Passagier- und Frachtdampferdienst nach Kanada und Neuyork.

Obwohl das Landungsangebot nachgelassen hat, sind die Reedereien doch teilweise, infolge der steigenden Unkosten für Löhne, Kohlen und Hafengebühren zu einer Erhöhung der Raten gezwungen. Weitere Frachterhöhungen sind zu erwarten. So werden die Konferenzlinien die Frachten für Südamerika, die schon kürzlich einmal für einzelne Warengattungen heraufgesetzt sind, vom 1. Januar 1924 ab bedeutend, teilweise sogar um annähernd 100 % steigern. Auch nach englischen Häfen

streben die Reedereien eine Erhöhung der Frachten an, die in der Hauptsache mit den schlechten Lade- und Löscheinrichtungen in den englischen Häfen begründet wird.

— **Präsident v. Dopffel †.** Am 14. November verstarb in Stuttgart der frühere Vorstand der Verwaltungsabteilung der Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen, der Präsident a. D. Albert v. Dopffel. Herr v. Dopffel war am 22. August 1837 in Brackenheim geboren und stand von 1859 bis 1905 im Dienst der württembergischen Eisenbahnverwaltung. Seit 1872 war er Kollegialmitglied der Generaldirektion, und zwar in den Dienststellungen eines Finanzassessors, Finanzrats und Oberfinanzrats. Im Jahre 1901 wurde er zum Direktor ernannt und mit den Geschäften eines Vorstandes der Betriebsabteilung betraut und im Jahre 1903 zum Vorstand der Verwaltungsabteilung befördert. Bei seinem Ausscheiden aus dem Dienste wurde Herrn v. Dopffel Titel und Rang eines Präsidenten verliehen.

Herr v. Dopffel ist weiteren Kreisen durch seine Tätigkeit im Personenverkehrsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bekanntgeworden, in dem er 22 Jahre lang namens der württembergischen Eisenbahnverwaltung den Vorsitz führte. In diese Zeit fiel die große Entwicklung des Geschäftsbereichs dieses Ausschusses durch die Einrichtung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte, namentlich auch infolge des Beitritts von Nichtvereinsverwaltungen. Herr v. Dopffel war, wie wir bei seinem Ausscheiden aus dem Dienste betonten, stets bemüht, neben der Förderung der Geschäfte die guten Beziehungen unter den Vertretern der Verwaltungen zu pflegen und Gegensätze auszugleichen. Unser Wunsch, den wir ihm bei seinem Scheiden aus dem Dienste widmeten, daß es ihm vergönnt sein möge, nach der langen Arbeitszeit seinen Ruhestand noch viele Jahre zu genießen, ist in Erfüllung gegangen. Was seine Persönlichkeit anbetrifft, so hat, wie wir seinerzeit hervorhoben, zu der allseitigen Wertschätzung und Beliebtheit, deren sich Herr v. Dopffel erfreuen durfte, besonders die Lauterkeit seines Charakters und seine sich stets gleichbleibende Liebenswürdigkeit im dienstlichen wie im gesellschaftlichen Verkehr wesentlich beigetragen.

Österreich.

— **Betriebserfolg der Bundesbahnen.** Im September d. J. stellte sich das finanzielle Ergebnis der laufenden Betriebsgebahrung der österreichischen Bundesbahnen auf Grund der vorläufigen Ermittlungen im Vergleiche zu den unter Bedachtnahme auf die Einnahmen- und Ausgabengestaltung in den einzelnen Monaten schätzungsweise ermittelten Anteile am Jahresvoranschlag ohne Berücksichtigung der für die Postbeförderung veranschlagten, aber noch nicht angerechneten Vergütungsbeträge, wie folgt:

	Vorläufige Ermittlung	Voranschlagsanteil	Erfolg
	in Milliarden Kronen		
Personen- und Gepäckverkehr	59,1	60,3	— 1,2
Güterverkehr	135,3	162,9	— 27,6
Zusammen Verkehrseinnahmen (ohne Postbeförderung)	194,4	223,2	— 28,8
Verschiedene Einnahmen	10,7	5,2	+ 5,5
Einnahmensumme	205,1	228,4	— 23,3
Ausgabensumme	306,9	329,4	+ 22,5
Betriebsabgang	101,8	101,0	— 0,8

Mit Ende September d. J. wird infolge Übergabe des Bundesbahnbetriebes an den selbständigen Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ eine Schlußrechnung für die Gebahrungszeit Januar bis September 1923 aufgestellt. Die hiernach für den Monat September in den Einnahmen und Ausgaben sich ergebenden, bisher nur zum geringsten Teile (45 Milliarden Einnahmen und 26 Milliarden Ausgaben) ermittelten Abrechnungsposten sind vorstehend weder im Erfolg noch in den Voranschlagsquoten berücksichtigt. Diese Abrechnungsposten können in Gegenüberstellung zu den hierfür vorbehaltenen Voranschlagsquoten erst bei der endgültigen Septemberabrechnung zur Darstellung gelangen.

— **Die Eisenbahnen im Voranschlage für 1924.** Während im Voranschlag 1923 die Einnahmen aus Eisenbahnverkehrssteuern mit ihrem vollen Ertrage in den Einnahmen der Hoheitsverwaltung veranschlagt waren, sind im Voranschlag 1924 die Verkehrssteuern auf den Linien der Bundesbahnen und Südbahn mit den Ausgaben für diese Bahnen ausgeglichen. Der Nettozuschuß zu den Bundesbahnen ist im Voranschlage 1924 mit 482,4 Milliarden ausgewiesen und würde sich nach Zurechnung des Bundesanteiles am Pensionsaufwand für Bundesbahnangestellte um 200 und nach Ausscheidung der mit dem Bundeszuschuß ausgeglichenen Eisenbahnverkehrssteuern um 702, sohin auf 1384,4 Milliarden erhöhen, was gegenüber dem Voranschlage 1923 von 1911,3 Milliarden eine Verbesserung von 526,9 bedeutet.

Der Nettozuschuß zur Südbahn ist im Voranschlage mit 231 Milliarden ausgewiesen und würde sich nach Ausscheidung der Eisenbahnverkehrssteuern um 210 Milliarden, somit auf 441 erhöhen, was gegenüber dem Voranschlag 1923 mit 510 Milliarden eine Verbesserung von 69 Milliarden bedeutet.

Im Bundeszuschuß für private Lokalbahnen von 138,5 Milliarden sind für den Bau neuer Linien 35 Milliarden vorgesehen, so daß nach Ausscheiden dieser Aufwendungen für 1924 eine Last von 103,5 Milliarden, somit gegenüber dem Voranschlage 1923 von 128,4 eine Entlastung von 24,9 Milliarden verbleiben würde.

Der nach dem Voranschlage erforderliche Zuschuß für Eisenbahnen beläuft sich auf 851,9 Milliarden.

— **Fahrpreisermäßigung für die Wiener Frühjahrsmesse.** Die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen hat den Teilnehmern an der vom 9. bis 15. März 1924 stattfindenden VI. Wiener internationalen Messe eine Fahrpreisermäßigung in der Weise zugestanden, daß sie bei der Reise nach Wien und von Wien auf Grund des Messeausweises Schnell- und D-Züge, ausgenommen Luxuszüge, mit normalen Personenzugfahrkarten ohne Entrichtung des tarifmäßigen Schnell- oder D-Zugzuschlages benutzen können.

— **Weihnachtsspende der österreichischen Bundesbahner an ihre reichsdeutschen Standesgenossen.** Der Generaldirektor der österreichischen Bundesbahnen hat an die Bundesbahnbediensteten folgenden Aufruf gerichtet:

Jeder Tag bringt uns neue, erschütternde Botschaft von steigender Not und verschärfter, immer qualvollerer Bedrängnis unseres deutschen Brudervolkes. Schon regt sich manchen Orts werktätige Nächstenliebe, um dieser fürchterlichen Notlage nach Kräften zu steuern. Hierzu bedarf es aber der Beihilfe aller, die guten Willens sind! Wenn wir Bundesbahner auch nur mit bescheidenen Mitteln an dieses Rettungswerk herantreten können, so langt unsere wirtschaftliche Kraft, wenn jeder einzelne beisteuert, doch vielleicht dazu, um unseren Berufsgenossen im Reiche — den deutschen Eisenbahnern — zum Weihnachtsfeste eine Spende widmen zu können, um ihnen derart ein Zeichen unserer kameradschaftlichen Hilfsbereitschaft zu geben und ihnen wenigstens die Sorge des Weihnachtstages mildern zu helfen.

Bundesbahner! Erinnert Euch der schweren Zeiten, in denen Berufsgenossen anderer Länder und nicht zuletzt des Deutschen Reiches Euch und Euren Kindern hilfreiche Hand boten und tragt — jeder nach seiner Kraft — bei zur „Weihnachtsspende der österreichischen Bundesbahner.“

Übrige europäische Länder.

— **Die Gütertarife in Danzig.** Über die Tariflage, die infolge Einführung der Guldenwährung im Danziger Binnenverkehr vom 1. November 1923 ab entstanden ist, teilt der „Allgemeine Tarifanzeiger“ (Wien) Nachstehendes mit:

A. Binnenverkehr in Danzig. Die Frachtberechnung erfolgt ausschließlich auf Grund der deutschen Gütertarife nach dem Frachtsatzzeiger vom 18. September 1923. Die in dem letzteren in Goldpfennig angegebenen Frachtsätze werden (auf Grund der Parität 1 Danziger Gulden = 0,80 Goldmark bzw. 1 Goldmark = 1,25 Danziger Gulden) um 25 Prozent erhöht und die so ermittelten Frachtbeträge in Danziger Guldenwährung eingehoben. Reichsmark werden zur Zahlung nicht mehr angenommen.

Die Eintragung der Frachtgebühren in die Frachtbriefe erfolgt stets in Danziger Gulden.

B. Wechselverkehr zwischen Deutschland und Danzig. Die Frachten werden wie bisher auf Grund der deutschen Gütertarife für die ganze Beförderungsstrecke durchgerechnet, wobei die im Frachtsatzzeiger vom 18. September 1923 in Goldmark erstellten Sätze um 25 % zu erhöhen und die so gebildeten Beträge in Danziger Guldenwährung in die Frachtbriefe einzusetzen sind. Die Einhebung der Frachten erfolgt im Gebiete der Freistadt Danzig (somit bei Sendungen von Danzig nach Deutschland im Falle der Frankierung, bei Sendungen von Deutschland nach Danzig im Falle der Überweisung) ausschließlich in Danziger Gulden, in den deutschen Stationen (somit bei Sendungen von Deutschland nach Danzig im Falle der Frankierung, bei Sendungen von Danzig nach Deutschland im Falle der Überweisung) in Papiermark oder in zur Annahme zugelassenen wertbeständigem Gelde (Goldanleihe usw.) zu dem jeweils hierfür bekanntgemachten Umrechnungskurse.

Nachnahmen werden bei Aufgabe in Deutschland nur in Goldmarkwährung, bei Aufgabe im Gebiet der Freien Stadt Danzig nur in Danziger Guldenwährung zugelassen.

C. Wechselverkehr zwischen Polen (einschließlich Polnischoberschlesien) und Danzig. Die Frachtberechnung erfolgt grundsätzlich bis und ab den Tarifschnittpunkten (z. B. Tczew) nach den im Binnenverkehr der beteiligten Eisenbahnen gültigen Tarifen, somit zwischen den Danziger Stationen und Tczew nach den deutschen Gütertarifen auf Grund des Frachtsatzzeigers vom 18. September 1923 in Danziger Guldenwährung (deutsche Goldmarksätze plus 25 %), für die polnische Strecke bis und ab Tczew nach dem polnischen Lokaltarif in Polenmark. Hinsichtlich der Frachtzahlung gelten nachstehende Bestimmungen:

Im Verkehr von Danzig nach Polen muß die Fracht entweder für die ganze Strecke bis zur polnischen Bestimmungsstation oder bloß die Danziger Fracht bis zur Übergangsstation nach Polen (z. B. Tczew) vom Absender in Frankatur bezahlt werden; Ganzüberweisungen sind unzulässig.

Im Verkehr von Polen nach Danzig können die Sendungen sowohl in Ganzfrankatur oder Ganzüberweisung (für die gesamte Beförderungsstrecke) als in Teilfrankatur bis zur Übergangsstation auf die Danziger Eisenbahn (z. B. Tczew) unter Überweisung der Restfracht auf den Empfänger abgefertigt werden.

Eine Ausnahme hinsichtlich der Frachtberechnung im polnisch-Danziger Verkehr bilden Sendungen, welche auf Grund der Bestimmungen des polnischen Binnentarifs nach den Ausnahmetarifen 2 A und 2 B (für Naphthaprodukte) sowie nach dem Ausnahmetarif 6 (für Eisenerze) berechnet werden. Soweit nämlich in den beiden erstgenannten Ausnahmetarifen des polnischen Binnentarifes Stationsfrachtsätze (direkte Sätze), für Naphthaprodukte von polnischen Raffineriestationen nach Danzig vorgesehen sind, gelten die letzteren und kommt gebrochene Frachtberechnung, weil durchgerechnete Frachtsätze verlautbart sind, nicht in Frage; in analoger Weise ist die Fracht für Eisenerze von Danzig nach Polen (einschl. Polnisch-Oberschlesien) zu den Sätzen der Klasse VI auf Grund der Gesamtentfernung zwischen Danzig und polnischer Bestimmungsstation zu ermitteln.

— **Elektrische Lokomotiven für die Strecke Stockholm-Gotenburg.** Die schwedische Regierung hat den Antrag der Eisenbahndirektion, die für die Strecke Stockholm-Gotenburg benötigten elektrischen Lokomotiven zu einem angebotenen Preis von 210 000 Kr. für das Stück in Schweden selbst einkaufen zu dürfen, genehmigt. Damit hat eine Vereinigung von vier schwedischen Firmen: Asea, Motala-Lindholmen, Nydqvist und Holm und die Wagenfabrik in Falun, die zusammen ein Angebot stellten, vor den vielen mitbewerbenden ausländischen Firmen den Vorzug erhalten, obwohl das schwedische Angebot um eine halbe Million die vom Reichstag für den Zweck genehmigten 10 Millionen übersteigt. Dr. S.

— **Die Eisenbahnen in Litauen.** Über eine Eisenbahnanleihe in Höhe von 23 Millionen Lits zum Bau der Strecke Memel-Schaulen und zum Ankauf rollenden Materials wird (nach „Latwijas Westnehsis“) in London von dem litauischen Verkehrsminister Naruschewitsch verhandelt. Durch den geplanten Bahnbau soll Litauen die Möglichkeit erhalten, unter Ausschaltung lettländischer Bahnen und des Umschlagverkehrs über Libau mit Memel zu verkehren. Im litauischen Eisenbahnetat 1924/25 sind für Bahnbauten 24 Millionen Lits vorgesehen. Spode.

— **Die Eisenbahnen in Lettland.** Der Verkehrsminister in Riga hat eine Erhöhung der Personentarife nach dem von der Hauptverwaltung der lettländischen Bahnen aufgestellten Entwurfe für das nächste Jahr genehmigt. Die in der „Seim“- (Parlaments-) Kommission vom Generaldirektor der Hauptverwaltung Mitte November anläßlich der Etatsberatung dafür gegebene Begründung besagt:

Mit einer Erhöhung der Ausgaben auf allen Gebieten ist zu rechnen. Die während der deutschen Okkupation gebauten Schmalspurbahnen entsprechen nicht mehr den Anforderungen des Verkehrs und müssen umgebaut werden; auf einigen Linien sollen neue Züge eingelegt werden. Durch diese Maßnahme wird eine Zunahme des Personenverkehrs um 20 % und des Güterverkehrs um 10 % erwartet. Steigerung des Materialverbrauchs und Verstärkung des Personals, auch im Zusammenhang mit den Sozialreformen auf den Bahnen, nämlich dem am 1. Oktober in Kraft getretenen Gesetz über die Arbeits- und Ruhezeit der Eisenbahner, endlich die infolge der ungünstigen Ernte vorauszusehende Erhöhung der Arbeitslöhne erfordern erhebliche Mehrausgaben. Die personellen Mehrkosten werden auf 600 000 Lats (2 Lats = 100 lettländische Rubel = eine Billion deutsche Reichsmark [Kurs am 13. November] — in Riga —) veranschlagt. Die Arbeitsleistung hat im Vergleich zur Zeit vor dem Kriege nachgelassen. An einen Abbau des Personals ist nicht zu denken. Weiter sind größere Lokomotiv- und Wagenausbesserungen für das nächste Jahr vorgesehen, wobei die allgemeine Preissteigerung in Betracht zu ziehen ist.

Das gegenwärtige Anlagekapital der lettländischen Bahnen beträgt annähernd 16 Milliarden lettländische Rubel. Die Bahnen nahmen den Betrieb mit zwei Lokomotiven und 14 Wagen auf, während jetzt Lettland hunderte von Lokomotiven und tausende von Wagen hat. Im Laufe von 5 Jahren hat der Staat 500 Millionen lettländische Rubel den Bahnen zugeschossen. Das Ausgabenbudget der Bahnen ist von 25,79 Millionen Lats auf 34,4 Millionen Lats gestiegen. Daher ergab sich die Notwendigkeit, den drohenden Fehlbetrag durch Erhöhung der Einnahmen zu decken, und zwar durch die einzige bedeutende Einnahmequelle, die Tariferhöhung. Dabei wurde berücksichtigt, daß die Tarife der Bahnen in den Nachbarstaaten — mit Ausnahme derjenigen Estlands — höher sind als die lettländischen. Um eine allgemeine Steigerung der Preise zu vermeiden, ist eine Erhöhung der Gütertarife nicht in Erwägung gezogen worden.

Mit Zustimmung der Kommission wurde eine Erhöhung der Personentarife in III. Klasse von 1½ Santimi auf 2, in II. Klasse von 3 Santimi auf 4, in I. Klasse von 6 Santimi auf 8 festgesetzt (100 Santimi = 1 Lat).

Die Umnagelung der Strecke Riga-Libau auf die russische Spur wurde am 13. November vom lettländischen Ministerkabinett für Beginn des nächsten Etatsjahres beschlossen.

Zwischen Lettland und Rußland ist am 10. November in Moskau ein Abkommen über die Rückführung rollenden Eisenbahnmaterials nach Lettland unterzeichnet worden. In Ausführung der Beschlüsse der gemischten lettländisch-russischen Eisenbahnkommission und des Friedensvertrages zwischen den beiden Staaten werden nunmehr an Lettland zurückgegeben: 28 vierachsige Pullmanwagen I./II. Klasse und dreiachsige Wagen III. Klasse, 32 zweiachsige Personenwagen, 54 Kühlwagen, 2 Tankwagen, 1 Plattformwagen, 5 Schmalspurlokomotiven für 750-mm-Spur, im Gewicht von je 20,5 t; die Hälfte der Bibliothek der Riga-Oreler Bahn sowie 3400 Rubel in Gold als Entschädigung für fortgenommenes Werkstätten-, Schul- und Wageninventar. Zur Übernahme der Lokomotiven und Wagen aus dem Bestande des Rjäsaner und Gomeler Fuhrparks reiste am 13. November eine lettländische Kommission nach Moskau ab.

Die während des Krieges zerstörte Eisenbahnbrücke über die Düna bei Kreuzburg wird gemäß Beschluß der Hauptverwaltung der lettländischen Bahnen in zweijährigem Bauprogramm mit einem Kostenaufwand von 60 Millionen lettländischen Rubeln wiederhergestellt. Ebenso werden die Brücken über die Flüsse „Trockene Eckau“ und Misse zwischen Garrosen und Eckau und Eckau-Neugut wiederhergestellt.

Die Beratungen über den russischen Transitverkehr durch Lettland werden zwischen den lettländischen und russischen Vertretern in Riga jetzt zu Ende geführt. Anschließend werden in Reval und Petersburg noch im November gleiche Vereinbarungen mit Estland getroffen.

Nach Wiederherstellung der Eisenbahnbrücke über die kurländische Aa bei Mitau ist der durchgehende Zugverkehr zwischen Riga und Tuckum, der bisher nur mit Umsteigen vor sich ging, wieder aufgenommen.

Die Eisenbahnwerkstätten in Libau weisen eine ständig zunehmende Leistungsfähigkeit auf. Sie besserten im Oktober 3 Lokomotiven, 24 Güterwagen und 7 Personenwagen aus und bauten 3 Güterwagen für 750-mm-Spur; für andere Ausbesserungsstellen der lettländischen Bahnen besserten sie 322 Radsätze aus.

Die Fabrik „Phoenix“ in Riga arbeitet an der Wiederherstellung ihrer während des Krieges und danach zerstörten Anlagen, um die Reparatur von Lokomotiven und Wagen — sowie den Wagenbau — Ende November aufzunehmen. Die Hauptverwaltung der lettländischen Bahnen übertrug ihr den Bau einiger Postwagen (mit Ablieferung innerhalb sechs Monaten) im Werte von 19,324 Goldrubel; ferner wird eine größere Zahl lettländischer Lokomotiven zur Hauptreparatur kommen. Spode.

— **Änderung des Tarifsystems in Polen.** Der „Allgemeine Tarifanzeiger“ (Wien) teilt mit, daß der Entwurf zu dem für den 1. Januar 1924 in Aussicht genommenen, vollkommen umgearbeiteten Gütertarif der polnischen Eisenbahnen nunmehr vorliegt.

Der neue Tarif bringt vor allem feinere Unterscheidungen der einzelnen Güterarten durch eine Erweiterung der Güterklassifikation auf zehn Klassen. Die Durchführung dieser Maßnahme soll durch Schaffung von zwei neuen Klassen erfolgen, die im Aufbau der Klasseneinteilung zwischen die bisherigen Klassen

II und III bz. III und IV fallen werden; ferner wird für Massenartikel, für die bisher die Frachtsätze der Klasse VI abzüglich eines 25prozentigen Nachlasses zur Anwendung gelangten, eine eigene Güterklasse eingeführt.

Die Frachtsätze und Gebühren sollen in einer derzeit noch nicht feststehenden wertbeständigen Einheit erstellt werden. Hierbei sollen die vom 1. Oktober 1923 gültigen Gebührenberechnungstabellen derart als Grundlage dienen, daß ein Schweizer Franken nach dem Kurse vom 30. September d. J. mit 70 000 poln. Mark bewertet wird. Zum Zwecke der Vervielfältigung der wertbeständigen Zahlen sollen am 20. eines jeden Monats Schlüsselzahlen bekanntgemacht werden.

Bei den Frachtsätzen für kurze Entfernungen sowie für Eilgut und die Stückgutklassen I und II sind bedeutende Erhöhungen in Aussicht genommen.

Außer den normalen Güterklassen laut Güterklassifikation sind beabsichtigt: Ausnahmetarife: Nr. I für Getreide, Nr. II für frische Kartoffeln, Nr. III für Zuchttiere, Nr. IV für wilde Tiere, Nr. V für Bauholz, unbearbeitet, Telephon- und Telegraphenstangen sowie Grubenholz, Nr. VI für Steinkohlen und Koksschlamm, Nr. VII für Baumaterialien (Steine, Schotter), Nr. VIII für Ziegel und Dachziegel, Nr. IX für Kunstdünger, Nr. X für Flachs und Hanf und Nr. XI für Sportboote. Ausfuhrtarife: Nr. III für Eisenerze, Nr. IV für Eisenwaren, Blech und Draht (bei der Ausfuhr nach Rumänien und über Danzig), Nr. V für Zündhölzchen. Ausfuhrtarife für Naphthaprodukte sind in dem Entwurfe nicht vorgesehen.

— Eine deutsche Eisenbahn- und Waldkonzession in Rußland. Nach „Isvjestja WZIK“ Nr. 210 vom 18. September 1923 hat die russische Regierung am 11. September d. J. die Verträge mit der deutschen „Gesellschaft für wirtschaftliche Beziehungen mit dem Osten“ über den Bau der Bahn Mga-Rybinsk und die Waldkonzession im Bereiche dieser Bahn genehmigt. In den Bau der Bahn Mga-Rybinsk sind vom Staate schon 25 Millionen Goldrubel hineingesteckt worden, und dieses Kapital liegt ertraglos da. Die Verzögerung in der Ausnutzung des Bezirkes führt zweifelsohne zu einer scharfen Holz- und Baukrise in Petrograd und Moskau. Die Bahn Mga-Rybinsk vereinigt auf geradem Wege den reichsten Waldbezirk mit Petrograd und Moskau. Daher ging die Regierung auf wesentliche Erleichterungen ein, die dem deutschen Kapital große Vorteile aus der Konzession sichern.

Laut Vertrag ist der Konzessionar verpflichtet, den bis zu 59 % fertiggestellten Teil Budogoschtsch-Krasnij-Cholm-Mga der Rybinsker Eisenbahn fertig zu bauen und hierauf 7 Millionen Goldrubel aufzuwenden. Die Baufrist wird auf drei Jahre bestimmt, bei Aufwendung von nicht über 8 Millionen Rubel, auf vier Jahre bei Aufwendung von 10,5 Millionen Rubel und auf fünf Jahre bei Aufwendung bis zu 12 Millionen Rubel. Nach dem Vertrag wird dem Konzessionar das Recht der Ausnutzung der jährlichen Holzfällungen in 21 Waldbezirken, die längs der zu erbauenden Strecke der Bahn Mga-Rybinsk mit einer Fläche von über 1 Million Deßjatinen sich erstrecken, gewährt. Auf der bezeichneten Fläche ist der Konzessionar verpflichtet, einen zusammenhängenden Abhieb von nicht unter 5000 Deßjatinen jährlich auszuführen. Außerdem ist der Konzessionar gehalten: 1. im Laufe von zwei Jahren ein oder mehrere Holzsägewerke in Gang zusetzen; 2. innerhalb der gleichen Frist eine Schwellentränkanstalt mit einer jährlichen Leistung von 1 Million Schwellen zu errichten; 3. in der gleichen Frist bis zu zehn Fabriken für chemische Verarbeitung der Hölzer und 4. im Verlaufe von 10 Jahren ergänzend Holzsägewerke und Zellulosefabriken zu erbauen.

Die Konzessionszeit ist auf 25 Jahre festgesetzt. Für das aus dem Waldabtrieb gewonnene Holz zahlt der Konzessionar der Regierung zwischen 22 Goldrubel (großes Bau- und Nutzholz) und 2 Rubel 50 Kopeken (Brennholz) für ein Kubiksaschen (gleich 2,13 cbm).

Nach vorläufiger Mindestberechnung ergibt die Ausnutzung von 5000 Deßjatinen jährlich einen Holzertrag von nicht unter 125 000 Kubiksaschen, was eine Stammzahlung von 1 053 750 Rubel jährlich sichert; im ganzen sollen einschließlich Steuern usw. für die Republik 3 275 022 Rubel jährlich, oder auf 25 Jahre 81 875 550 Rubel eingehen. In der gleichen Zeit sind für Verzinsung und Tilgung von 12 Millionen Rubel 18 468 000 Rubel und für Lastförderung 16 428 550 Rubel, im ganzen 34 896 550 Rubel zu zahlen. Sonach wird der Reinertrag für 25 Jahre (ohne die Betriebskosten der Bahnstrecke) 46 979 000 Rubel oder im Jahre 1 957 000 Rubel betragen.

Die Konzession im Bezirke Mga-Rybinsk ist die erste Waldkonzession, welche die Herstellung der Erzeugnisse im Lande selbst vorsieht. Dr. S.

— Unfälle auf den russischen Bahnen im ersten Vierteljahre 1923. Im ersten Vierteljahre 1922 wurden 1988 Unfälle oder 8,1 auf 100 000 Zugwerst vermerkt. Im ersten Vierteljahre 1923 erhöhte sich die Zahl auf 2182, aber infolge der bedeutend angewachsenen Leistungen der Bahnen treffen auf 100 000 Zugwerst nur 5,5, d. i. 32 % weniger. Nach den Ursachen verteilt ergibt die Zusammenstellung:

	1922 Fälle	%	1923 Fälle	%
durch unmittelbares Verschulden von Bahnangestellten	692	35	609	28
durch Unregelmäßigkeit am Fuhrpark	348	17	382	18
durch Reißen von Kuppelungen	296	15	523	24
durch Unregelmäßigkeiten an der Fahrbahn	114	6	116	5
durch Zufälligkeiten	391	20	181	8
durch Verbrechen	18	1	8	1
nicht aufgeklärt	129	6	363	16

Daß das Reißen von Kupplungen in diesem Jahre viel häufiger vermerkt wurde, ist darauf zurückzuführen, daß von der Zentralstelle hierauf besonders die Aufmerksamkeit gelenkt wurde, weshalb über diese Art von Unfällen auch genauer berichtet wurde.

Als günstiges Zeichen ist der Umstand anzusehen, daß trotz der bedeutenden Erhöhung der Leistung der Bahnen die absolute Zahl der durch Verschulden der Bahnangestellten verursachten Unfälle abnahm. Dr. S.

— Die geplante Tariferhöhung in Rumänien. Zufolge des Ministerwechsels in Rumänien hat wie der „Allgemeine Tarifanzeiger“ (Wien) berichtet, der Plan, eine Tariferhöhung in Rumänien durchzuführen, ein wesentlich anderes Bild angenommen. Die Eisenbahntarife sollen keineswegs gleichmäßig erhöht werden, die Güterklassifikation soll vielmehr durchgreifende Änderungen erfahren, so daß die Frachtsätze für einige Waren erhöht, für andere ermäßigt werden. Der Verkehrsminister beabsichtigt, nunmehr mit einer wahren Tarifpolitik einzusetzen, während man die Maßnahmen der letzten Jahre als Ergebnis einer reinen Budgetpolitik ansehen kann, welche auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des rumänischen Staates, insbesondere auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse der neuerworbenen Gebiete keinen oder zu wenig Bedacht nahm.

Die heutige Güterklassifikation basiert auf jener des Jahres 1916; die neue Wareneinteilung wird insbesondere auf die Preisverhältnisse der Nachkriegszeit Rücksicht nehmen und die Tarife der Güter erhöhen, welche im Preis gestiegen sind, hingegen die Fracht für alle Artikel ermäßigen, deren Preis gesunken ist (z. B. wird die Klassifikation für Manufakturwaren eine Erhöhung, die für Lebensmittel eine Ermäßigung erfahren). Auch die Erzeugnisse Siebenbürgens sollen im neuen Tarif Berücksichtigung finden und für Artikel, welche bisher in der Klassifikation nicht aufgenommen waren, soll eine Tarifierung vorgesehen werden.

Hinsichtlich der Ausfuhr aus Rumänien, die durch den ab 1. Mai 1923 in Kraft gesetzten 50prozentigen Frachtzuschlag besonders hart getroffen wurde, wird geplant, die Sätze für Güter, die im Inlande in ausreichender Menge vorhanden sind, zu ermäßigen, um deren Ausfuhr nach Möglichkeit zu heben.

Die Eisenbahnverwaltung will zunächst die Vertreter von Industrie und Handel zu Vorschlägen einladen, ehe der Entwurf des neuen Tarifs ausgearbeitet wird. Über den Zeitpunkt der Einführung können zurzeit keinerlei Angaben gemacht werden, doch scheint festzustehen, daß, schon mit Rücksicht auf die eingangs angedeutete Politik des neuen Ministeriums, von einer zwischenzeitlichen gleichmäßigen Erhöhung Abstand genommen wird.

— Internationale Verkehrskonferenz in Genf. Die zweite Internationale Konferenz für Verkehrs- und Transitfragen, die vom Völkerbund einberufen wurde, trat in Genf unter dem Vorsitz des Senators Conti (Italien) zusammen. Wie die D. A. Z. berichtet, sind 40 Regierungen, in der Mehrzahl Mitglieder des Völkerbundes, sowie Deutschland und die Türkei auf der Konferenz vertreten. Die Vereinigten Staaten ernannten einen Beobachter. Folgende internationale Organisationen nehmen an den Verhandlungen mit beratender Stimme teil: Die Internationale Handelskammer, das Amt für den internationalen Eisenbahntransport, die Internationale Union der Eisenbahnverwaltungen sowie die vier Internationalen Kommissionen für die Flüsse Donau, Elbe, Oder und Rhein und die Kommission für Verkehrs- und Transitwesen. Die Konferenz setzte drei Kommissionen ein, die ihre Arbeiten am 23. November aufgenommen haben.

— Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. Vor kurzem hat der Bundesrat den Voranschlag für die Schweizerischen Bundesbahnen bekanntgegeben, der eine erfreuliche Besserung der Lage widerspiegelt. Er begleitet ihn durch folgende allgemeine Bemerkungen:

„Der Voranschlag für 1924 steht unter dem Einfluß der im laufenden Jahre eingetretenen erfreulichen Besserung der Finanzlage der Bundesbahnen. Die bisher erzielten Ergebnisse berechtigen zu der Erwartung, daß sich in der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1923, für die im Voranschlage ein Fehlbetrag von 25 Millionen Franken vorausgesehen war, die Nutz- und Lastenposten annähernd ausgleichen werden. Diese günstige Wendung ist dem Umstand zu verdanken, daß einerseits die Verkehrseinnahmen eine ansehnliche Zunahme aufweisen und anderseits die Betriebsausgaben, hauptsächlich infolge der Abnahme der Kohlen- und Materialkosten, der Verminderung der Personalausgaben und der Wirkung der Sparmaßnahmen, ganz beträchtlich zurückgegangen sind. Der Voranschlag für 1924 beruht auf der Voraussetzung, daß der Verkehr weiter anwachsen werde und die Betriebsausgaben noch mehr vermindert werden können.

Trotz dieser günstigen Annahme schließt indessen die mutmaßliche Gewinn- und Verlustrechnung noch mit einem Fehlbetrag von etwas über 2 Millionen Franken ab. Der Grund liegt darin, daß die vorausgesetzte Verkehrszunahme nicht von einer Vermehrung der Verkehrseinnahmen im bisherigen Verhältnis begleitet sein wird. Es ist nämlich in Aussicht genommen, den bereits im Voranschlag für 1923 vorgesehenen, in der Folge aber hinausgeschobenen Taxabbau im Personenverkehr nunmehr auf den Beginn des nächsten Jahres durchzuführen. Der unter dem Einfluß dieses Taxabbaues zu erwartende Mehrverkehr wird die damit verbundene Taxeinbuße nur zu einem Teil auszugleichen vermögen. Die eingetretene erfreuliche Wendung zur Besserung darf nicht dazu verleiten, in den auf die Verminderung der Ausgaben gerichteten Bestrebungen nachzulassen. Es ist auch fernerhin unerläßlich, daß in der Verwaltung, beim Bau und beim Betrieb auf die äußerste Sparsamkeit Bedacht genommen und keine Maßnahme unterlassen wird, die das Ziel in zweckmäßiger Weise mit geringeren Aufwendungen erreichen läßt. Nur dann wird es möglich sein, dem ersten Schritte auf dem Wege des allgemeinen Taxabbaues mit der Zeit weitere folgen zu lassen und trotzdem diejenigen Einnahmenüberschüsse zu erzielen, die zur allmählichen Tilgung des in den Krisenjahren aufgelaufenen Fehlbetrages nötig sind."

Diese günstigere Lage gestattet es der Bundesbahnverwaltung, wie in obigen Ausführungen schon erwähnt, mit den längst geplanten und gewünschten Tarifermäßigungen Ernst zu machen. Die von der Ständigen Kommission an den Verwaltungsrat gerichteten Anträge, an deren Annahme nicht gezweifelt wird, betreffen folgende Maßnahmen: 1. Herstellung des früheren Verhältnisses von 10 : 7 : 5 zwischen den Fahrpreisen für einfache Fahrten erster, zweiter und dritter Klasse durch entsprechende Herabsetzung der Taxen der ersten und zweiten Klasse. 2. Einführung einer Ermäßigung von 20% (auf die doppelten Taxen einfacher Fahrt) für gewöhnliche Hin- und Rückfahrkarten und Empfehlung an das Eisenbahndepartement zu Händen des Bundesrates, die Gültigkeitsdauer dieser Fahrkarten auf fünf Tage für Entfernungen bis 200 Tarifkilometer und acht Tage für größere Entfernungen festzusetzen. 3. Erhöhung des Rabattes für einfache Fahrten des Gesellschafts- und Schulfahrtenverkehrs um 5 % für Entfernungen von mehr als 200 km und Einführung einer Ermäßigung von 10% (auf die doppelten Taxen einfacher Fahrt) für Hin- und Rückfahrten in diesem Verkehr. 4. Durchführung dieser Maßnahme auf den 1. Januar 1924, im Rundreiseverkehr jedoch auf den Zeitpunkt der Neuausgabe der Verzeichnisse, d. h. auf den 1. Mai 1924.

Allerdings ist man in industriellen Kreisen mit diesen Plänen insofern nicht ganz einverstanden, als den Bundesbahnen vorgeworfen wird, den Güterverkehr, der zwar zahlenmäßig schwächere Kreise trifft, aber den Eisenbahnen die größeren Einnahmen bringt, zugunsten des Personenverkehrs zu vernachlässigen. Es wird darauf hingewiesen, daß der Personenverkehr während des Krieges besser weggekommen ist als der Güterverkehr. Während die einfache Fahrt jetzt etwa das 1½fache und die Hin- und Rückfahrt doppelt so viel kostet wie vor dem Kriege, sind die Gütertarife fast auf dreifache Höhe gestiegen. Ein Zehntonnenwagen des wichtigsten Spezialtarifs III b kostet heute auf 50 km 89 Fr. (früher 31), auf 100 km 158 (52), auf 200 km 261 Fr. (85). Die entsprechenden Sätze für eine Sendung von 10 t Kohlen betragen 89 (28), 138 (50) und 210 (85) Fr. Es wird betont, daß die Wettbewerbsmöglichkeit der schweizerischen Industrie unter diesen Verhältnissen ungeheuer leidet und darüber Klage geführt, daß die Kommerzielle Konferenz, die seit 15. März d. J. nicht mehr einberufen worden sei, sich zu der Vorlage nicht habe äußern können. Andrerseits ist die Schweiz mehr als andre Länder von der Fremdenindustrie abhängig, die seit dem Kriege immer noch nicht den alten Stand erreicht hat, und man hofft, durch Erleichterungen im Personenverkehr den allgemeinen Wohlstand wieder heben zu können. Der günstige Sommer 1923 hat allerdings schon eine gewisse Besserung gebracht, so daß manche Bahnen, wie schon früher mitgeteilt, und die Gasthäuser einzelner bevorzugter Gegenden wieder Überschüsse erzielt haben.

Mit der Elektrisierung des Bundesbahnnetzes wird mit größerer Beschleunigung vorgegangen werden, nachdem durch Bundesbeschluß vom 2. Oktober d. J. aus Bundesmitteln 60 Millionen Franken zur Verfügung gestellt worden sind. Es sollen demnach die Linien Zürich-Winterthur und Zürich-Meilen-Rapperswil (77 km), deren Elektrisierung im Anschluß an die Anlagen des elektrischen Netzes vorteilhaft durchgeführt werden kann, in den Jahren 1924 bis 1926 fertiggestellt werden, was eine Verschiebung um vier Jahre bedeutet. Weiter handelt es sich um die Linie Palézieux-Lausanne-Genf (75 km).

Zu dem neuen Organisationsgesetz der Bundesbahnen ist jetzt eine neue Vollziehungsverordnung erschienen, die schon dem Umfange nach große Unterschiede gegenüber der alten aufweist. Während früher in allen Einzelheiten die Geschäfte der Generaldirektion und ihrer Abteilungen und der Kreisdirektionen geregelt wurden und der Vorwurf einer „Überorganisation" mit Recht erhoben werden konnte, ist durch die neue Verordnung der Verwaltung weit größere Freiheit gelassen worden, die ihre Organisation jetzt nach Bedürfnis und Erfahrung gestalten und ändern kann.

Über die Oberaufsicht des Bundesrats heißt es u. a.: „Der Präsident der Generaldirektion und die Generaldirektoren stehen dem Vorsteher des Eisenbahndepartements für Berichterstattung, Begutachtung und Auskunfterteilung in allen die Bundesbahnen betreffenden Angelegenheiten unmittelbar zur Verfügung. Der Präsident der Generaldirektion unterrichtet den Vorsteher des Eisenbahndepartements fortlaufend über den Gang des Unternehmens und über alle wichtigen Vorkommnisse, die sich in der Verwaltung ereignen. Die Protokolle über die Verhandlungen des Verwaltungsrates, der Generaldirektion und der Kreiseisenbahnräte „sind dem Eisenbahndepartement für sich und zu Händen des Bundesrates zur Kenntnis zu bringen."

Ferner wird dem Eisenbahndepartement die „Erteilung der im Interesse des Landes gutscheinenden Weisungen an die Verwaltung" zugewiesen. Es ist nicht zu verkennen, daß durch diese Fassung der Aufsichtsbehörde sehr dehnbare Vollmachten erteilt werden, die unter Umständen der Selbständigkeit der Verwaltung schädlich werden können.

Der Personalabbau bei den Bundesbahnen hat weitere Fortschritte gemacht. Seit Ende 1922 hat der Personalbestand um 855 Köpfe abgenommen, während bei der allgemeinen Bundesverwaltung infolge der Notstandsarbeiten immer noch eine Zunahme zu verzeichnen ist.

In diesen Tagen ist der Betrieb auf der Centovalli-Bahn eröffnet worden. Sie verbindet Locarno mit Domodossola und liegt mit 20 km auf schweizerischem Gebiet (Tessin) und mit 33 km in Italien. Der Sitz der Gesellschaft ist Locarno. Sie wird zugleich die Maggiatal-Bahn und die elektrische Straßenbahn Locarno-Minusio betreiben. Die Centovallibahn stellt eine Verbindung der Gotthard- und der Lötschberg-Strecke her. Sie wurde 1912 begonnen, blieb dann während des Krieges liegen und wurde jetzt verhältnismäßig rasch fertiggestellt. Sie durchfährt Gebiete von hohem landschaftlichen Reize.

— **Erschwerte Einreise nach der Schweiz und nach Holland.** Die politischen Wirren in Deutschland haben den Schweizerischen Bundesrat veranlaßt, die Einreisebestimmungen vorübergehend zu verschärfen. Einreisevisen nach der Schweiz werden nur in Ausnahmefällen erteilt gegen Vorlegung von Urkunden, die die Dringlichkeit der Reise nachweisen. Paßvisen zum Kuraufenthalt werden nur an Erholungsreisende erteilt, die schon früher wiederholt in der Schweiz waren und für die kein Verdacht besteht, daß sie sich dauernd in der Schweiz niederlassen wollen. Ähnliche Maßnahmen hat Holland getroffen, das seine Konsulate in Deutschland ebenfalls angewiesen hat, Einreisebewilligungen nur in den dringendsten Fällen und nach Rückfrage im Haag auszustellen.

— **Die französische Binnenschiffahrt.** Frankreich gibt sich alle Mühe, den Verkehr auf seinen Binnenwasserstraßen zu fördern, und, wie aus folgender Tabelle hervorgeht, mit Erfolg. Es muß jedoch dabei bemerkt werden, daß ein großer Teil der Verkehrssteigerung der Reparationskohle zuzuschreiben ist.

	April-Juni 1922	April-Juni 1923	Januar-Juni 1923
Ströme und Flüsse 6781 km	4 118 952 t	4 715 613 t	8 324 523 t
Kanäle, 5252 km . . .	3 689 895 t	4 294 274 t	7 911 003 t.

— **Verlängerung der Hüninger Kanalschleuse.** Es ist noch erinnerlich, daß im vergangenen Sommer mehrmals auf dem Wege über den Rhein-Rhone-Kanal mit Kohlen beladene französische Kanalkähne von Straßburg nach Basel gelangt sind. Schwierig-

keiten bot dabei die am Ausgange des Kanals liegende erste Schleuse, die für die auf dem Rhein-Rhone-Kanal üblichen Kanalabmessungen zu kurz ist, sodaß für eine Durchschleusung auch die ziemlich weit unten liegende Schleuse 2 benutzt werden mußte, was nicht bei jedem Rheinwasserstande möglich ist. Der Rhein-Rhone-Kanal kann selbstverständlich wegen seiner bescheidenen Abmessungen für Basel nicht als Ersatz der Rheinwasserstraße in Betracht kommen, doch kann er immerhin die Basler Häfen vom Elsaß und vom französischen Kanalnetz her bis zu einem gewissen Grade unterstützen. Ob er aber gerade zu den Zeiten, da Basel wegen der alljährlich wiederkehrenden Niederwasserzeit die Rheinstraße nicht benutzen kann — wenigstens so lange sie nicht verbessert ist — für den Verkehr nach Basel in Frage kommen kann, ist aus dem Grunde zweifelhaft, weil die Speisung des Kanals gerade zu Zeiten des Niederwassers im Rhein mit Schwierigkeiten verbunden ist. Ferner müßte, falls der Kanal für weiteren ständigen Verkehr nach Basel in Frage käme, die erste Schleuse in dem Maße verlängert werden, als es notwendig wäre, um die französischen 300-t-Kähne mit einer Länge von 38,5 m aufnehmen zu können. Die Schleuse ist heute nur etwa 30 m lang. Es scheint nun aber, daß mit dieser Verlängerung Ernst gemacht werden soll, denn die Straßburger Zeitschrift „La Navigation du Rhin“ berichtet, daß „entsprechend einem Wunsche der Schweizerischen Regierung“ die französischen Kanalingenieure die Verlängerung der Hüninger Schleuse prüfen, um den Schiffsverkehr zwischen Straßburg und dem Kleinhüningerhafen zu fördern. Durch einen Beschluß vom 19. Oktober 1923 habe der Bautenminister das Bauprogramm bereits genehmigt, und es seien bereits alle Maßnahmen getroffen worden, um die Verlängerung der Schleuse in Angriff zu nehmen, so daß sie im Jahre 1924 der Schiffahrt zur Verfügung stehe.

— **Triebwagen-Schnellzüge.** Triebwagen dienen bekanntlich im allgemeinen dazu, Lücken im Fahrplan auszufüllen, und verkehren dabei nur auf kurze Entfernungen, wobei sie alle Bahnhöfe und Haltestellen, die sie berühren, bedienen. Auf der ehemaligen London, Brighton und Südküstenbahn und der ehemaligen Nordostbahn werden jedoch auch Triebwagenfahrten schnellzugmäßig ausgeführt, indem die Züge alle oder mehrere Bahnhöfe unterwegs überschlagen und dabei infolgedessen Reisegeschwindigkeiten entwickeln, die es durchaus rechtfertigen, wenn der Triebwagenfahrt die Bedeutung eines Schnellzugs für die Verbindung, die sie herstellt, beigelegt wird. Die Einrichtung wird in England mit Freuden begrüßt, und unter geeigneten Verhältnissen scheint es zweckmäßig, sie auf weitere Verbindungen, namentlich auf solche Seitenbahnen auszudehnen, die von einer Schnellzugstrecke nach wichtigeren Orten ohne eigentlichen Schnellzugverkehr ausgehen.

Fremde Erdteile.

— **Schnellzüge in Südafrika.** Hierüber schreibt die DAZ.: Die Eisenbahnen von Südafrika sind in der nach ihnen benannten Kapspur — 1,067 m — angelegt, sind aber eifrig bemüht, sowohl was Fahrgeschwindigkeit als auch Größe der Lasten anbelangt, Leistungen zu erreichen, die denen der Vollspurbahnen gleichkommen. Im März dieses Jahres ist auf der 1539 km langen Strecke Johannesburg-Kapstadt ein Schnellzug gefahren worden, der zu seiner Fahrt nur 30 Stunden 27 Minuten gebraucht, also eine Durchschnittsreisegeschwindigkeit von ziemlich genau 50 km in der Stunde erreicht hat. Ein Versuchszug im August hat diese Leistung noch erheblich übertroffen. Er bestand außer der Lokomotive aus acht Salonwagen, einem Speisewagen und einem Zugführerwagen und wog ohne Lokomotive 360 t. Fahrplanmäßig sollte er für die Reise 30 Stunden 8 Minuten brauchen, so daß die Reisegeschwindigkeit 51 km in der Stunde betragen hätte. Er hat aber den Weg in 27 Stunden 40 Minuten zurückgelegt, was einer Reisegeschwindigkeit von 55,6 km in der Stunde entspricht. Die Durchschnitts-Fahrgeschwindigkeit war etwas über 59 km. Für die Rückfahrt, bei der die Steigungen überwiegen, sah der Fahrplan 32 Stunden 37 Minuten vor, doch wurden von dieser Zeit 3 Stunden 7 Minuten erspart. Streckenweise kamen auf der Fahrt Geschwindigkeiten von 96,6 km vor.

Bei Würdigung dieser Leistung müssen neben der Spurweite auch die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse der Strecke berücksichtigt werden. Es kommen maßgebende Steigungen bis 1 : 66, ja sogar 1 : 40 vor, die noch dazu mit dem Mindesthalbmesser von 100 m zusammenfallen.

Der Bewohner von Ländern mit überwiegenden Vollspurbahnen hält im allgemeinen nicht viel von Schmalspurbahnen; hier aber wird gezeigt, daß auch auf ihnen beachtenswerte Leistungen erzielt werden können. Daß auch auf dem Gebiete des Güterverkehrs eine Eisenbahn in Kapspur den Vergleich mit ihrem „großen Bruder“ nicht zu scheuen braucht, beweisen die neuen Kesselwagen für Südafrika, die leer 22,5 t, beladen 41 t wiegen.

Rechtspflege.

— **Haftung des Reichs für irrtümliche Beschlagnahme von Waren.** (Entscheidung des Reichsgerichts vom 16. 3. 1923, III 538/22.) Ein Eisenbahnwagen mit Apfelsinen war von der Kontrollstelle der Ein- und Ausfuhr in Berlin beschlagnahmt worden. Die Ladung wurde später für verfallen erklärt und verkauft. Die klägerische Firma verlangte Schadensersatz mit der Begründung, daß die ordnungsmäßige Bewilligung der Einfuhr vorhanden gewesen und die Verfallerklärung durch schuldhafte Amtspflichtverletzung der Beamten zu Unrecht erfolgt sei. Der beklagte Reichsfiskus erhob die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges, da hier das Reichswirtschaftsgericht zu entscheiden gehabt habe. — Diese Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges ist in allen Instanzen (Landgericht und Kammergericht Berlin und Reichsgericht) verworfen worden. Das Reichsgericht billigt die Kennzeichnung des Reichswirtschaftsgerichts als Verwaltungsgericht. Die Befugnis des Reichswirtschaftsgerichts, über die Rechtmäßigkeit der Verfallerklärung zu entscheiden, vermag Schadensersatzansprüche gegen den Fiskus wegen Beamtenverschuldens nicht auszuschließen.

Bücherschau.

— **Lustige Lokomotivbilder.** Im Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden, erschien soeben Postkarten-Reihe 99 mit 10 lustigen Lokomotivbildern. Die witzigen Bilder sind dem Werke „Die Lokomotive in Kunst, Witz und Karikatur“ entnommen und zeigen Lokomotiv-Karikaturen aus den Jahren 1846—1914, darunter solche aus dem „Punch“ von Willibald Krain, Paul Simmel u. a. Die Postkarten sind auf bestem Kunstdruckkarton hergestellt und zu mäßigem Preise durch den obigen Verlag zu haben.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 12,76 km lange Reststrecke Buttkuhnen-Dubeningken der Neubaustrecke Goldap-Buttkuhnen-Dubeningken ist vom 15. November 1923 ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) zugerechnet worden.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektion Dresden. Die 2,29 km lange Teilstrecke Plattental-Geyersdorf-Mildenau der vollspurigen Nebenbahn Wiesenbad-Königswalde (W. Kw.) wird am 30. November 1923 für den öffentlichen Güterverkehr in Betrieb genommen. Die bisherige Ladestelle Plattental wird am gleichen Tage aufgehoben.

Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.). Am 15. November 1923 ist die vollspurige Bahnstrecke (Goldap)-Buttkuhnen-Dubeningken als Nebenbahn für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen worden.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektion Karlsruhe. Die Station Grimmelshofen wird mit Wirkung vom 1. Dezember 1923 für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 185 vom 16. November d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Seilösen für Güterwagen; Technische Vereinbarungen § 80, 1. Nachtrag und Blatt Xa.

Nr. III 230 vom 17. November 1923 an die Mitgileder des Satzungsausschusses, betreffend Ermäßigung der Vereinsbeiträge für die nach § 6 der Satzungen an den Verein angeschlossenen Verwaltungen.

Nr. III 236 vom 22. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über die Beschlüese des Satzungsausschusses.

Nr. III 238 vom 23. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die diesjährige Vereinsversammlung.

Nr. III 241 vom 24. November d. J. Telegrammbrief an die Mitglieder des Satzungsausschusses und an die Zentralverwaltung für Sekundärbahnen, H. Bachstein, betreffend Einberufung des Satzungsausschusses zu einer Sitzung am 11. Dezember 1923 nach Dresden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.)

Am 15. November d. J. ist die 12,76 km lange normalspurige Neubaustrecke Buttkuhnen-Dubeningken mit den Stationen Rakowken (Kreis Goldap), Meschkrupchen und Dubeningken dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die Bahnhöfe dienen dem Personen- und Gepäckverkehr und sind unbesetzt. Rakowken (Kreis Goldap) hat außerdem Wagenladungsverkehr und Dubeningken Wagenladungs- und Stückgutverkehr. Die Abfertigung erfolgt durch die Station Goldap. (1665)

Königsberg (Pr.), im November 1923.
Reichsbahndirektion.

2. Schließung von Stationen.

Deutsche Reichsbahn.

Die Station Grimmelshofen wird mit Wirkung vom 1. Dezember 1923 für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Karlsruhe, den 19. November 1923.
Reichsbahndirektion. (1653)

3. Wagenstandgelder.

Auf den Bahnhöfen Kabel, Boenen, Schwerte, Siegen, Siegen=Ost, Elberfeld=Steinbeck, Elberfeld=Mirke, Elberfeld=Ottenbruch, Elberfeld=Varresbeck, Barmen Hbf., Barmen=Unterbarmen, Barmen=Rittershausen, Barmen=Heubruch, Barmen=Loh, Barmen=Wichlinghausen, Solingen Hbf., Solingen=Nord, Gräfrath, Wald, Ohligs, Hilden, Opladen, Haan, Dornap, Dornap=Hahnenfurth, Aprath, Neviges, Wülfrath, Barmen=Langerfeld, und Silschede ist vom 6. November ab wieder der einfache Satz, auf den Bahnhöfen Remscheid, Remscheid=Bliedinghausen, Remscheid=Güldenwerth, Remscheid=Hasten, Remscheid=Vieringhausen, Benrath, Erkrath, Gruiten und Sprockhövel vom 7. November ab wieder der einfache Satz und auf den Bahnhöfen Geisweid, Menden, Ronsdorf, Lüttringhausen, Lennep, Düsseldorf=Reisholz, Düsseldorf=Gerresheim, Vohwinkel, Langenberg, Nierenhof, Velbert, Hofermühle, Flandersbach, Bredenscheid, Osberghausen und Dieringhausen vom 7. November ab nur noch das Doppelte des tarifmäßigen Standgeldes bzw. Stand- und Lagergeldes zu zahlen. (1649)

Elberfeld, den 13. November 1923.
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife Tfv. 5.)

Mit Gültigkeit vom 26. November 1923 werden in den Ausnahmetarif 2 d für Haus- und Straßenkehricht usw. die Stationen Altona, Hamburg-Barmbeck, Hamburg-Hgbf. und Hamburg-Sternschanze als Versandstationen einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. November 1923.
Reichsbahndirektion. (1658)

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Ab 1. Dezember 1923 werden die Stationen Stuttgart=Gaisburg und Stuttgart=Viehhof in den Tarif aufgenommen. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Dienststellen. (1654)

München, den 17. November 1923.
Tarifamt b. RVM., Z. B.

I. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 501).
II. Reichsbahn-Tiertarif, Teil II (Tfv. 502).
III. Tierfrachtzeiger, Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif, Teil II (Tfv. 503).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 werden neu herausgegeben:

1. der Deutsche Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, unter Aufhebung des gleichen Tarifs vom 1. Oktober 1922 nebst Nachträgen;
2. der Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, unter Aufhebung des gleichen Tarifs vom 1. Mai 1922, nebst Nachträgen;
3. der Tierfrachtzeiger, Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, unter Aufhebung des Tierfrachtzeigers vom 1. Oktober 1922 nebst Nachtrag 1 und der Umrechnungstafel Nr. 20.

Die neuen Tarife sind in Goldmark erstellt. Durch sie wird die Frachtberechnung für lebende Tiere neu geregelt. Gleichzeitig wird ein besonderer Tierfrachtbrief eingeführt. Durch die Neugestaltung der Tarife treten neben wesentlichen Frachtermäßigungen auch einige geringfügige Erhöhungen ein.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. November 1923. (1660)
Reichsbahndirektion.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen und Privatbahnen. (Tfv. 9.)

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 werden sämtliche Entfernungen für die Stationen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn ermäßigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1661)

Berlin, den 22. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Nottarif (Tfv. 7).

Mit Gültigkeit vom 30. November 1923 treten noch einige deutsche Privatbahnen dem Ausnahmetarif bei. (Vgl. nächsten Tarifanzeiger.)

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1668)

Berlin, den 22. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife Tfv. 5).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 wird die Station Zierenberg als Kohlengrubenanschlußstation in den Ausnahmetarif 1 a und die Station Münchingen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 2 d einbezogen. (1671)

Berlin, den 26. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Nottarif (Tfv. 7).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 tritt die Lokalbahn-Aktiengesellschaft mit den bayerischen und württembergischen Strecken dem Ausnahmetarif bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1672)

Berlin, den 26. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Tarife, Teile I (Tfv. 1 a/b und 600).

Am 1. Dezember 1923 treten in Kraft:

1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A vom 1. Februar 1922 der Nachtrag X,
2. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B vom 1. Januar 1923 der Nachtrag XVIII,
3. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 der Nachtrag XX.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen der Anlagen, der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und des Nebengebührentarifs. Nähere Auskünfte erteilen die Verkehrsbureaus der deutschen Eisenbahnverwaltungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz).

Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455).

Die neuen Tarifdrucksachen können Ende November 1923 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich bezogen werden. (1669)

Berlin, den 25. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichs- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 wird die Station Mannheim Kolonie der Nebenbahn Waldhof-Sandhofen für den Versand und Empfang der angeschlossenen Werke aufgenommen. Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924 die Station Altentor der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn aufgehoben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1673)

Berlin, den 26. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 treten im Verkehr mit einer Anzahl Stationen der RBD. Dresden Entfernungskürzungen ein. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1674)

Berlin, den 26. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 63. Rheinisch-bayerischer Güterverkehr, Tarif vom 1. August 1922.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Verkaufspreis des Tarifheftes auf 50 Goldpfennig festgesetzt.

Ebenfalls mit sofortiger Gültigkeit wird aufgenommen:

a) in die Entfernungstafel I: Aschaffenburg-Goldbach mit den Teilentfernungen Aschaffenburg Hbf. 4 km und Gemünden (Main) 49 km;
b) in die Entfernungstafel II: Mannheim Kolonie (Wa Sa) mit den um 4 km erhöhten Teilentfernungen für Mannheim Waldhof. (1675)

München, den 23. November 1923.
Tarifamt beim RVM., Z B.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Oberschlesischer Schmalspurbahnwechselverkehr. C. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. D. Dienstkohlenausnahmetarif. E. Polnischoberschlesisch-deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). F. Polnischoberschlesisch-tschechoslowakischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. G. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Deutschland (Passau), unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken.

Mit Gültigkeit vom 22. November 1923 bis 31. Dezember 1923 gilt folgendes:

In den unter A, B, C und D genannten Tarifen wird zur Umrechnung der in Tarifmark berechneten Frachten die Tarifmark nach dem täglichen Dollarkurse berechnet, wobei 4,20 Tarifmark = 1 Dollar sind. Die in den deutschen Tiertarifen in Goldmark angegebenen Gebühren gelten im oberschlesischen Wechselverkehr als Tarifmark.

Die in Deutschland auf Grund der Goldmarktarife berechneten Nebengebühren aller Art gelten im Verkehr nach Polnischoberschlesien als Tarifmark.

Im polnischoberschlesisch-tschechoslowakischen Güterverkehre durch Deutschland für sonstige Güter (außer Kohlen und Erzen) gelten die von den deutschen Stationen für den deutschen Durchlauf in Goldmark berechneten Frachten und sonstigen Gebühren aller Art als in Tarifmark berechnet.

Der 10%ige Frachtzuschlag bei Überweisung der Frachten wird nicht erhoben.

In dem unter G genannten Verkehre wird der Grenzfrankaturzwang bis Passau eingeführt. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der oben unter A und B genannten Tarife ist erteilt.

Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschles. Eisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen. (1656)

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1923 treten für einige Stationen unseres Bezirks ermäßigte Entfernungen in Kraft. Näheres hierüber und weitere Tarifänderungen enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz usw.) und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 20. November 1923. (1651)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Am 1. Dezember 1923 werden die im Nachtrag XXI enthaltenen Frachtberechnungsbestimmungen für die Station Geyersdorf-Mildenau geändert und die Angaben für die Station Plattental im Tarif und in den Nachträgen gestrichen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. (1666)

Dresden, am 24. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Badisch-Württ. Güterverkehr.

Auf 1. Dezember 1923 werden die württembergischen Stationen Stuttgart-Gaisburg und Stuttgart-Viehhof für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke in den Tarif aufgenommen. Näheres im Tarifanzeiger. (1652)

Karlsruhe, den 19. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt mit Wirkung bis einschließlich 10. Dezember d. J. ein Notstandstarif für Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks (ausgenommen Gaskoks) im Versande von den deutschoberschlesischen Gewinnungsstätten nach den Oderumschlagstellen Breslau Stadthafen Umschlag, Cosel Hafen, Oppeln Hafen und Pöpelwitz Umschlag in Kraft. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn.

Breslau, den 20. November 1923.
Reichsbahndirektion. (1657)

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Dezember 1923 ab werden die dem beschränkten Wagenladungsverkehr dienenden Stationen Stuttgart Gaisburg und Stuttgart Viehhof der Reichsbahndirektion Stuttgart in das Tarifheft 3 aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. usw. Netz).

Breslau, den 20. November 1923. (1659)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-polnischer Wechselverkehr.

Die deutschen Privateisenbahnen:
Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn,
Niederlausitzer Eisenbahn,
Teutoburger Wald-Eisenbahn
scheiden mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 ab aus dem deutsch-polnischen Wechselverkehr aus. (1670)

Breslau, den 23. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 15. März 1923.

Mit sofortiger Wirksamkeit sind nachstehende Änderungen durchzuführen:

Entfernungstafel I.

Seite 4 ist nachzutragen:
Aschaffenburg-Goldbach Anstoß an Nr. 1 . . . . 3 km
oder an Nr. 5 . . . . 35 km

Das frühere, wegen Aufnahme der Station Goldbach erlassene Ausschreiben wird hierdurch hinfällig.

Entfernungstafel II.

a) Zu berichtigen ist:

Seite 32: Leutershausen (Baden)-Würzburg Hbf. für Stückgut von 211 auf 178 km.

Seite 35: Seckenheim Nb.-Würzburg Hbf. für Stückgut von 213 auf 180 km.

Seite 42: Lützelsachsen Nb.-München Laim für Stückgut und Wagenladungen von 373 auf 369 km.

Seite 51: Heidelberg Hbf.-Aschaffenburg Süd von 112 auf 108 km.

b) Die Entfernungen für die Stationen der Mannheim - Weinheim - Heidelberg - Mannheimer Nebenbahn:

„Dossenheim (Bergstr.), Edingen (Baden), Großsachsen Nb., Heddesheim (Baden) Nb., Heidelberg-Handschuhsheim, Leutershausen (Baden), Lützelsachsen Nb., Mannheim-Käfertal, Mannheim-Neckarstadt Nb., Neckarhausen Nb., Schriesheim, Seckenheim Nb., Viernheim Nb., Wallstadt (Baden) und Wieblingen Nb." werden durch neue, erhöhte ersetzt, die entweder bei den genannten Stationen zu erfragen oder aus dem Verkehrsanzeiger Nr. 118 für das bayerische Netz der Deutschen Reichsbahn zu ersehen sind. (1650)

München, den 17. November 1923.
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium, Z. B.

A. Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b.
B) Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. Dezember 1923 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit der Güternebenstelle Westerland (Sylt) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1664)

Altona, den 22. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Wilhelmsburg in die Ausnahmetarife 30 (Jute), 31 (Baumwolle usw.), 32 (Schafwolle) als Versandstation und in den Ausnahmetarif 33 (thüringische usw. Waren) als Empfangsstation — mit den gleichen Frachtsätzen, wie sie in den genannten Ausnahmetarifen für die Station Hamburg Hgbf. bestehen — aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1663)

Altona, den 22. November 1923.

Deutscher Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b.

Am 1. Dezember 1923 treten geänderte Frachtsätze im Güterverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Änderung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1662)

Altona, den 23. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Güterverkehr.

Am 3. Dezember wird die Gütereinteilung, insbesondere für Eisenwaren, Heu, Stroh und Tonwaren geändert. (1667)

Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 24. November 1923.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Oberschlesischer Wechselverkehr. (Tfv. 674).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln
und
den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz)
sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirks.

Ab 22. November 1923 gelten die tarifmäßigen Grundpreise als Goldpreise, die mit einer täglich je nach dem Stand der Mark wechselnden Umrechnungszahl vervielfältigt den Erhebungsbetrag in Papier-(Reichs-)Mark ergeben. (1655)

Oppeln, den 21. November 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln.
Oberschlesische Eisenbahnen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 48. Berlin, den 6. Dezember 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Bildung von Zügen mit Kunze-Knorr-Bremse.

Von Regierungsbaurat **Röbe**.

Durch die folgende Schilderung einiger Einzelheiten der Zugbildung des Bahnhofs Nordhausen soll dargetan werden, daß es bei planmäßiger Arbeit ohne Mehraufwand an Rangierlokomotiven und Personal schon bei dem derzeitigen Bestande an K.-K.-Wagen möglich ist, nennenswerte Fortschritte bei der Bildung luftgebremster Züge oder Zugteile zu erzielen, auch auf Bahnhöfen, wo Sondergleise für diesen Zweck nicht zur Verfügung stehen. Vielleicht vermögen andere Bahnhöfe aus dieser Schilderung einige Anregungen für ihre Bemühungen auf demselben Gebiete zu entnehmen oder werden veranlaßt, ihre eigenen Erfahrungen bekanntzugeben. Dem beschleunigten Ausbau des Luftbremsbetriebes muß im Hinblick auf den Personalabbau jetzt besondere Bedeutung zugemessen werden.

Seit Juni dieses Jahres lassen es sich die aufsichtsführenden Bahnhofsvorsteher in Nordhausen angelegen sein, alle Möglichkeiten zur Bildung luftgebremster Züge und Spitzengruppen ausfindig zu machen und bei den Bezirksaufsichtsbeamten und dem Rangierpersonal für diese wichtige Aufgabe Interesse zu wecken. Die Bemühungen erstrecken sich sowohl auf die in Nordhausen zu bildenden als auch auf die den Bahnhof im Durchgang berührenden Fern- und Durchgangsgüterzüge. Die Nahgüterzüge scheiden aus Gründen, die als allgemein bekannt vorausgesetzt werden, zunächst noch aus.

Bahnhof Nordhausen bildet Durchgangsgüterzüge nach Grunewald, Güsten, Halle, Falkenberg, Wahren, Erfurt, Bebra, Cassel, Northeim und Soest. Für jeden dieser Knotenpunkte ist in der Richtungsgruppe nur je ein Sammelgleis vorhanden, so daß ein getrenntes Sammeln der K.-K.-Wagen und der gewöhnlichen Wagen nicht ohne weiteres möglich ist. Da die Zeit zur nochmaligen Aussonderung der Wagen nach Luft- und Handbremsung nicht immer ausreichen würde, werden einige Stunden vor Abgang eines mit Luftbremsung zu bildenden Zuges die hierfür zulaufenden K.-K.-Wagen in ein anderes Richtungsgleis gelassen, das während des Sammelzeitraumes seiner eigentlichen Zweckbestimmung am ehesten entzogen werden kann. Die Wagen, denen auf diese Weise das Sammelgleis entzogen wird, müssen für diese Zeit in ein anderes Richtungsgleis, zumeist in das Übergabegleis derselben Rangierabteilung ablaufen und werden später zu geeigneter Zeit in das richtige Gleis umrangiert. Die Zugbildung erfolgt nun in dem Gleis, das die K.-K.-Wagen sammelt. Ist beim Herannahen der Abfahrtszeit des Zuges das Gleis mit K.-K.-Wagen noch nicht voll, erfolgt die Auslastung durch eine Handbremsgruppe aus dem eigentlichen Sammelgleis, in das nur Wagen ohne K.-K.-Einrichtung liefen. Dieses Verfahren erfordert allerdings vermehrte Disposition der Aufsichtsbeamten und Rangierleiter und vermehrte Rangierarbeit, bei der es auch unerläßlich ist, daß sich die 3 Rangierabteilungen des Rangierbahnhofs je nach der Arbeitslage unter Abweichung vom Rangierarbeitsplan gegenseitig unterstützen. Diese Mehrarbeit macht sich aber durch die Ersparnis an Zugbegleitpersonal reichlich bezahlt. Es wird auch Bedacht genommen, bei reichlichem Frachtenzulauf in erster Linie die dann nötigen Bedarfszüge als luftgebremste Züge zu bilden, weil hier eine tatsächliche Personalersparnis eintritt, während bei planmäßigen Zügen, auch wenn sie mit Luftbremse fahren, wegen der Gegenzüge doch das ganze Zugkorps mitgegeben werden muß. Um im übrigen mit der Personalersparnis voranzukommen, sind vom 12. November ab alle Güterzugpersonale des Bahnhofs, die planmäßig 1 Zugführer und 4 Schaffner stark waren, um je einen Schaffner verringert wor-

den. Der Minderbedarf an 35 Schaffnern ist zur Hälfte durch Abgabe an die Bahnmeisterei, zur anderen Hälfte durch Bestellung von Verstärkungsschaffnern ausgeglichen worden. Solche werden nur den Nahgüterzügen und denjenigen von Nordhausen abgehenden Güterzügen mitgegeben, bei denen eine ausreichende Spitzengruppe nicht zu erreichen war. Die benachbarten Personalwechselstationen wurden dadurch vor die Wahl gestellt, entweder den mit Nordhäuser Personal zu fahrenden Gegenzügen Verstärkungsschaffner aus eigenem Bestande beizugeben oder den Zug zur Schaffung einer Spitzengruppe umzurangieren. Auf diese Weise kann durch künstlich erzeugten Personalmangel die Bildung luftgebremster Spitzen gleichfalls gefördert werden. Unzuträglichkeiten hieraus sind bisher nicht bekanntgeworden. Es hat sich vielmehr gezeigt, daß die aus diesem Anlaß in Dienst gestellten Verstärkungsbremser nicht alle gebraucht wurden und verringert werden konnten. Da bei Bildung der planmäßigen Züge die Besetzung mit 4 Bremskräften (1 Zugführer und 3 Schaffner) feststeht, wird vielfach die Spitzengruppe nur dieser Besetzung entsprechend groß gemacht und der Überschuß an K.-K.-Wagen für die Bildung des folgenden K.-K.-Zuges reserviert. Bei Zügen mit mehreren Gruppen wird die Spitzengruppenbildung dadurch zu fördern gesucht, daß die erste Gruppe nur aus K.-K.-Wagen gebildet wird, die dann mit der Spitzengruppe der zweiten Gruppe zusammenstehen und mit dieser eine große Spitzengruppe bilden. Diese Maßnahmen haben zwar zur Folge, daß die Wagen nicht immer ihrem Alter entsprechend auslaufen. Da aber in Nordhausen die überständigen Wagen durch ein besonderes Verfahren scharf überwacht werden, erscheint dies unbedenklich.

Zur Umbildung der Nordhausen im Durchgang berührenden Fern- und Durchgangsgüterzüge, soweit sie noch nicht für Luftbremsung rangiert sind, stehen nur verhältnismäßig geringe Aufenthalte zur Verfügung. Um diese zur Umbildung ausnützen zu können, hat die Reichsbahndirektion Cassel auf Anregung des Bahnhofs versuchsweise angeordnet, daß die Nachbarknotenpunkte die Züge mit Angabe der Spitzengruppenstärke und der Anzahl der noch im Handbremsteile vorhandenen K.-K.-Wagen vormelden. Diese Vormeldungen ermöglichen dem Aufsichtsbeamten eine rechtzeitige Disposition über die vorzunehmenden Arbeiten, um diese nach Eingang des Zuges sogleich ohne Zeitverlust beginnen zu können. Die Züge können außerdem je nach Bedürfnis in die Berggleise oder in die Ausfahrgleise desjenigen Bezirks einfahren, der die Nachrangierung ausführen soll. Derartige Nachrangierungen werden hier jetzt bei fast allen durchgehenden Güterzügen vorgenommen.

Um den Erfolg der geschilderten Bemühungen zu veranschaulichen, seien nachstehend einige Zahlen gegeben:

a) Stand der Luftbremsung und der Personalersparnis bei den in Nordhausen gebildeten Fern- und Durchgangsgüterzügen.

Im Monat	Tagesdurchschnitt des Achsenausgangs in diesen Zügen	Davon luftgebremst Achsen	%	Ersparnis an Zugbegleitpersonal Köpfe
Juni . . .	1842	247	13	7
Juli	1577	288	18	11
August . .	1645	586	36	19
September	2150	895	42	34
Oktober .	1786	884	49	30
November	1811	806	45	28 *)

b) Stand der Luftbremsung bei den Nordhausen im Durchgang berührenden Fern- und Durchgangsgüterzügen.

(Die Bearbeitung dieser Züge setzte erst im Oktober ein.)

Im Monat	Tagesdurchschnitt des Achsendurchgangs bei diesen Zügen	Davon luftgebremst im Eingang		Davon luftgebremst im Ausgang		Der Zuwachs an luftgebremsten Achsen betrug	
		Achsen	%	Achsen	%	Achsen	%
Juni . . .	1274	41	3	41	3	—	—
Juli	1035	72	3	72	3	—	—
August . .	1362	132	10	132	10	—	—
September	1664	558	34	558	34	—	—
Oktober .	829	261	31	340	42	79	30
November	887	299	34	450	51	151	50

Die geschilderten Bemühungen sind durch den derzeitigen schwachen Verkehr wohl erleichtert worden. Es braucht aber trotzdem nicht angenommen werden, daß die Erfolge bei einer Verkehrssteigerung wieder preisgegeben werden müssen, denn das hiesige Rangierpersonal hat sich aus Interesse an der neuen Aufgabe willig der Mehrarbeit unterzogen und sich inzwischen an die neuen Anforderungen der Zugbildung gewöhnt. Diese Arbeit des Rangierpersonals hat auch dadurch eine Anerkennung gefunden, daß die Reichsbahndirektion Cassel beim Vorliegen hoher zahlenmäßiger Leistungen bei der Spitzengruppenbildung Prämien für Spitzenverkehrsleistungen bewilligte.

*) Bei dieser Zahl kommen die Ersparnisse infolge Verringerung der planmäßigen Personale um 1 Mann noch nicht zum Ausdruck.

Zahlung der Eisenbahnverwaltung an Privatfirmen.

Beitrag zu dem Aufsatz in Nr. 45 S. 742 d. Ztg. *)

Von Dipl.-Ing. **Hermann Sondermann**, Fabrikbesitzer, Düsseldorf.

Der von Herrn Regierungsbaurat Krohn, Wittenberge, verfaßte Artikel dürfte in weiten Kreisen der Industrie und des Großhandels berechtigtes Interesse gefunden haben, weshalb mir als Unternehmer gestattet sei, kurz darauf einzugehen.

Wenn man die Markentwertung auf einem Kurvenblatt, graphisch durch eine Linie dargestellt, verfolgt, so bemerkt man zum Schrecken, daß diese, die ehemals friedlich in einer fast ununterbrochen wagerecht verlaufenden Linie blieb, jetzt fast zur senkrechten geworden ist. Dieser absteigende Ast ist nun leider gleichbedeutend mit dem Währungsverfall und den damit zusammenhängenden Verlusten, welche jeder durch Besitz von Markbeträgen zwangsläufig erleiden muß. Den Grund des Verfalls unseres Geldes werden wir wohl alle kennen, zumal nunmehr auch der letzte Dolchstoß (Ruhrbesetzung), den das Deutsche Reich erleiden mußte, zur Genüge politisch geklärt ist.

Es ist daher nicht denkbar, den Kurs unseres Geldes, welches wir als Zahlungsmittel haben müssen, zu festigen, solange nicht unser schärfster Gegner seine Forderungen ermäßigt und der Reichsregierung die Möglichkeit wiedergibt, ihre eigenen sowie die der Privatindustrie gehörenden Betriebe durch äußerste Anspannung aller Kräfte lukrativ zu gestalten. Ob uns in Form der neuen Rentenmark das ersehnte wertbeständige Zahlungsmittel gegeben wird, muß abgewartet werden. Dies wäre übrigens für die Frage, die Herr Regierungsbaurat Krohn anschnitt, nur dann von Belang, wenn diese Mark in klingendem Gold und Silber aus den Münze käme, was ja leider nicht der Fall sein wird. Es muß daher bei der Berechnung die Goldmark über den Dollar oder das englische Pfund umgerechnet als Zahlungsmodus verbleiben.

Anzuerkennen ist vor allem, wie die Reichsbahnbehörden bzw. deren Organe die Notwendigkeit einer schnellen Zahlungsweise anerkennen und dem Lieferer in jeder Weise behilflich sind, so schnell wie nur möglich zu seinem Gelde zu kommen. Doch selbst dieses in jeder Weise dankenswerte Entgegenkommen genügt nicht, den Empfänger der Zahlung vor bedingtem Verlust zu schützen, denn die Entwertung schreitet schneller als überhaupt einem Menschen möglich ist abzurechnen.

Das Grundprinzip einer Abrechnung ist natürlich immer, daß keiner der beiden Kontrahenten übervorteilt wird. Unleugbar ist jedoch bisher, zumal in letzter Zeit, stets der Gläubiger der

*) Vgl. auch den Aufsatz in Nr. 46 S. 753 d. Ztg.

Benachteiligte gewesen, denn wie schon erwähnt, bewegt sich der Markkurs dauernd auf dem absteigenden Ast. Es ist ja zeitweilig vorgekommen, daß der amtliche Kurs einige Tage stabil war und infolgedessen der Lieferer scheinbar vor Verlusten geschützt blieb, doch liegen im Grunde die Verhältnisse wesentlich anders.

Beispiel: Der Lieferant hat eine Forderung von 1000 Goldmark und erhält dafür nach den geltenden Bestimmungen am Tage der Abrechnung (2. November) zum Vortagsbriefkurse des Dollars von 130 Milliarden Mark 30 952 Milliarden Papiermark ausbezahlt. Hat er für diesen Papiermarkbetrag Devisen-Kaufauftrag an der Börse zum amtlichen Kurs gegeben, und es werden günstigenfalls an dem Tage 5 % repartiert (in den letzten Tagen nur ½ %), so hat er tatsächlich nur 50 Goldmark wertbeständiges Geld, wogegen der Rest von 29 402 Milliarden Papiermark in seiner Hand zerrinnt. Den günstigsten Fall angenommen, kann er am folgenden Tage für den Papiermarkbetrag Rohstoffe einkaufen, und erhält er bei dem inzwischen eingetretenen Kurs von 320 Milliarden Papiermark nur noch 40 % dessen, was er eigentlich erhalten müßte. Weiter kommt hinzu, daß z. B. die Kohlen- und Eisengroßhändler, welche fast ausschließlich Stoffe englischer Herkunft liefern, keine deutsche Mark mehr in Zahlung nehmen, da sie selbst in Devisen bezahlen müssen. Hieraus ergibt sich ohne weiteres die Notwendigkeit für den Unternehmer, die nicht repartierten Devisen auf andere Weise zu beschaffen, und wird er in solchen Fällen mindestens den doppelten amtlichen Kurs zu bezahlen haben. Die Entwertung des erhaltenen Papiermarkbetrages, der gleich 1000 Goldmark sein mußte, stellt sich sodann auf 5 % repartierte Devisen gleich 50 Goldmark. Für den restlichen Papiermarkbetrag hat der Lieferer zum doppelten amtlichen Kurs von 640 Milliarden Mark Devisen beschaffen müssen und dafür 193 Goldmark erhalten. Demnach hat er insgesamt 243 Goldmark zur Verfügung anstatt 1000 Goldmark. Solche Verluste kann natürlich auf die Dauer kein Unternehmer tragen, weshalb der Vorschlag des Herrn Regierungsbaurats Krohn eine Lösung darstellen würde, die unter den heutigen verworrenen Verhältnissen den Lieferer in etwa vor Schaden schützen würde. Solange natürlich zum amtlichen Kurs nicht voll repartiert wird und der Lieferer notgedrungen Devisen im Freiverkehr beschaffen muß, wird er stets Verluste haben, die aber immerhin bei dem vorgeschlagenen Weg verringert würden.

Wie schon erwähnt, dürfte der vorgeschlagene Weg einen erheblichen Fortschritt bedeuten, doch wäre immerhin der Lieferer nur dann tatsächlich vor Verlusten geschützt, wenn:

1. die Behörde in Devisen zahlen würde oder
2. die Reichsbank verpflichtet würde, dem Lieferer zum gleichen Kurse, zu welchem die Zahlung von der Behörde umgerechnet wurde, Devisen zu beschaffen.

Das zu 2 Gesagte dürfte das Richtige sein, da dann nicht, wie es heute meistens der Fall sein dürfte, die Devisen im Geldschrank ruhen oder bei ausländischen Banken deponiert sind, sondern der Unternehmer würde seine Devisen gerne und bestimmt bei der Reichsbank belassen, um sie nur nach Bedarf abzuheben. Die dadurch der Reichsbank zweifellos zur Verfügung stehenden größeren Mengen Devisen dürften mit dazu beitragen, unsere Währung zu festigen, was wiederum vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet ein Faktor sein könnte, den man nicht übersehen soll.

Nachtrag.

Nach Aufgabe vorstehenden Beitrages lese ich in Nr. 46 d. Ztg. die Abhandlung von Gerichtsassessor Dr. jur. Wyszomirski, Halle, betitelt „Die Behandlung von Goldmarkforderungen durch die Reichsbahn". In dieser sind außerordentlich viel interessante Fragen sehr ausführlich behandelt und vor allem rechtlich begründet, daß tatsächlich die Reichsbahn mit ihrer Zahlweise nach den bestehenden Bestimmungen heute ihr Äußerstes leistet, wozu sie in der Lage ist.

Der Vorschlag auf S. 755 d. Ztg. in Spalte 2 erreicht im Grunde dasselbe wie der Vorschlag des Regierungsbaurats Krohn und wäre auch dieser ohne weiteres annehmbar, wenn der amtliche Kurs sich auf gleicher Linie wie der Freiverkehrskurs bewegen würde, oder aber die Reichsbank voll repartierte. Da diese Voraussetzungen jedoch nicht gegeben sind, würde es von allen Reichsbahnlieferanten dankbar begrüßt werden, wenn zwischen der Reichsbahn und der Reichsbank ein Abkommen getroffen würde, welches die oben unter 2 angeführte Zahlungsweise ermöglichte.

Zur Frage der Reichsbahntarifpolitik.

Erwiderung.

Gegenüber der in der Abhandlung von Oberregierungsrat Dr. Spieß (Heft 31 u. 32) geübten Kritik meiner Gedanken (Heft 21) beschränke ich mich auf folgende kurze Erwiderung:

1. Spieß geht m. E. zu leicht über die Frage des Sachwerts hinweg und kommt deshalb zu unrichtigem Schluß.

Wenn ein Unternehmer wegen erfolgter Abschreibung seiner Anlagen deren Verzinsung bei Kalkulation seiner Selbstkosten nicht zu rechnen braucht und deshalb nötigenfalls entsprechend billiger als seine Konkurrenz liefern kann, so wird er sich dabei doch immer des wirklichen Wertes seiner Anlagen bewußt bleiben und bei genügendem Spielraum zwischen seinen Selbstkosten und dem Marktpreis seinen Aufschlag mindestens so hoch bemessen (für den einen Markt niedriger, für den anderen höher), daß im Gesamtergebnis eine befriedigende Verzinsung des wirklichen Wertes seiner Anlagen herauskommt. Ob er seine Anlagen vorher abgeschrieben hat oder nicht, ist gleichgültig bei Bewertung der Leistung, die darin liegt, daß er seine Anlagen dem Unternehmen vorhält. Rechnet er dafür nichts, so begnügt er sich je nachdem mit einer unterwertigen Bezahlung.

Nicht anders ist es bei der Reichsbahn. Sie hat auf der Aktivseite ihrer Bilanz nur einen verschwindenden Sachwert, auf der Passivseite nur ein verschwindendes Schuldkapital stehen. Sie kann also sehr wohl — darüber ist kein Zweifel — ihre reinen Selbstkosten entsprechend geringer rechnen und sich auf deren Ersatz beschränken, ohne einen Vermögensverlust zu erleiden. Die Frage ist nur die — und darin gehen die Ansichten auseinander —, ob es volkswirtschaftlich richtig war und ist, wenn die Reichsbahn bei Bemessung ihrer Tarife ihre hochwertigen Anlagen dem Verkehr durchweg unentgeltlich vorhält.

Der darin liegende Verzicht auf eine Vergütung von über einer Milliarde Goldmark kann sicher, richtig ausgeübt, für unsere schwer ringende Volkswirtschaft von großem Vorteil sein, er muß es aber nicht unbedingt sein. Es kommt darauf an, daß die Unterstützung vorzugsweise den wirklich Bedürftigen zugute kommt und das ineinandergreifende Spiel der einzelnen Glieder der Volkswirtschaft nicht oder doch nicht empfindlich stört. Wie bei jeder Zwangswirtschaft, die nur ein Teilgebiet der Volkswirtschaft erfaßt, sind aber auch hier erhebliche Störungen nicht ausgeblieben, wie dies die mannigfachen in der Fachpresse mitgeteilten und nicht unbegründeten Klagen erkennen lassen.

Ich vermag deshalb der Ansicht von Spieß nicht zuzustimmen, daß es grundsätzlich richtig sei, bei Bemessung der Tarife trotz des sehr viel höheren Sachwerts der Anlagen nur mit dem nominalen Anlagekapital in Papiermark zu rechnen. Es erscheint mir dies weder privatwirtschaftlich richtig, noch volkswirtschaftlich einwandfrei. Gegen ein Endergebnis von ± 0 wird in der heutigen Zeit niemand etwas einwenden. Aber dies Ergebnis darf nicht erzielt werden durch allgemeine Beschränkung der Tarife, sondern wir müssen grundsätzlich an den vollwertigen Tarifen festhalten, soweit möglich, und können dann um so größeren Preisnachlaß durch Vorzugstarife für den Verkehr gewähren, der dessen wirklich bedarf, immer aber in dem Bewußtsein, daß damit je nachdem eine Leistung unter ihrem Wert erfolgt.

So gehen z. B. die Ansichten darüber auseinander, ob es richtig war, daß wir die Reisetarife mehr zurückgehalten haben als die Gütertarife, deren Ermäßigung bei besonderer Bevorzugung der lebensnotwendigen Güter wirksamer erscheint als die Beschränkung der Reisetarife, die ja von den wirklich Notleidenden auch so nicht mehr aufgebracht werden können, andererseits mit ihrer Niedrigkeit besonders nachteilig auf die Nahverkehrsmittel eingewirkt haben. (Die Tarifpolitik gegenüber dem Ausländerverkehr ist bereits berührt worden.)

Im übrigen wird die ganze Streitfrage wohl in Kürze praktisch dahin entschieden werden, daß wir durch Aufnahme eines dem Sachwert entsprechenden Schuldkapitals zu der Erkenntnis der Notwendigkeit zurückgebracht werden, daß wir den Sachwert nicht außer acht lassen dürfen und keine Leistung unter dem ihn berücksichtigenden Preis abzugeben haben.

2. Auf die Bemessung der Kosten der unterbliebenen Unterhaltungskosten möchte ich hier nicht nochmals näher eingehen; den von mir nur roh gegriffenen Betrag von 50 Millionen Goldmark halte ich nach wie vor nicht für zu hoch. Wenn auch das eigentliche Werkzeug, d. h. Betriebsmittel und Bahn, diese in ihren hauptsächlich benutzten Teilen, im Schuß gehalten worden sind, so gibt es, wie jeder Betriebsamtsvorstand weiß, daneben

eine Unmasse von Unterhaltungsarbeiten, mit denen man, weil nicht unbedingt dringlich, in Zeiten der Not spart (es geht auch noch ein Jahr so weiter), deren Nichtausführung aber den zeitlichen Bestand der Sache verkürzt. Daß andere Teile der Anlagen, z. B. der Grund und Boden, im Wert gestiegen sind, ist eine Sache der Bilanz und ändert nichts an der Notwendigkeit, für alle unterbliebene Unterhaltung einen ihr entsprechenden Betrag den subjektiven Selbstkosten hinzuzurechnen. Daß dieser Betrag natürlich nicht, wie mir unterstellt, als Ersparnis auf die hohe Kante gelegt werden soll, wo er nur der Geldentwertung anheimfällt, ist so selbstverständlich und es gibt Mittel und Wege genug, die Sache geschickter zu machen, daß es hierauf wohl keiner Erwiderung bedarf.

Oktober 1923. Wentzel.

* * *

Zu dieser Erwiderung läßt uns Herr Oberregierungsrat Dr. Spieß folgende Erklärung zugehen, mit der wir die Erörterung abschließen können. Die Schriftl.

1. Durch die neuerlichen Ausführungen Wentzels ist insofern eine starke Annäherung der beiderseitigen Auffassungen erzielt, als Wentzel nunmehr ausdrücklich zugibt, daß die Reichsbahn ihre Tarife (infolge ihrer verschwindenden Buchwerte) ihren reinen Selbstkosten entsprechend geringer rechnen kann. Ob sie dies tun soll (insbesondere auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus), ist eine ganz andere, zweite Zweckmäßigkeitsfrage. Als theoretisches Minimum aber im Sinne der für die Kalkulationslehre allein maßgebenden Privatbetriebswissenschaft, und damit als grundsätzliche Mindestgrenze gesunder Preisbildung erscheint allein die Deckung der subjektiven buchmäßigen Unkosten. — Und nur über diese kalkulatorischen Grundlagen und ihren Einfluß auf die Tarifpolitik hatte sich mein ursprünglicher von Wentzel in Nr. 21 d. Ztg. angegriffener Artikel der „Reichsbahn" verhalten. Nachdem ich in der gleichen Umgrenzung wie damals auch wieder in Heft 31 und 32 d. Ztg. Wentzel auf seine Kritik erwidert hatte, seinen schon in Nr. 21 vorgetragenen Gedanken hinsichtlich der praktischen Zweckmäßigkeit der lange aufrechterhaltenen Billigkeit der Personen- (oder wie er heute sagt: der Reise-) Tarife hingegen nicht zum Gegenstand weiterer Erörterungen gemacht hatte, bedauere ich es im Interesse der Klarstellung des ursprünglich zur Debatte stehenden betriebswissenschaftlichen Problems als solchen, daß Wentzel auch heute wieder auf die reine Zweckmäßigkeitsfrage einer rechtzeitigen Erhöhung der Personentarife, der Höhe der Lebensmitteltarife u. dgl. zurückkommt. Mit der „begriffstheoretischen Studie" (vgl. den seinerzeit von mir gewählten Untertitel) haben diese Fragen gar nichts zu tun. Zudem sind gerade sie auch in ihrer praktischen Bedeutung unstreitig erkannt und Gegenstand ununterbrochener intensiver amtlicher Beobachtung und Behandlung. Das grundsätzliche, betriebswissenschaftlich-theoretische Problem aber wurde durch meinen Aufsatz in der „Reichsbahn" seit Ulrichs „Staffeltarif und Wasserstraßen" zum erstenmal wohl wieder als solches zur Erörterung gestellt. — Wie zu Anfang bereits gesagt, bin ich erfreut, gerade in dieser Frage mich nunmehr im wesentlichen mit Wentzel einig zu wissen.

2. Ob der Unterhaltungsaufwand der Reichsbahnunternehmung seit Kriegsende auf ordnungsmäßiger Höhe gehalten worden ist, möchte ich nicht dem Urteil des einzelnen Praktikers, sondern allgemeiner objektiver Prüfung vorbehalten sehen; etwa derart, wie sie in meiner Studie skizziert worden ist. Eine Berücksichtigung aller Bilanzposten erübrigt sich hierbei nicht ohne weiteres. Es kommt darauf an, was man unter ordnungsmäßiger Unterhaltung versteht. Soweit die Unterhaltung als Erhaltung des Wertes im Sinne des Veräußerungswertes gefaßt wird, können sehr wohl Wertvermehrungen des einen Bilanzpostens gegenüber Wertverringerungen eines anderen Bilanzpostens compensando zu berücksichtigen sein. Soweit unter Unterhaltung nur Erhaltung des Gebrauchswertes verstanden wird, wird freilich in der Regel (auch da ergeben sich durch Ein- und Verkaufstransaktionen Ausgleichsmöglichkeiten u. ä. m.) jeder Bilanzposten in sich allein zu beurteilen sein. Aber auch da kann der Begriff „ordnungsmäßige Unterhaltung" bei nicht auf das Ganze gerichtetem Blick leicht mißverstanden werden; vor allem: Es handelt sich nicht darum, ob in dem gleichen Maße wie vor dem Kriege unterhalten wird! — Damals wurde übernormal „unterhalten", d. h. über den Unterhaltungstitel in stärkstem Maße neu investiert. Dieses Surplus würde bei der Beurteilung alle Male vorweg abzuziehen sein. — Im übrigen habe nicht ich Wentzel unterstellt, die (angeblich) unterbliebenen Unterhaltungskosten auf die hohe Kante legen zu wollen, sondern er selbst hat ausdrücklich die Einrichtung eines Werkerhaltungskontos angeregt, wie in Nr. 21 dieser Zeitung nachzulesen wäre. Ein solches Konto in der heutigen Papiermarkbilanz würde aber, allerdings, wie Wentzel jetzt selbst als Selbstverständlichkeit zugibt, der Entwertung anheimfallen.

Dr. W. Spieß.

Die Statistik als Maßstab der Erfolge im Eisenbahnbildungswesen.

Vom Regierungsbaurat **Karl Gotter** in Berlin.

Von der Notwendigkeit eines gut ausgebildeten Personals für die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes sind wohl alle überzeugt; nur über den Umfang der Ausbildung und die hierbei einzuschlagenden Wege bestehen vielfach noch Meinungsverschiedenheiten, in der Hauptsache wohl darüber, ob dienstlicher Unterricht mit Zwangsbesuch oder freiwillige Ausbildung. Die Gegner des dienstlichen Unterrichts führen meist zwei Gründe für ihren Standpunkt an. Sie berufen sich zunächst darauf, daß auch früher — vor dem Kriege — ein eigentlicher Unterricht nicht bestanden habe und daß trotzdem der Betrieb sicher und glatt verlaufen sei, ja sogar reichliche Überschüsse abgeworfen habe. Was früher möglich war, müsse doch jetzt auch durchführbar sein. Sie vergessen aber hierbei, daß dies Ergebnis die Wirkung einer jahrelang vorausgegangenen, planmäßigen guten Allgemeinbildung und Erziehung des Personals war. Die Betriebs- und Unfallstatistik der Reichsbahn aber beweist, daß dies Menschenmaterial mit den erforderlichen Eigenschaften und Fähigkeiten heute nicht mehr vorhanden ist. Dies wird in den nächsten Jahren noch viel deutlicher hervortreten, da infolge des verlorenen Krieges und der damit zusammenhängenden Wirkungen der Nachkriegszeit Erziehung und Ausbildung des Volkes stark gelitten haben. Mit dieser Tatsache muß die Eisenbahn in Zukunft rechnen und daraufhin ihre Maßnahmen treffen.

Als weiteren Grund ihres ablehnenden Standpunktes führen die Gegner an, daß wir Einrichtungen, die wir zur Zeit glänzender wirtschaftlicher Ergebnisse nicht eingeführt haben, uns heute, wo wir recht sparsam wirtschaften müssen, nicht leisten können; außerdem ständen die Unterrichtserfolge nicht in dem entsprechenden Verhältnis zu den recht hohen Aufwendungen. Sie übersehen dabei vollständig, daß gerade der Unterricht ein recht wirksames Mittel zur Durchführung einer umfangreichen Ersparnis ist. Außerdem sind die Kosten nicht so hoch, wie man im allgemeinen annimmt, sie sind sogar recht bescheiden[1]); zum anderen aber sind die mit einem planmäßigen Unterricht verbundenen Erfolge so hoch, daß sie sogar eine glänzende Verzinsung darstellen.

Die Unterrichtsergebnisse äußern sich, abgesehen von den persönlichen Vorteilen, die dem einzelnen erwachsen, im Eisenbahnbetrieb allein nach drei Richtungen: I. Wirtschaftlich nach der betriebs- und verkehrstechnischen Seite hin, II. beruflich-sittlich erziehend auf den Beamten- und Facharbeiterstand[2]), III. sparsam in dem geringsten Personalbedarf.

I. Die Unterrichtserfolge nach der betriebs- und verkehrstechnischen Seite hin bestehen in einer erhöhten Leistungsfähigkeit des gesamten Personals, in einer größeren Sicherheit des Betriebes, einer schnelleren und besseren Ausnutzung aller Einrichtungen, in einer sparsamen Verwendung wertvollen Materials, in der richtigen Behandlung großer Anlagen, in Verhütung von Unfällen, Bewahrung vor Verlust, Schäden und sonstigen unwirtschaftlichen Ausgaben. Bei den Beamten der Verkehrsabteilung werden genaue Kenntnisse der Bestimmungen sowie Sicherheit in der Anwendung der Tarife usw. wesentlich zur Erhöhung der Einnahmen beitragen.

Durch alle diese Erfolge werden mit einem richtig angeleiteten und sorgsam erzogenen Beamtenheere Ersparnisse erzielt, die sich zwar nicht jederzeit zahlenmäßig festlegen, aber auch nicht abstreiten lassen.

II. Die erziehlichen Erfolge nach der beruflich-sittlichen Seite hin liegen darin, daß der Unterricht das Berufsethos, d. i. die sittliche Auffassung vom Beruf, sowie das Verständnis für das Wohl der Gesamtheit weckt, die Berufsfreudigkeit erhöht und alle die Beamtentugenden, wie Gewissenhaftigkeit und Pünktlichkeit, Pflichttreue im kleinen und großen usw., die für eine erfolgreiche und befriedigende Tätigkeit notwendig sind,

[1]) Zeitung des V. D. E.-V. Nr. 46/47, Jahrg. 1922.

[2]) In besonders überzeugender Weise behandelt R.-B.-D.-Präs. Heinrich in Nr. 45, Jahrg. 1921, der Zeitung d. V. D. E.-V. die Erziehung des Eisenbahnbetriebspersonals.

ständig stärkt. Beamte und Arbeiter mit diesen Eigenschaften werden ihre gesamte Kraft im Dienst einsetzen und durch Erhöhung der Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Betriebes und der Verwaltung große Ersparnisse herbeiführen.

Auch diese Erfolge, die direkt oder indirekt auf die Betriebs- und Verkehrsdurchführung einwirken, können nicht zahlenmäßig in eine Bilanz, wie sie etwa ein Kaufmann für sein Unternehmen aufstellt, eingesetzt werden; wir müssen sie aber trotzdem bei der Bewertung der Unterrichtsergebnisse als Erfolge gutschreiben.

III. Ein weiterer wichtiger Erfolg des Unterrichts, ein rein wirtschaftlicher, liegt darin, daß mit einem gut vorgebildeten Personal neben den höchsten Leistungen auch gleichzeitig der geringste Bedarf an Beamten verbunden ist. Je höher ihre Qualität, desto geringer die zur Ausübung des Dienstes erforderliche Zahl.

Dies zahlenmäßig nachzuweisen, dürfte noch am leichtesten sein.

A. Vorbedingungen für Unterrichtserfolge.

Ein in jeder Beziehung erfolgreicher Unterricht kann nur durchgeführt werden, wenn er sich gänzlich auf die Bedürfnisse, die die Eisenbahn zu erfüllen hat, einstellt. Wir müssen sie daher in erster Reihe ergründen, um daraufhin alle notwendigen unterrichtlichen Maßnahmen bestimmen zu können. Die Eisenbahn ist eine Einrichtung, die der Wirtschaft und dem Verkehr dient; sie will Personen und Güter sicher, schnell und billig befördern. Unter diesen drei Gesichtspunkten der Sicherheit, d. h. Verhütung vor Verlust und Beschädigung, des geringsten Aufwandes an Zeit und Geld bei möglichst hoher Leistung an Menge muß sie ihren Betrieb einrichten und auch kaufmännisch durchführen. Sie bedarf hierzu: a) fester Anlagen, b) beweglicher Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel, c) Bedienstete als Beamte und Arbeiter.

Sicherheit, Schnelligkeit, Menge und Billigkeit lassen sich aber nur bis zu einem bestimmten Grade steigern. Sie erreichen nach oben eine feste Grenze, die bei ihrer Überschreitung sich durch eintretende Störungen und Unfälle, die alsdann hohe und nutzlose Ausgaben zur Folge haben, kenntlich macht. Die drei genannten Voraussetzungen für die höchste Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit hängen nämlich eng miteinander zusammen; sie beeinflussen sich gegenseitig und dürfen daher nicht einseitig gesteigert werden. Es kann z. B. der Betrieb recht billig sein, dafür aber so viel Zeit erfordern, daß der Gewinn dadurch verloren geht. Er kann auch recht schnell durchgeführt werden, dies aber vielleicht nur auf Kosten der Sicherheit und Billigkeit, so daß er auch dadurch wieder unwirtschaftlich wird. Nur durch ein gegenseitiges richtiges Abmessen und Zusammenwirken der drei Grundforderungen wird der höchste Wirkungsgrad erreicht. Es ist daher Aufgabe der zuständigen Verwaltung, zu beobachten und zu erforschen, um daraufhin alle erforderlichen Einrichtungen zu treffen, die diesem Ziele zustreben.

Als Maßstab für einen zahlenmäßigen Nachweis der erreichten Erfolge kann nur die Statistik dienen. Nachdem in den Verwaltungen der großen Industriebetriebe und auch bei der Reichsbahn besondere Abteilungen für Statistik eingerichtet sind, um eine sichere Grundlage für die höchstmögliche Wirtschaftlichkeit zu gewinnen, so müssen diese Untersuchungen sich auch auf die im Interesse des Betriebes erforderlichen Unterrichtseinrichtungen erstrecken. Es ist notwendig, Unterricht und Statistik in Verbindung zu bringen. Wir sollen aus ihr lernen, an welcher Stelle und nach welcher Richtung hin der Unterricht einzusetzen hat, um die Quellen und Ursachen, die nach der Statistik zur Unwirtschaftlichkeit führen, zu erfassen und zu verstopfen; wer hier zu lesen versteht, wird auch die richtigen Schlüsse ziehen. Hiernach ist also der Unterricht ein Mittel zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Reichsbahn. Das, was eine geregelte Hygiene für die Bekämpfung von Krankheiten bedeutet, ist ein planmäßiger Unterricht für die Verhütung von Unfällen, von zu zahlenden Entschädigungen, Materialvergeudung usw. Er ist ein sicheres Mittel zur Herabsetzung unwirtschaftlicher Ausgaben; der Unterricht muß daher ausgehen von der Statistik. Hier wird auch seine Wirkung zum Ausdruck kommen; denn in ihr spiegelt sich der gesamte Eisenbahnbetrieb bis in alle seine Einzelheiten ab, so daß auch ein Fernstehender einen Einblick erhält.

An dem Steigen oder Fallen der Zahlen können wir dann die Wirkung des Unterrichts beobachten. Die Statistik ist also gewissermaßen ein Barometer des Bildungsstandes und damit ein Anzeiger seiner Wirkung. Sie soll aber auch darüber hinaus zum Regulator für die Durchführung des dienstlichen Unterrichts werden. Wir müssen sie also, soweit sie sich auf Verspätungen, Betriebsstörungen und Unfälle mit allen Folgen, Entschädigungen, Abfindungen an Personen und für beschädigte oder verlorengegangene Güter, auf Materialverbrauch der zum Betrieb erforderlichen Brenn- und Schmierstoffe, auf Bestrafungen und Entlassungen von Beamten und Arbeitern erstreckt, eingehend verfolgen und daraufhin den dienstlichen Unterricht anpassen, damit er stets an der richtigen Stelle, in dem notwendigen Umfange und auch über die Gebiete erteilt wird, die zur Bekämpfung der die Wirtschaftlichkeit hemmenden Einflüsse dienen.

B. Unterrichtserfolge und Statistik.

1. Unfallstatistik.

Die Unfallstatistik ist wohl diejenige, die am auffälligsten hervortritt und die auch die Öffentlichkeit vielfach beschäftigt; sie verdient daher ganz besondere Beachtung.

In einem Artikel der Monatsschrift „Praktische Psychologie" über „Eisenbahn-Betriebsunfälle und Psychotechnik" von R. Couvé, wissenschaftlichem Hilfsarbeiter bei der Psychotechnischen Versuchsstelle der Reichsbahn, wird nachgewiesen, in welcher Weise der Ausbau der Psychotechnik für die verschiedenen Dienstzweige zu erfolgen habe, um die Unfälle zu bekämpfen. Aufgabe der Unfalluntersuchungen ist es, die Unfallursachen möglichst einwandfrei festzustellen, damit nach Erkenntnis der vorgekommenen Verstöße oder der bestehenden Mängel die zur Erhöhung der Betriebssicherheit notwendigen Maßnahmen getroffen werden können. Dies trifft in gleichem Maße auch für den Unterricht zu; denn die durch Verschulden des Personals herbeigeführten Unfälle sind bedingt oder doch stark beeinflußt durch: a) psychische und physische Ungeeignetheit und damit ungenügende Befähigung für den Dienst; b) Mangel an sittlichen (moralischen) Eigenschaften; c) unzureichende Ausbildung und Unterweisung. Die Verwendung von vollgeeignetem und gut ausgebildetem Personal ist daher eine wichtige Vorbedingung für die Erhöhung der Betriebssicherheit.

Zusammenstellung 1.

Arten der Unfälle.

	1914	1916	1918	1920	1921	Bemerkungen.
Entgleisungen . .	297	467	487	403	497	Das Bahnnetz ist um die Bahnen der abgetretenen Gebiete verringert.
Zusammenstöße	305	496	627	385	507	
Sonstige Betriebsunfälle (Überfahren von Fuhrwerken u. Personen)	2789	3162	3748	2633	2616	
Zusammen	3391	4125	4862	3421	3620	

Die vorliegende Tabelle aus der vom Reichsverkehrsministerium herausgegebenen Unfallstatistik gibt einen Überblick über die Jahre 1914 bis 1921. Wir ersehen hieraus, daß die Zahl der Unfälle mit jedem Jahre gestiegen ist; dies gibt uns Veranlassung, den Ursachen nachzuforschen, um alsdann mit den erforderlichen Maßnahmen an der richtigen Stelle einsetzen zu können.

Die Ursachen der Unfälle sind aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich.

Zusammenstellung 2.

Ursachen der Entgleisungen und Zusammenstöße.

	1914	1916	1918	1920	1921
Mängel der Einrichtung[3]	89	82	72	67	118
Verschulden des Personals[3] .	380	578	614	417	644
Sonstige Ursachen[4]	133	303	428	304	224
Zusammen	602	963	1114	788	986

a) Mängel in der Anlage und in den Betriebsmitteln. Das Personal selbst hat hierauf keinen direkten Einfluß, wohl aber einen indirekten; daher ist es Aufgabe des Unterrichts, es so zu schulen, daß jeder an seiner Stelle etwaige Mängel in der Anlage oder der Betriebsmittel, die zu einem Unfall führen könnten, rechtzeitig erkennt. Hierzu gehören gründliche Belehrungen über die Anlagen und Betriebsmittel, deren richtige Beschaffenheit für einen sicheren Betrieb, Hinweis auf die Umstände, die besonders geeignet sind, Unfälle herbeizuführen, aber auch solche, sie zu vermeiden. Nach den bisherigen Erfahrungen sind es meist die gleichen Fehler und Mängel, die immer wieder Unfälle verursachen. In der Verhütung von Unfällen liegt aber der Hauptwert der unterrichtlichen Belehrung.

[3] Entgleisungen und Zusammenstöße sind hier nicht getrennt aufgeführt.

[4] Hierin sind auch enthalten die Unfälle durch Verschulden dritter und solche durch höhere Gewalt.

Welche Bedeutung die Verwaltung diesem Umstand zuschreibt, geht schon daraus hervor, daß sie für das rechtzeitige Entdecken derartiger Fehler und Mängel Prämien gewährt. Eine weitere wichtige Aufgabe des Unterrichts liegt in der Erziehung zur scharfen Beobachtung; eine psychotechnische Prüfung der Sinne auf Fähigkeit zur scharfen Beobachtung und deren Anwendung im Dienst ist daher notwendig.

b) Ein großer Teil der Unfälle ist dem direkten Verschulden des Personals zuzuschreiben. Eine besonders wichtige Aufgabe der Statistik besteht darin, der Art des Verschuldens nachzugehen und die eigentliche Ursache zu erforschen. Sie ist meist zurückzuführen auf Pflichtvernachlässigung des Beamten und ungenügende Kenntnis oder Beherrschung der Vorschriften. In beiden Fällen muß der Unterricht einsetzen, entweder erziehend oder belehrend. Die Erfolge werden sich dann in einem Sinken der Zahl bemerkbar machen. Aufgabe des Unterrichts ist es also, durch direktes oder indirektes Einwirken die Anzahl der Unfälle, die durch Verschulden der Beamten herbeigeführt werden, auf das geringste Maß herabzudrücken. Gelingt dies, so können allein schon diese Erfolge in Form von Ersparnissen die gesamten, durch den Unterricht entstehenden Ausgaben weit übertreffen. In bestimmten Zahlen lassen sie sich allerdings nicht ausdrücken, sondern wir können sie nur an dem Fallen der in der Statistik auftretenden Anzahl verfolgen.

c) Ein Teil der Unfälle ist auch auf das Verschulden fremder, nicht zur Bahn gehörenden Personen zurückzuführen. Auch hierfür soll der Unterricht ein Vorbeuge- und Abwehrmittel sein; er soll lehren, wie der Beamte erziehend auf das Publikum einwirken kann. Der Beamte, mitten im Betriebe stehend, muß die Volksseele, die ihm bald als Einzelwesen, bald als Masse gegenübertritt, eingehend kennen. Eine Einführung in die Psyche der Reisenden ist daher notwendig. Durch eine richtige Behandlung des einzelnen wird er direkt oder auch indirekt auf sein Verhalten einwirken und damit manchen Unfall vermeiden. Charakteristische Beispiele aus der Praxis, die im besonderen zeigen, wie ein Verschulden fremder Personen zu bekämpfen ist, werden im dienstlichen Unterricht Anregung zur Besprechung bieten. Die Wirkung wird sich in einem Zurückgehen der durch Verschulden Fremder herbeigeführten Unfälle zeigen.

d) Auch den durch höhere Gewalt entstehenden Unfällen, z. B. Überschwemmungen, Bergstürze, Schneestürme usw., denen der Mensch sonst machtlos gegenübersteht, läßt sich bis zu einem gewissen Grade vorbeugen. Hier ist es Aufgabe des Unterrichts, den Blick der Beamten für scharfe Beobachtung, besonders auch der Naturereignisse so zu entwickeln, daß sie selbst weit vorauseilende Anzeichen richtig und auch rechtzeitig zu erkennen vermögen. Es können dann Vorsichtsmaßregeln getroffen und damit Unfälle, wenn vielleicht auch nicht ganz vermieden, so doch wenigstens sehr stark abgeschwächt werden.

Zusammenstellung 3.

Unfälle.

a) getötet b) verletzt.

	1914		1916		1918		1920		1921	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Der Reisenden	162	597	192	1005	696	1976	236	828	178	1092
Bahnbeamten im Dienst	358	689	493	1084	585	1028	303	765	392	1100
Bahnarbeiter	264	478	399	601	426	562	273	437	140	162
Fremder Personen	483	416	381	311	445	417	312	294	270	327
Zusammen	1267	2180	1465	3001	2152	3983	1124	2324	980	2681

Die Zusammenstellung 3 zeigt uns die Wirkung der Unfälle auf Menschenleben und Gesundheit. Gesundheit und Leben aller beteiligten Personen sind bei jedem Unfall gefährdet; ganz erschreckend ist z. B. die Anzahl der verletzten Beamten. Es liegt also auch schon in ihrem eigensten Interesse, daß sie die Bestimmungen, die zu ihrem Schutze erlassen sind, ganz genau kennen und anwenden. Neben der Schädigung der Menschen gehen aber auch noch große Verluste an Betriebsmitteln und anvertrauten Gütern einher, die, je häufiger sie auftreten, zur Unwirtschaftlichkeit führen müssen. Hierüber gibt uns eine besondere Statistik der Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes genauen Aufschluß. Aufgabe des Unterrichts wird es sein, die Beamten besonders auf die Bestimmungen recht oft und eindringlich hinzuweisen, gegen die erfahrungsgemäß am meisten gesündigt wird. Auch hierüber gibt uns die Statistik für den Unterricht reichhaltiges und brauchbares Material, so daß bei seiner richtigen Ausnutzung eine starke Senkung der Zahlen zu erwarten ist.

Zusammenstellung 4.

Art der Unfälle der Bediensteten.

a) getötet b) verletzt.

	1914		1916		1918		1920		1921	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Bei Zugunfällen	33	173	61	423	99	442	46	270	27	260
Unvorsichtig. Verhalten bei Besteigen und Verlassen von Fahrzeugen usw.	95	249	142	297	211	312	76	190	65	195
Beim Wagenschieben u Rangieren der Züge	60	178	90	268	98	239	68	248	119	378
An- und Abkuppeln	85	143	121	212	174	203	103	186	80	145
Durch unzeitigen Aufenthalt auf den Gleisen namentlich beim Überschreiten	276	222	347	271	306	185	187	114	202	136
Durch sonstige unvorsichtige Handhabung d. Dienstes	73	202	131	214	123	209	96	194	39	148
Zusammen	622	1167	892	1685	1011	1590	576	1202	532	1262

Die Zusammenstellung 4 enthält eine Übersicht über Ort und Art der Unfälle der Bahnbediensteten im Dienste. In jedem mit großen Gefahren verbundenen Betriebe ist es notwendig, die Arbeiten zu kennen, die am häufigsten zu Unfällen führen und die das Leben der den Dienst ausübenden Personen am meisten bedrohen. Mit Hilfe der Eignungsprüfung muß aber vor Einstellung in den Betriebsdienst festgestellt werden, ob der Beamte auch die zur Vermeidung von persönlichen Unglücksfällen notwendigen Eigenschaften wie Aufmerksamkeit, schnelle Entschlußkraft und körperliche Gewandtheit besitzt. In vorliegender Statistik ist der Grad der gefahrvollen Arbeiten dargestellt. So zeigt z. B. die vorliegende Zusammenstellung ein gewaltiges Steigen der Unfälle beim Rangieren der Züge. Hierauf hat sich auch der Unterricht einzustellen. Die häufigsten mit Unfall verbundenen Dienstverrichtungen müssen demnach ganz besonders behandelt werden. Bekanntlich stumpfen Gefahren, wenn sie beständig vorhanden sind, ab; sie führen bei denen, die ihnen dauernd ausgesetzt sind, leicht zu Gleichgültigkeit und Unvorsichtigkeit. Hiergegen muß der Unterricht ankämpfen, indem er auf die zum Schutze der Bediensteten erlassenen Bestimmungen immer wieder hinweist, sie eingehend begründet und die Folgen der Nichtbeachtung an der Hand der Statistik oft und eindringlich ins Bewußtsein zurückruft, so daß sie gewissermaßen zum unbewußten Eigentum werden. Einzelfälle sind zu besprechen, wobei das Merkblatt gute Dienste leisten wird, besonders dann, wenn Beispiele aus dem Bezirk selbst zur Verfügung stehen. Wie weit ein planmäßiger Unterricht alsdann in der Lage sein wird, Unfälle wirksam zu bekämpfen, wird sich erst später durch dauerndes Zurückgehen der Zahlen in der Statistik zeigen. Also auch hier ist die Statistik ein Gradmesser der Unterrichtsergebnisse.

Von ganz besonderer Bedeutung ist die Zusammenstellung 5, die die Anzahl der verunglückten Beamten und Arbeiter umfaßt. Sie zeigt, daß für jede Beamtengruppe ganz besondere Gefahren bestehen, die zur Verletzung und auch zum Tode führen. Die verschieden hohe Gefahrengrenze der einzelnen Beamten bedingt zunächst besondere Anforderungen an ihre Dienstfähigkeit und alsdann auch umfangreiche und gründliche Belehrungen. Je mehr die Beamtengruppe der Lebensgefahr ausgesetzt ist oder von ihrer Diensterfüllung Leben und Gesundheit anderer Personen und Sicherheit der Güter abhängt, desto höher sind auch die zu stellenden Anforderungen an sittliche Eigenschaften wie Gewissenhaftigkeit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Umsicht, Nüchternheit usw. Die Psychotechnik wird bei diesen Beamten festzustellen haben, ob sie die erforderlichen körperlichen Fähigkeiten besitzen, um ihren Beruf sicher und ohne Gefahr für ihr und anderer Leben auszuüben. Die moralische Befähigung läßt sich nicht durch Prüfverfahren feststellen; sie können nur durch längere Beobachtung im Dienst und im Unterricht ermittelt werden.

Bei richtiger Auswahl, zweckentsprechender Ausbildung und dauerndem planmäßigen Unterricht wird es möglich sein, auch hier die Zahlen herabzudrücken. Dort, wo der Beruf mit der höchsten Gefahr der Verletzungen verbunden ist, wird die Auswahl und Ausbildung am schärfsten durchzuführen sein. Hohe

Zusammenstellung 5.

Von den im Dienst verunglückten Eisenbahnbeamten und -arbeitern entfallen auf a) Getötete, b) Verletzte:

Art des Unfalles	Stationsaufsichts- und Telegraphenbeamte		Weichenstellerpersonal		Rangierpersonal		Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsbeamte		Lokomotivpersonal		Zugbegleitpersonal		Sonstige Beamte		Bahnunterhaltungsarbeiter		Bahnhofsarbeiter		Sonstige Arbeiter	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
1921:																				
Entgleisungen	—	—	2	—	1	6	—	1	2	21	4	38	—	—	1	6	—	—	—	2
Zusammenstöße	—	—	—	—	7	12	—	1	7	71	11	141	—	9	1	—	—	1	—	5
Sonstige Betriebsunfälle	10	17	39	55	129	344	38	30	27	23	93	251	22	30	80	77	25	28	33	43
Zusammen	10	17	41	55	137	362	38	32	36	115	108	430	22	39	82	83	25	29	33	50
1922:																				
Entgleisungen	—	—	—	2	—	8	—	1	4	13	6	44	—	4	1	—	—	—	1	—
Zusammenstöße	—	—	1	2	2	20	1	1	1	55	14	106	—	3	1	3	—	1	—	1
Sonstige Betriebsunfälle	6	10	35	39	123	279	46	33	35	52	101	205	24	23	80	81	16	16	44	41
Zusammen	6	10	36	43	125	307	47	35	40	120	121	355	24	30	82	84	16	17	45	42

Verantwortung bedingt also auch hohe Anforderung an Bildung und sittliche Eigenschaften der Beamten.

Aus der Zusammenstellung 6 „Schuld an den Unfällen“ können Schlüsse gezogen werden auf das Maß der Verantwortung, das jede einzelne Berufsgruppe für sich trägt.

Zusammenstellung 6.

Von den Entgleisungen und Zusammenstößen trifft die Hauptschuld:

	1921	1922
Fahrdienstleiter	158	150
Aufsichtsbeamte auf Stationen	25	24
Telegraphenbeamte	5	1
Stellwerkswärter	89	90
Weichensteller	10	10
Rangierleiter und Rangierer	72	43
Bahnunterhaltungsbeamte	4	6
Lokomotivpersonal	83	110
Zugführer	10	11
Sonstiges Zugbegleitpersonal	33	28
Ladebeamte	6	2
Wagenmeister und techn. Personal	4	1
Sonstige Angestellte	7	5

Sie beweist die Notwendigkeit einer Trennung der Beamten bei Abhaltung der Dienstvorträge; denn jede einzelne Gruppe erfordert eine ganz besondere eigene Unterweisung, die die dienstlichen Bedürfnisse, deren Eigentümlichkeiten, die Schwierigkeiten und Gefahren, mit denen die Ausübung des Amtes verbunden ist, und die daher besondere Verhaltungsvorschriften und dienstliche Bestimmungen, die den Beamten immer von neuem ins Bewußtsein gerufen werden müssen, zu berücksichtigen hat. Eine recht hohe Verantwortung trägt z. B. nach vorliegender Zusammenstellung der Fahrdienstleiter. Hieraus lernen wir ferner, daß der Unterricht nur durch im Dienste stehende Männer, die aus einem reichen Schatze längerer Erfahrung schöpfen, erteilt werden kann.

2. Die Verbrauchsstatistik für Brenn- und Schmierstoffe.

Von welcher Bedeutung der Verbrauch von Brennstoffen und Ölen für die Wirtschaftlichkeit der Reichsbahn ist, geht schon daraus hervor, daß die Kosten für ihre Beschaffung im Reichshaushaltsplan für 1923 rd. 20 % der Gesamtausgaben der Betriebsverwaltung betragen. Die Forderung, den Betrieb recht billig durchzuführen, wird nur erfüllt werden können, wenn es gelingt, die höchsten Leistungen mit dem geringsten Verbrauch dieser so wertvollen Stoffe durchzuführen. Der Ausbildung des Personals, die diese Werte verbrauchen, den Lokomotivführern und Heizern, muß also die größte Sorgfalt zugewendet werden. Dies geschieht schon von der Zentralverwaltung, der Abteilung für Wärmewirtschaft aus durch Einrichtung von besonderen Vortragskursen über Heiztechnik. Daneben ist aber auch noch ein planmäßiger Unterricht an der Dienststelle erforderlich. Der Grad der Wirkung wird sich zeigen, wenn der Verbrauch bei gleicher Leistung geringer wird und bis zu der Grenze sinkt, die als die niedrigste gilt. In dem vorher erwähnten Artikel von Heinrich[5]) befindet sich folgendes Beispiel: „Die Reichsbahnen haben rd. 500 Betriebswerke (Betriebswerkmeistereien) und 600 Lokomotivbahnhöfe. Wenn durch sparsame, geschickte Verwendung der Brennstoffe durch das Lokomotivpersonal im Durchschnitt täglich bei jedem Betriebswerk nur 1 t Kohle gespart wird, so macht das täglich 500 t aus.“ Diese Mengen brauchen wir nur mit den heutigen Kohlenpreisen malzunehmen und wir erhalten ein Bild von den riesigen zu erzielenden Ersparnissen als Unterrichtserfolge.

3. Die Entschädigungsstatistik.

Soll der Unterricht zu einer Verminderung dieser unwirtschaftlichen Ausgaben führen, so müssen wir in erster Linie die Ursachen der Entschädigung ergründen. Zeigen sie sich als eine Folge von Unfällen, so wird der Unterricht mit der Bekämpfung dieser Quelle einzusetzen haben; liegen sie dagegen in einem Verschulden des Personals der Güterabfertigungsstellen, so ist dies ein Beweis für nicht ausreichende Belehrung oder auch von Pflichtvernachlässigung, wie Gleichgültigkeit, Unvorsichtigkeit, Unehrlichkeit usw. Es wird also der Unterricht hier auf Abstellung der Ursache einwirken müssen.

Aus diesen vorstehenden Beispielen der Statistik der Reichsbahn ersehen wir also, daß ein gründlicher Unterricht zur Bekämpfung von Unfällen, Verminderung im Verbrauch wertvoller Stoffe, Herabsetzung der Entschädigungen usw. dringend notwendig ist, ferner, welche Schlußfolgerungen aus dem Studium der Statistik gezogen werden können, wie wir sie für den Unterricht verwerten müssen, um damit auf direktem oder indirektem Wege alle Umstände, die unwirtschaftlich wirken, auszuschalten oder doch auf das geringste Maß herabzusetzen.

In gleicher Weise wie die Statistik der Volkskrankheiten die Notwendigkeit und den Umfang der zu ihrer Bekämpfung erforderlichen Maßnahmen nachweist und deren Wirkungsgrad dann anzeigt, so werden auch wir aus der Statistik die Wirkung unseres Unterrichts erkennen; sie wird am höchsten sein, wenn es gelingt, die Zahl auf die unterste Grenze zu bringen.

(Schluß folgt.)

[5]) Vgl. 1921 d. Ztg. Nr. 45 S. 837 unter 5.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 10. November umfangreiche Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt, die durch Einführung der Liste der Bergbausprengstoffe erforderlich geworden sind. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 45 des Reichs-Gesetzblattes Teil II hervor.

— **Einzahlung auf gestundete Frachtbeträge.** Der Reichsverkehrsminister hat nachgelassen, daß Frachtstundungsnehmer jederzeit auf ihr Stundungskonto Bareinzahlungen leisten können bis zur Höhe der Frachtbeträge, die innerhalb eines Stundungszeitraumes aufkommen. Einzahlungen in Papiermark werden zum Kurse des Einzahlungstages angenommen und in Goldmark gutgeschrieben.

— Preußisches Notgeld. Das wertbeständige Notgeld des Freistaates Preußen wird an allen Reichsbahnkassen auf preußischem Gebiet in Zahlung genommen.

— Schadensersatzpflicht der Eisenbahn im Falle Anerkenntnis mangelhafter Verpackung. Der Reichsverband der Deutschen Industrie ist, wie die Speditions- und Schiffahrts-Zeitung berichtet, in Eingaben und mündlichen Verhandlungen beim Reichsverkehrsministerium wiederholt dafür eingetreten, daß die Reichsbahn beim Verlust ganzer Stücke Schadensersatz zu leisten habe, auch wenn das Anerkenntnis mangelhafter Verpackung vorliegt. Der Reichsverkehrsminister hat nunmehr durch folgenden Erlaß eine einstweilige Regelung der Frage getroffen:

„Verkehrstreibende und deren Vertretungen klagen lebhaft darüber, daß die Haftung für Schäden, die durch Verlust, Minderung oder Beschädigung mangelhaft verpackter Güter entstehen, von den mit der Entscheidung betrauten Reichsbahnstellen durchweg auf Grund des § 86 (1) EVO. abgelehnt wird.

Soweit dabei der Eisenbahn das ihr zweifellos zustehende Recht bestritten wird, sich bei ihrer sonst strengen Haftung auf die ihr gesetzlich zustehenden Haftausschließungsgründe zu berufen, gehen diese Angriffe fehl; aus der Rechtsprechung des Reichsgerichts kann ebenfalls eine Verpflichtung der Reichsbahn zur bedingungslosen Befriedigung dieser Ansprüche nicht hergeleitet werden. Im Gegenteil: das Reichsgericht hat noch kürzlich (siehe Entscheidung 14. April 1923 — I. 561/22) entschieden, daß die Gefahr des Diebstahls an mangelhaft verpackten Gütern nicht nur dadurch hervorgerufen wird, daß die Umhüllung der Ware infolge des Verpackungsmangels zerstört und diese dadurch dem Zugriffe von Dieben preisgegeben wird, sondern schon dadurch, daß der Mangel den Inhalt der Sendung erkennbar macht, infolgedessen einen Anreiz auf diebisches Gesindel ausübt und so den Entschluß des Täters zur Verübung des Diebstahls herbeiführt.

Aus den mir vorgetragenen Fällen habe ich jedoch ersehen, daß die Ablehnung der vorerwähnten Forderungen nach Lage der Sache nicht selten eine Härte darstellt. Ich will mich daher zugleich zur Vermeidung von Rechtsstreiten bis auf weiteres damit einverstanden erklären, daß im Vergleichswege und ohne Anerkennung jedes Rechtsanspruchs bei Ganzverlust mangelhaft verpackter Güter auf den an sich begründeten Einwand aus § 86 (1) 2 EVO. verzichtet wird, es sei denn, daß die besonderen Umstände des Einzelfalles ein derartiges Entgegenkommen unangebracht erscheinen lassen.

Bei Beschädigung und Minderung mangelhaft verpackter Güter muß jedoch auch weiterhin der vorgenannte Einwand erhoben werden, es sei denn, daß nach dem Ergebnis der Untersuchung besondere Umstände eine anderweite Regelung im Vergleichswege geboten erscheinen lassen. Dies wird in den Fällen angezeigt sein, in denen

a) nach dem Ergebnis der Untersuchung mit einiger Sicherheit oder Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, daß ein Diebstahl durch Eisenbahnbedienstete vorliegt oder durch deren Verschulden wesentlich erleichtert ist,

b) nach den Begleitumständen anzunehmen ist, daß das Gut auch bei einer den Anforderungen des § 62 EVO. voll entsprechenden Verpackung beschädigt oder beraubt worden oder teilweise in Verlust geraten wäre. Dabei wird zu berücksichtigen sein, daß die handelsübliche Verpackung vieler nicht allzu hochwertiger Güter den Anforderungen, die an eine sichere Verpackung zu stellen sind, zwar an sich nicht genügt, aber doch in der Regel einen gewissen Schutz gegen Verlust oder Minderung des Inhalts gewährt.

Ich behalte mir vor, auf die Angelegenheit zurückzukommen, wenn sich bei Durchführung dieser Grundsätze in der Praxis besondere Anstände ergeben sollten. Es ist selbstverständlich darauf zu achten, daß die Absender nicht auf Grund dieser entgegenkommenderen Behandlung der Entschädigungsanträge die Verpackung der Güter auf Kosten der Reichsbahn verschlechtern. Gegen derartige Versuche ist — vor allem durch Ablehnung jeden Entgegenkommens — unter allen Umständen einzuschreiten."

— Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse bei Aufgabe als Expreßgut zum halben Preise. Um die Ernährungslage zu erleichtern, befördert die Reichsbahn seit 5. Dezember d. J. folgende einheimische landwirtschaftlichen Erzeugnisse bei Aufgabe als Expreßgut zu dem halben Tarif: Butter, Käse, Eier, frische Beeren, frisches Obst, Kartoffeln, frisches Gemüse aller Art. Die Vergünstigung ist auf Frachtstücke unter 50 kg und Entfernungen bis 100 km beschränkt.

— Durchgreifende Sparmaßnahmen bei der Reichsbahn. Der Reichsverkehrsminister hat alle Reichsbahndirektionen beauftragt, unverzüglich alle Dienstzweige auf Vereinfachungen und Ersparungen gründlich nachzuprüfen und die erforderlichen Maßnahmen durchzuführen. Er hat Richtlinien für den Abbau der Geschäfte der Reichsbahn aufgestellt und diesen folgendes vorausgeschickt.

„Von grundlegenden Änderungen der äußeren Organisation ist abzusehen. Die bisherige Organisation der ehemaligen Länderverwaltungen muß für die nächste Zukunft beibehalten werden. Immerhin werden vielfach Vereinfachungen in dem organisatorischen Aufbau der einzelnen Behörden und Stellen, an manchen Orten auch ihre Zusammenlegung, zu bedeutenden Ersparnissen führen können. Die Zuständigkeiten aller Stellen sind so klar festzulegen, daß ein Nebeneinanderarbeiten oder Kämpfe der einzelnen Stellen um ihren Geschäftskreis unbedingt aufhören.

Die allerseits — auch in Privatbetrieben — beobachtete und beklagte Steigerung der Verwaltungsarbeit beruht zum großen Teil auf dem bisherigen Mangel einer festen Währung. Die eingeleitete Zurückführung aller Einnahmen und Ausgaben der Reichsbahn auf eine wertbeständige Grundlage wird hier zu einer wesentlichen Verminderung der Arbeit, allerdings nach einer gewissen Übergangszeit, führen.

Aber auch darüber hinaus gibt es für die Reichsbahn an Vereinfachungen noch vieles zu tun. An jeder Stelle des Unternehmens muß sofort rücksichtslos alle Arbeit entfernt werden, die nicht unbedingt erforderlich ist. Und zwar ist für die Frage der Notwendigkeit der Arbeit nicht der aus der Vorkriegszeit übernommene Standpunkt einzunehmen oder die größere oder geringere Zweckmäßigkeit zu erwägen, sondern der Gesichtspunkt allein in den Vordergrund zu rücken, daß — ungeachtet des Fortschritts, auf das ein Verkehrsunternehmen niemals verzichten darf — ein armgewordenes Land seine Verwaltungsgeschäfte mit den bescheidensten, ja primitivsten Mitteln führen muß. Jeder Beamte muß sich dazu durchringen, in seinem amtlichen Geschäftsgebaren ebenso zurückzustecken, wie er dies in seinen häuslichen Angelegenheiten durch die finanzielle und wirtschaftliche Not zu tun gezwungen ist.

Die starke Einschränkung des Verwaltungsapparats, die in den nächsten Monaten durchgeführt werden muß, macht naturgemäß nicht bei den Dienststellen und Ämtern halt, sondern muß und wird vom Reichsverkehrsministerium und den Reichsbahndirektionen ausgehen."

— Einspruch gegen belgische Beschlagnahme deutschen Eisenbahnmaterials. W. T. B. meldet: Der deutsche Geschäftsträger in Brüssel hat am 29. November der belgischen Regierung eine Note folgenden Wortlauts übergeben:

„Wie die deutsche Regierung belgischen Zeitungsnachrichten entnimmt, hat am 26. v. M. ein Vertreter der belgischen Regierung in Duisburg rollendes Eisenbahnmaterial beschlagnahmt, das zur Ablieferung an die deutsche Reichsbahnverwaltung bereitstand, und dabei erklärt, das beschlagnahmte Material solle liquidiert werden, um aus dem Erlös die von der belgischen Regierung vergeblich geforderte Entschädigung für die Tötung des Leutnants Graff zugunsten der Familie des Getöteten und des belgischen Roten Kreuzes in Höhe von zusammen 1 250 000 Franken zu bezahlen. Die deutsche Regierung muß somit zu ihrem Bedauern feststellen, daß die königlich belgische Regierung ihre Androhung verwirklicht und die ihr im besetzten Gebiet zur Verfügung stehende Macht dazu mißbraucht hat, um eine reine Rechtsfrage im Sinne ihrer einseitig erhobenen Forderung zu entscheiden, statt diese Rechtsfrage, entsprechend dem Vorschlag der deutschen Regierung, dem internationalen Schiedsgerichtshof im Haag zu unterbreiten, der die berufenste Instanz für die unparteiische und gerechte Erledigung der Angelegenheiten gewesen wäre. Die deutsche Regierung muß des ferneren feststellen, daß die königlich belgische Regierung in dem mit dem Falle des Leutnants Graff zeitlich und ursächlich aufs engste verbundenen Falle der Erschießung des deutschen Polizeibeamten Chmielewski noch nicht die geringste Entschädigung angeboten oder bezahlt hat. Die deutsche Regierung legt gegen dieses nicht nur dem Völkerrecht, sondern jedem Gerechtigkeitsempfinden widersprechende Verhalten Verwahrung ein."

— Die Verkehrsschwierigkeiten im Ruhrgebiet. Aus gut unterrichteten Kreisen des Ruhrgebiets wird unterm 27. November berichtet: Wenn auch durch den Abschluß des Mantelvertrages zwischen den Ruhrindustriellen und der Micum eine Veränderung der Lage angebahnt ist, so besteht doch zu einer optimistischen Auffassung vorläufig noch kein Anlaß. Die weitere Entwicklung der Verhältnisse wird zeigen, ob das Mantelabkommen und die noch abzuschließenden Sonderverträge für die Industrie tragbar sind. Selbst wenn die noch ausstehenden Sonderverträge mit den einzelnen Werken in den nächsten Tagen abgeschlossen werden, ist noch nicht mit einer erheblichen Steigerung der Produktion zu rechnen. Eine starke Zunahme der Produktion ist schon deshalb um so weniger zu erwarten, weil

nunmehr nach Aufnahme der Kohlenförderung das noch völlig ungelöste Verkehrsproblem im Vordergrund steht. So wird z. B. die Tätigkeit des früheren deutschen Wagenamtes von Franzosen ausgeübt, die die örtlichen Schwierigkeiten nicht berücksichtigen können und die die Regelung des Zu- und Abfahrens der Wagen lediglich als eine mathematische Angelegenheit betrachten. Eine Folge davon ist, daß nach den jetzigen Berechnungen die Normalumlaufzeit eines Wagens heute 14 Tage beträgt gegen 4,2 Tage vor dem Ruhreinbruch. Die deutschen Beamten, die früher den Durchschnittsverkehr von allein 20 000 Wagen für Kohle täglich ohne die Wagen für den übrigen starken Güterverkehr regeln mußten, galten als genaueste Kenner des Ruhrgebiets. Die Regie hat aber auf die Wiedereinstellung dieser Beamten verzichtet, und es sind, soweit sich bisher übersehen läßt, im ganzen überhaupt nur rund 35 % des früher tätigen Eisenbahnpersonals wieder eingestellt worden.

— **Regiebetrieb — Hungersnot.** In den Tagen vom 20.—26. November hat die Regie den Eisenbahnbetrieb auf den Strecken Dorsten-Gelsenkirchen-Essen, Wesel-Spellen-Hamborn und Wesel-Friedrichsfeld-Sterkrade, die für die Lebensmittelversorgung des mittleren und westlichen Industriegebiets in Frage kommen, an sich gerissen. Die Zufuhr der Lebensmittel auf diesen Strecken ist damit ins Stocken geraten. Während die Reichsbahn in den Tagen vorher noch täglich

über Dorsten bis zu 700 Wagen,
über Spellen bis zu 100 Wagen,
über Friedrichsfeld bis zu 170 Wagen

Lebensmittel und andere Güter einführte, wird von der Regie nur ein kleiner Bruchteil dieser Wagenzahl befördert; so zum Beispiel am 29. November:

über Dorsten nur 4 Züge = rund 200 Wagen,
über Spellen nur 1 Zug = rund 50 Wagen,
über Friedrichsfeld nur 1 Zug = rund 50 Wagen.

Die in größerer Zahl angebotenen bei der Deutschen Reichsbahn sich stauenden Lebensmittelwagen werden nicht übernommen. So standen zum Beispiel am 29. November, abends, in Haltern und Sythen 212 Wagen Kartoffeln, 280 Wagen andere Lebensmittel, 494 Wagen andere Güter, davon vier Fünftel Grubenholz, und noch weiter rückwärts rund 600 Wagen, davon rund 300 Wagen mit Lebensmitteln, die in Dorsten nicht abgenommen wurden. Sieben abfahrbereite Züge wurden verweigert. Regiebetrieb — Hungersnot!

— **Vorläufiges Abkommen mit der Eisenbahnregie.** In Mainz haben Verhandlungen zwischen Vertretern des Reichsverkehrsministeriums und der Eisenbahnregie über die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs im Ruhrbezirk stattgefunden, die zu einem vorläufigen Abschluß geführt haben. Über den Inhalt des Abkommens weiß die „D. A. Z." folgendes zu melden: Die Wiederaufnahme des Verkehrs soll in der Weise erfolgen, daß auf dem rechten Rheinufer eine Betriebsgrenze eingeführt wird. Der direkte Verkehr zwischen Frankfurt und Darmstadt wird voraussichtlich am 10. Dezember wieder freigegeben, ebenso werden die internationalen Züge Frankfurt-Basel vom selben Datum an wieder über Kehl weitergeführt. Die englische Zone war in die Verhandlungen über die Abmachungen mit der französisch-belgischen Regiebahn nicht einbezogen.

Bei der Übernahme des Personals hat sich die Regie die Übergabe der Personalakten ausbedungen. Das ausgewiesene Personal soll nur in dem Umfange eingestellt werden, als der entstehende Verkehr dies erforderlich macht. Im Personenverkehr werden vorläufig nur die internationalen Züge und sonstigen Schnellzüge durchgeführt, die Personenzüge werden nur bis zu den Grenzbahnhöfen der Bezirke geleitet. Das Lokomotiv- und Wagenmaterial bleibt Eigentum der Reichsbahn, jedoch muß die Regie für die Unterhaltung der auf ihren Bahnhöfen aufgestellten Wagen aufkommen. Die Reparaturwerkstätten Dortmund und Limburg werden an die Reichsbahn zurückgegeben.

Der Güterverkehr, insbesondere hinsichtlich der Wagengestellung, wird derartig geregelt, daß die Regie ihren täglichen Bestand und Bedarf an Güterwagen bei dem deutschen Obmann anmeldet und danach die Verteilung der Wagen vorgenommen wird. Für die erste Aufnahme des Verkehrs der Kohlenzüge übernimmt die Reichsbahn die Zuführung der Leerwagen.

— **Fahrplanänderung.** Mit sofortiger Gültigkeit verkehrt D 188 auf der Strecke Eisenach-Bebra durchgängig 6 Minuten später, Eisenach ab 10.48 vorm., Bebra an 11.41 vorm. D 187 wird bei unveränderter Abfahrtszeit in Bebra bis Eisenach beschleunigt und bereits 8.52 nachm. — 4 Minuten früher — in Eisenach angebracht.

Der Speisewagen in den Zügen D 188 / D 187 verkehrt ab 1. Dezember 1923 nur noch zwischen Köln und Eisenach.

— **Ein neuer Kurswagen Berlin-Holland.** Die Verbindung Berlin-Holland, die infolge des Ausfalls die Tagesschnellzugpaares D 172/171 Berlin-Amsterdam den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügt, ist durch die Einstellung eines neuen Kurswagens verbessert worden. Seit einigen Tagen läuft in D 2 ab Berlin, Bhf Friedrichstraße, 8.04 vorm. ein Kurswagen 1.—2. Klasse Berlin-Hoek van Holland, der in Hannover (an 12.26 nachmittags) auf D 172 übergeht: an Utrecht 8.19 nachm., Rotterdam 9.26, Haag 9.26, Amsterdam 8.34 nachm.; ab Amsterdam 8.06 vorm., Haag 7.14, Rotterdam 7.29, Utrecht 8.32 vorm., an Hannover 4.56 nachm., ab 5.53, an Berlin, Bhf. Friedrichstraße (in D 13) 9.57 nachm. Außerdem ist die Nachtverbindung mit D 174/173 bestehengeblieben: ab Berlin, Bhf. Friedrichstraße, 9.52 nachm., an Amsterdam 11.01 vorm.; ab Amsterdam 7.16 nachmittags, an Berlin, Bhf. Friedrichstraße, 8.18 vorm. mit Schlafwagen Berlin-Wesel, -Vlissingen, -Haag und -Amsterdam.

— **Ein neuer Schlafwagen nach Hamm.** In das Schnellzugpaar D 6/5 Berlin-Hamm (Anschluß Dortmund) ist ein neuer Schlafwagen 1.—2. Klasse eingestellt worden: ab Berlin, Bhf. Friedrichstraße, 9.12 nachm., an Hamm 4.44 vorm.; ab Hamm 12.35 nachm., an Berlin, Bhf. Friedrichstraße, 7.30 vorm. — Bettkarten in den Ausgabestellen des Mitteleuropäischen Reisebüros, für die Rückfahrt bei der Fahrkartenausgabe des Bahnhofs Hamm.

— **Ausfall der Schlaf- und Kurswagen nach Danzig.** Seit dem 1. Dezember ist, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung" mitteilt, das Schnellzugpaar D 13/14 zwischen Schneidemühl und Danzig ausgefallen. Die bisher im Schnellzugpaar D 51/52 bis und von Schneidemühl laufenden beiden Schlafwagen 1.—2. Klasse und der Kurswagen 1.—3. Klasse Berlin-Danzig müssen daher ausfallen. Als einzige durchgehende Verbindung Berlin-Danzig bleibt das Schnellzugpaar D 21/24 ab Berlin, Stett. Bhf., 8.00 vorm., an Danzig (über Stettin-Stolp) 5.53 nachm.; ab Danzig 11.36 vorm., an Berlin, Stett. Bhf., 9.36 nachm.

— **Eisenbahnfahrpreise in Deutschland, Österreich und in der Tschechoslowakei.** Der Allgemeine Tarifanzeiger (Wien) bringt eine vergleichende Übersicht der Fahrpreise in Deutschland, Österreich und in der Tschechoslowakei, wie sie sich nach der am 1. Januar 1924 in Österreich eintretenden Tariferhöhung stellen werden. Wir drucken die Übersicht nachstehend ab.

Vergleich der Fahrpreise

km	in	Personenzug 1. Klasse	Personenzug 2. Klasse	Personenzug 3. Klasse	Schnellzug 1. Klasse	Schnellzug 2. Klasse	Schnellzug 3. Klasse
30	Österreich 1924	330	220	110	510	340	170
	Tschechoslow. Republik	384	192	96	1024	512	256
	Deutschland	1014	507	169	1524	762	254
50	Österreich 1924	540	360	180	720	480	240
	Tschechoslow. Republik	640	320	160	1280	640	320
	Deutschland	1694	847	288	2202	1101	373
100	Österreich 1924	900	600	300	1260	840	420
	Tschechoslow. Republik	1280	640	320	1920	960	480
	Deutschland	3354	1677	576	4370	2185	745
200	Österreich 1924	1650	1100	550	2250	1500	750
	Tschechoslow. Republik	2560	1280	640	3520	1760	880
	Deutschland	6708	3354	1118	8232	4116	1372
300	Österreich 1924	2400	1600	800	3300	2200	1100
	Tschechoslow. Republik	3680	1840	920	4960	2480	1240
	Deutschland	10165	5049	1676	11690	5811	1931
500	Österreich 1924	3750	2500	1250	4950	3300	1650
	Tschechoslow. Republik	4880	2440	1220	6160	3080	1540
	Deutschland	16772	8471	2812	18297	9233	3066
800	Österreich 1924	5550	3700	1850	7050	4700	2350
	Tschechoslow. Republik	6320	3160	1580	7920	3960	1980
	Deutschland	25937	13553	4473	28462	14316	4727

in Hunderten Kronen österr. Währung.

Der Allg. Tarifanzeiger bemerkt dazu: Auch nach diesen Erhöhungen werden die Fahrpreise in Österreich immer noch billiger sein als die in der tschechoslow. Republik, in Deutschland, der Schweiz, Italien und Frankreich. Nur die Tarife Ungarns sind im allgemeinen, die des südslavischen Staates auf kurze Entfernungen niedriger.

— **Mittelbadische Eisenbahnen-A.-G. in Lahr i. B.** Die Nebenbahnen Kehl-Bühl, Kehl-Altenheim-Offenburg-Ottenheim und Schwarzach-Rastatt, die früher der Straßburger Straßenbahngesellschaft in Straßburg i. E. gehörten, sind am 15. November d. J. in den Besitz der Mittelbadischen Eisenbahnen-A.-G. übergegangen. Diese umfassen sonach die Nebenbahnstrecken Seelbach-Lahr-Kehl mit Abzweigung Altenheim-Offenburg und Kehl-Bühl mit Abzweigung Schwarzach-Rastatt.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

Am	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittl. Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
9.11.1923 das	314 Milliardenfache	130 Milliardenfache	200 Milliardenfache
16.11.1923 „	1240 „	220 „	630 „
23.11.1923 „	2100 „	1000 „	1420 „
30.11.1923 „	2100 „	1000 „	1420 „

— **Wirklicher Geheimer Rat Wiesner †.** Am 27. November d. J. verstarb in Berlin der vormalige Ministerialdirektor im früheren Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirklicher Geheimer Rat Balduin Wiesner im 80. Lebensjahre.

Am 11. Juli 1844 in Waldenburg als Sohn des Geheimen Berg- und Oberbergrats Wiesner geboren, begann der Verblichene nach Erledigung seiner Studien auf der Bauakademie in Berlin im Jahre 1874 die dienstliche Laufbahn im Bezirk der Eisenbahndirektion zu Hannover. Er leitete zunächst die Vorarbeiten für verschiedene Eisenbahnlinien des Bezirks, wobei er wegen seiner Leistungen die Aufmerksamkeit nicht nur seiner vorgesetzten Eisenbahndirektion, sondern auch des Ministeriums auf sich lenkte. Im Jahre 1884 wurde ihm deshalb die Leitung des Umbaus des Bahnhofs Bremen, eine der schwierigsten Aufgaben für Eisenbahnbau und -betrieb, anvertraut; nach einer fünfjährigen Arbeitszeit wurde das große Werk planmäßig ohne Verzögerung durch ihn zur besonderen Zufriedenheit durchgeführt. Im Jahre 1893 erfolgte seine Ernennung zum Regierungs- und Baurat bei dem Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Halle, dem er bereits seit dem 1. April 1890 als Eisenbahn-Bau- und -Betriebsinspektor angehörte. Auch hier zeichnete er sich als Mitglied dieser Behörde besonders aus, so daß er bei der Neuorganisation der preußischen Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1895, in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, zum Geheimen Baurat und Vortragenden Rat und im Jahre 1898 zum Geheimen Oberbaurat befördert wurde. Im Jahre 1909 wurde ihm nach erfolgreicher Tätigkeit im Ministerium die Leitung der Eisenbahndirektion Hannover als deren Präsident übertragen, eine Aufgabe, der er mit seiner ganzen Arbeitskraft voll und glänzend gerecht wurde. Am 1. Mai 1905 in das Ministerium als Ministerialdirektor und Leiter der Bauabteilung zurückberufen, hat er sich auf dem Gebiet des Eisenbahnbaus, bei der Herstellung neuer und dem Ausbau bestehender Bahnlinien, insbesonders dem Ausbau der großen Bahnhöfe, bei der Ausführung dritter und vierter Gleise, dauernde Anerkennung erworben. In erster Linie ist es sein Verdienst, daß der Ausbau der Bahnanlagen den Anforderungen des stark entwickelten gewaltigen Verkehrs gewachsen war, denn in diese Zeit fällt der stolze Aufschwung der preußischen Staatsbahnen in Verkehr und Betrieb. Seine Leistungen wurden durch Verleihung hoher Orden und Auszeichnungen anerkannt, zuletzt bei seinem Abschiede Ende des Jahres 1911 durch Verleihung des Charakters als Wirklicher Geheimer Rat mit dem Prädikat Exzellenz. Seine erste Auszeichnung war das Eiserne Kreuz 2. Klasse am weißen Bande, das er sich im Feldzug 1870/71 als junger Bauführer erworben hatte.

Mehr als 40 Jahre hat er der preußischen Staatseisenbahnverwaltung gedient. Ausgezeichnet durch besondere Arbeitsfreudigkeit und Leistungsfähigkeit, durch wohlwollende Gesinnung und Gerechtigkeitsliebe hat er sich in allen Kreisen hoher Wertschätzung erfreut. Besonders befähigt war er bei schwierigen Fragen, bei denen Meinungsverschiedenheiten vorlagen, deren Lösung zu aller Zufriedenheit herbeizuführen; dabei wußte er die auseinandergehenden Ansichten mit feinem diplomatischen Geschick zur Einigung zu bringen, ohne zu verletzen. Dieses Geschick zeigte er auch bei den Verhandlungen mit außerpreußischen deutschen Ländern, wenn es sich um die Anlage neuer Bahnen handelte. Der Verstorbene hat aber auch in vielerlei anderer Beziehung seine Arbeitskraft in vorbildlicher Weise dem Vaterland zur Verfügung gestellt. Viele Jahre hindurch war er Mitglied der Akademie des Bauwesens, an deren Arbeiten er mit maßgebendem Interesse teilnahm.

Die Staatseisenbahnverwaltung wird seine Leistungen auch in ferner Zeit nicht vergessen, seine Freunde und Bekannten werden ihm dauernd treue Erinnerung bewahren. Sein Leben war vom Anfang bis zum Schluß ein glückliches.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind versetzt: der Regierungsbaurat Dumm, bisher in Karlsruhe, als Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks nach Durlach; der Eisenbahnamtmann Ulrich, bisher in Halle (Saale), nach Leipzig und der Regierungsassessor Bernecker, bisher in Essen, zur Reichsbahndirektion nach Cassel. — Der Eisenbahnamtmann Stadager in Frankfurt (Main) ist gestorben.

Österreich.

— **Erhöhung der Personen- und Gepäcktarife der Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen teilt mit: Am 1. Januar 1924 sollen auf den österreichischen Bundesbahnen neue Personen- und Gepäcktarife auf erhöhten Grundlagen eingeführt werden. Maßgebend für diese Tariferhöhung ist, daß die gegenwärtigen Personen- und Gepäckbeförderungspreise bei weitem nicht die Selbstkosten der Eisenbahn decken und sowohl gegenüber der Entwicklung der Warenpreise und Einkommen als auch insbesondere gegenüber den Personen- und Gepäcktarifen fast aller anderen Staaten erheblich zurückgeblieben sind. So sind beispielsweise die Personentarife der Tschechoslowakei auf Entfernungen von 50 km beim Personenzug um 16—37, beim Schnellzug um 43—57 %, auf Entfernungen bis 100 km beim Personenzug um 25—44, beim Schnellzug um 29—47 %, bei Entfernungen von 200 bis 500 km beim Personen- und Schnellzug um 31—50 % und bei Entfernungen von 500—800 km beim Personen- und Schnellzug um 23—43 % teuerer als die der österreichischen Bundesbahnen. Die Personentarife der Deutschen Reichsbahn sind dermalen durchschnittlich um 70 % teurer als die österreichischen Bundesbahntarife. Sogar die Tarife ausgesprochener Reiseländer, wie z. B. Italien, sind etwa 50 % über dem Stande der Bundesbahntarife. Die geplante Erhöhung ist nach Zuggattungen und Entfernungen abgestuft. In der 3. Klasse Personenzug wird in der Entfernung 1—6 km eine Erhöhung von 500 Kr., in der Entfernung von 7—8 km eine Erhöhung von 1000 Kr. und in den übrigen für Reisen mit Personenzügen in Betracht kommenden Entfernungen durchschnittlich eine Erhöhung von 25 % eintreten. Für Schnellzüge greift eine mit zunehmender Entfernung sich steigernde Erhöhung von 27 bis 55 % Platz. Der Schnellzugzuschlag wird im Durchschnitt 35 % des Personenzugfahrpreises betragen. Die Fahrpreise 2. und 1. Klasse werden wie bisher durch Verdoppelung bzw. Verdreifachung des Fahrpreises 3. Klasse gebildet. Die Selbstkosten der Beförderung werden auch in Zukunft noch nicht erreicht sein.

Nichtsdestoweniger werden auch in Zukunft Rückfahrkarten auf ermäßigter Grundlage ausgegeben werden. Die gegenwärtige Begünstigung wird dahin erweitert, daß für den Verkehr zwischen Wien und den Landeshauptstädten auch für Entfernungen über 300 km ermäßigte Rückfahrkarten zur Ausgabe gelangen. Für die über 400 km von Wien entfernten Landeshauptstädte wird ein Nachlaß von 12 % gewährt.

Die Gepäcktarife, welche im Juli d. J. von der Tariferhöhung freigelassen wurden, erfahren eine Erhöhung von durchschnittlich 25 %.

Mit der Erhöhung der Einzelfahrpreise wird auch eine Erhöhung der Dauerkarten, d. i. der Monatsstreckenkarten, der ermäßigten Streckenkarten für Arbeiter und Angestellte und der Schülermonatskarten, verbunden sein.

Mit der Einführung der neuen Personen- und Gepäcktarife, die noch der Genehmigung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr bedürfen, sind die im Zuge der Sanierung des Bundesbahnbetriebes zu treffenden Tarifreformen vorläufig abgeschlossen.

— **Stempelfreiheit.** Von der Generaldirektion der Bundesbahnen wird darauf aufmerksam gemacht, daß Eingaben an die Dienststellen der österreichischen Bundesbahnen, mit Rücksicht auf die mit 1. Oktober d. J. erfolgte Umbildung der Bundesbahnen zu einem eigenen kaufmännischen Wirtschaftskörper, der Stempelpflicht nicht unterliegen.

— **Frachtbegünstigung für die Wiener Frühjahrsmesse.** Anläßlich der am 9. bis 15. März 1924 stattfindenden sechsten Wiener internationalen Messe gewähren die Bundesbahnen auf sämtlichen Linien und auf den in ihrem Betrieb stehenden Privatbahnen für die Rückbeförderung der ausgestellt gewesenen Messemuster bei Aufgabe als Eil- oder Frachtgut einen 50prozentigen Nachlaß von den tarifmäßigen Gebühren; die Messegüter müssen auf dem gleichen Wege zurückbefördert werden, auf dem sie zur Messe gesandt wurden.

— **Österreichs Luftverkehr.** Am 19. November d. J. fand im Bundesministerium für Handel und Verkehr die konstituierende Sitzung des österreichischen Luftfahrausschusses

statt, der, aus Vertretern der Berufs- und Interessentenkreise und der Wissenschaft zusammengesetzt, als beratendes Organ dieses Ministeriums in Angelegenheiten des Luftfahrwesens sich betätigen soll. Von dem Bureau für Luftfahrt wurde ein Tätigkeitsbericht erstattet, aus dem hervorging, daß die erforderlich gewesenen Bauten und Instandsetzungsarbeiten auf den in der Verwaltung des Bundes stehenden Flugplätzen Aspern, Thalerhof bei Graz und Annabichl bei Klagenfurt mit einem Kostenaufwand von rund einer Milliarde Kronen vollendet und daß diese Flugplätze in vollständig betriebsbereitem Zustande sich befinden.

— **Ausbau der Wasserkräfte.** Aus einer vom Bundesamt für Statistik herausgegebenen Zusammenstellung ist zu entnehmen, daß Österreich bei einer gesamten Gewässerlänge von 10 640 km an Wasserkräften bei Niederwasser über rund 4 Millionen Pferdekräfte verfügt, von denen rund die Hälfte praktisch ausnützbar ist. Von diesen 2 Millionen Pferdekräften an Niederwasserkraft waren bis zum Jahre 1920 tatsächlich nur 325 000 PS, also etwas mehr als der sechste Teil, ausgenutzt. Bisher zeigt der Wasserkraftausbau einen sehr erfreulichen Fortschritt. Es waren nämlich seit 1920 Wasserkraftwerke mit einer Höchstleistung von 339 000 PS in Bau, von denen ein Teil bereits vollendet ist. Die Zahl der im Jahre 1922 allein im Bau befindlich gewesenen Wasserkraftanlagen kann mit nahezu 1000, ihre gesamte Höchstleistung mit über 300 000 PS, ihre künftige mittlere Jahresleistung mit rund 200 000 PS angenommen werden. Hierunter befinden sich 50 größere und 895 kleinere Wasserkraftwerke. Von den größeren Wasserkraftanlagen mit mehr als je 500 PS entfallen 11 auf Niederösterreich, 8 auf Oberösterreich, 6 auf Salzburg, 7 auf Steiermark, 15 auf Kärnten, 1 auf Tirol und 2 auf Vorarlberg. Wasserkraftwerke mit weniger als 500 PS gibt es in Niederösterreich 146, in Oberösterreich 77, in Salzburg 86, in Steiermark 234, in Kärnten 267, in Tirol 76, in Vorarlberg 7 und im Burgenland 2. Bemerkenswert ist, daß im Vorjahre bei den politischen Behörden rund 400 neue Entwürfe für Wasserkraftanlagen mit einer Ausbaugröße von zusammen 330 000 PS zur wasserrechtlichen Behandlung eingereicht worden sind, darunter 24 Großwasserkraftanlagen mit mehr als je 1000 PS.

— **Berichte über die Lage der österreichischen Industrie.** Die kommerzielle Direktion der Generaldirektion der Bundesbahnen hat an die Handelskammern und an die industriellen Spitzenorganisationen Österreichs das Ersuchen gerichtet, zur Aufrechterhaltung der Fühlung zwischen ihr und der Industrie bei dem weiteren Ausbau der Tarife allmonatlich Berichte zu geben, und zwar: über die allgemeine Lage der Industrie, über den Beschäftigungsgrad und die Ausnutzung der Betriebe, über die Produktionsverhältnisse und die Absatzmöglichkeiten im In- und Auslande, über die Ursachen einer allfälligen Verschiebung in den Produktions- und Absatzverhältnissen, über die Ursachen des Rückganges oder einer Zunahme der Produktion und über die Preis- und Lohnbewegung.

Übrige europäische Länder.

— **Die Elektrisierung der Eisenbahn Stockholm-Gotenburg und der Riksgränsbahn.** Von der Königlichen Generaldirektion der Schwedischen Staatseisenbahnen gehen uns folgende Bemerkungen zu dem Artikel in „Dagens Nyheter“ vom 11. Mai d. J. zu, über dessen Inhalt wir in unserer Nr. 31 vom 2. August d. J. (S. 510, 511) berichtet hatten. Die Behauptung von „Dagens Nyheter“, daß die wirtschaftliche Begründung für die Elektrisierung der Strecke Stockholm-Gotenburg noch fehle, trifft nicht zu. In der Vorlage der Generaldirektion der Schwedischen Staatseisenbahnen an die Regierung vom 7. Mai 1923 sind die Kohlenpreise — Paritätspreise — angegeben, bei welchen die Kosten für Dampf- und elektrischen Betrieb auf dieser Bahnstrecke gleich werden. Diese Paritätspreise sind für die jetzigen Verkehrsverhältnisse ungefähr 25 schwedische Kronen für die Tonne Kohle. Auch die Behauptung, daß die Bahnstrecke Stockholm-Gotenburg einen sehr geringen Verkehr habe, entspricht nicht den Tatsachen, da gerade diese Strecke den größten jährlichen Kohlenverbrauch in Südschweden aufweist. Aus diesem Grunde ist sie als erste Strecke für die Elektrisierung vorgeschlagen worden. Daß auch die sonstigen Ausführungen des Artikels in „Dagens Nyheter“ vielfach unzutreffend sind, geht daraus hervor, daß der Vorschlag der Eisenbahnverwaltung trotz dieses Aufsatzes und ähnlicher Artikel in „Dagens Nyheter“ die Genehmigung von Reichstag und Regierung gefunden hat.

Zur Elektrisierung der Riksgränsbahn, die wir in unserer Nr. 39 vom 27. September d. J. auf S. 647 behandelt haben, erklärt die Generaldirektion, daß eine jährliche Mehrausgabe von 3,5 Millionen Kronen nicht in Frage komme. Nach ihrer Berechnung bringe die Elektrisierung dieser Strecke bedeutende Ersparnisse. Bei dem geringsten berechneten Verkehr sei hier der Paritätspreis der Kohle nur 19 schwedische Kronen für die Tonne.

— **Die Kunze-Knorrbremse und die schwedischen Privatbahnen.** Wir haben hierüber S. 462 und S. 629, Jahrg. 1922 d. Ztg. berichtet. Die schwedische Privatbahnvereinigung beantragte seinerzeit bei der Regierung, daß, wenn der Anforderung der Eisenbahndirektion auf Einführung der Kunze-Knorrbremse bei den Güterwagen der schwedischen Privatbahnen ganz oder teilweise stattgegeben würde, der Staat diese Eisenbahnen für den dadurch erlittenen Verlust schadlos halten, sowie auch das für die Durchführung der Anordnungen nötige Kapital hergeben möchte. Die Weg- und Wasserbaudirektion beantragt nun, der Bitte der Vereinigung insofern nachzugeben, als die Regierung beim Reichstag einen Betrag von 2,5 Millionen Kronen jährlich auf vier Jahre beantragen möge, der als Anleihe mit 40jähriger Tilgungszeit und bei niedrigstem, dem Staate möglichen Zinsfuß den vollspurigen Privatbahnen für die Ausrüstung mit der Kunze-Knorrbremse gewährt werden solle. Daß die Kunze-Knorrbremse ganz im Lande hergestellt wird und daß das angelegte Kapital sowohl der einheimischen Industrie als auch dem Werkstättenpersonal der Eisenbahnen zugute kommt, scheint der Direktion dieses Entgegenkommen zu rechtfertigen, um so mehr, als bei dem jetzigen Darniederliegen des Erwerbslebens auch bei den Eisenbahnwerkstätten Arbeitsmangel herrscht und Arbeitslosigkeit zu befürchten ist. Das Verlangen der Eisenbahnvereinigung, die Privatbahnen für den Verlust, den sie durch die Einführung der Kunze-Knorrbremse erleiden, schadlos zu halten, ist nach Ansicht der Direktion schwer zu rechtfertigen, auch könne die Schadloshaltung ihrem Betrage nach unmöglich vorausbestimmt werden. Wenn durch eine Anleihe des Staates zu möglichst niedrigem Zins der Verlust für die Privatbahnen soweit heruntergedrückt werde, als sich dies machen lasse, so könne möglicherweise eine gewisse weitere Erleichterung den Privatbahnen durch Anwendung höherer Wagenmieten im Wechselverkehr mit den Staatsbahnen für Privatbahnwagen mit Kunze-Knorrbremse oder mit Leitung für diese Bremse verschafft werden. Dr. S.

— **Brennstoffverbrauch der russischen Eisenbahnen im Geschäftsjahr 1922/23 im Vergleich zum Vorjahr 1921/22 und zum Friedensjahr 1913.** Nach vorläufigen Angaben läßt sich über den Brennstoffverbrauch der russischen Eisenbahnen im Geschäftsjahr 1922/23 im Vergleich mit dem Vorjahre 1921/22 und dem Friedensjahr 1913 folgende Zusammenstellung geben. Sie ist insofern auch von Bedeutung, als sie gewisse Schlüsse auf den Stand des russischen Verkehrswesens im Vergleich zu den Verhältnissen vor dem Kriege zuläßt.

Brennstoffbezeichnung	Verbrauch 1922/23	Verbrauch 1921/22	Verbrauch 1922/23 zu 1921/22 %	Verbrauch 1913	Verbrauch 1922/23 zu 1913 %
Holz	1 695 834 Kubiksaschen	1 816 185	94	895 000	190
Donezkohle	136 901 552 Pud	95 738 917	142	316 950 000	43
Moskwabecken Kohle	11 836 624 „	7 871 351	150	6 512 894	175
Örtliche Kohlenvorkommen	713 755 „	2 018 707	35	2 319 544	31
Kisilowskische Kohle	14 388 589 „	11 976 675	120	} 29 740 005	92
Tscheljabinskische Kohle	12 317 344 „	13 869 082	89		
Kusnezkische Kohle	36 354 600 „	25 861 964	92	} 70 000 000	66
Tscheremchowskische Kohle	—	13 625 674	—		
Ausländische Kohle	4 090 154 „	666 731	600	2 654 000	8
Torf	2 937 692 „	1 166 143	270	4 000	—
Naphtha	85 583 246 „	92 608 596	90	109 504 000	77
Alles umgerechnet auf Holz	4 576 139 Kubiksaschen	4 474 160	100	7 241 000	63

Der Holzverbrauch hat sich gegen das Vorjahr um 6 % vermindert, was als ein günstiges Zeichen anzusehen ist. Jedoch ist der Verbrauch noch nahezu doppelt so groß wie vor dem Kriege.

Der Verbrauch an Donezkohle ist um 42 % höher als im Vorjahre und gleich 43 % des Verbrauchs 1913.

Die Kohle des Moskwabeckens wurde von ihrem bisherigen Abnehmer, der Bahn Sysran-Wjasma, im Jahre 1922/23 fast bis zur Grenze des Möglichen ausgenützt, und man denkt daran, das Verwendungsgebiet auszudehnen auf die dem Moskwabecken nahegelegenen Teilstrecken der Rjasan-Uralbahn, Moskau-Kursker Bahn und Moskau-Weißrußland-Baltische Bahn.

Örtliche Kohlenvorkommen wurden um 65 % weniger als im Vorjahr beansprucht. Man denkt daran, vor allem die Verwendung der Kohle von Turkestan und Tkwibuli zu heben.

Kisilowskische Kohle wurde um 20 % mehr verbraucht als im Vorjahr.

Die Verwendung von Tscheljabinsker Kohle hat um 11 % abgenommen. Es handelt sich hier um geringwertige Kohle, die nur als Ersatz für sibirische und kisilowskische Kohle dienen soll.

Auch der Verbrauch von Kusnezkischer und Tscheremchowskischer Kohle hat abgenommen, und zwar um 8 %. Es erklärt sich dies durch die Verringerung von Zugleistungen, aber auch durch die Hebung der Heizmaterialwirtschaft der Bahnen. Im Vergleich zum Frieden ist der Verbrauch 66 %.

Die Verwendung ausländischer Kohle hat gegenüber dem Vorjahre sehr stark zugenommen, und zwar vor allem infolge der schwierigen Lage der Heizstoffversorgung des Petersburger Knotenpunktes und der durch wirtschaftliche Gründe gebotenen Notwendigkeit, den gegen die Murmanküste zu gelegenen Teil der Murmanbahn mit Auslandskohle zu versorgen. Jedenfalls ist der Verbrauch an ausländischer Kohle gegenüber der Vorkriegszeit noch außerordentlich gering. 1913 betrug er noch fast 53 Millionen Pud, 1922/23 nur etwa 4 Millionen.

Der Verbrauch an Torf hat sich mehr als verdoppelt, ist aber doch weit unter dem geblieben, was beabsichtigt war. Es war dies darauf zurückzuführen, daß die Kaufbedingungen für Torf derart ungünstig waren, daß ein Teil der Bahnen vorzog, die für Anschaffung von Torf gewährten Mittel auf Beschaffung von Holz zu verwenden. Als Bewerber um Torf, die sich an diesen Heizstoff schon gewöhnt haben, treten vor allem die Baltische und die Oktoberbahn (frühere Nikolaibahn) auf. Die Förderung der Naphthaverwendung bildet für Rußland ein sehr wünschenswertes Ziel. Der Verbrauch ist aber diesmal wegen Mangels an diesem Brennstoff zurückgegangen. Werden die Brennstoffe auf Holz umgerechnet, so ergibt sich, daß der Verbrauch des Jahres 1922/23 dem des Vorjahres fast gleichgeblieben ist; nur die Verteilung auf die einzelnen Brennstoffe hat sich bedeutend geändert. Während Holz um 6 % und Naphtha um 8 % zurückging, ist der Kohlenverbrauch wesentlich gestiegen, so daß der Holz- und Naphthaausfall wieder ausgeglichen wurde. Der Verbrauch des Friedensjahres 1913, auf Holz umgerechnet, war 7 241 000 Kubiksaschen, gegenüber den 4 576 139 Kubiksaschen im Jahre 1922/23, also um ein Drittel höher. Dabei sind in der Zahl für 1913 die Holzanweisungen an die Bediensteten noch nicht mit inbegriffen.

Auf Einheiten ausgerechnet ergibt sich für den Heizstoffverbrauch vorläufig folgende Zusammenstellung:

	1922/23	1921/22	1913	Verbrauch 1922/23 zu 1913 %
Allgemeiner Heizstoffverbrauch auf Holz umgerechnet	4 576 139 Kubiksaschen	4 474 160 Kubiksaschen	7 241 643 Kubiksaschen	61
Heizstoffverbrauch für Lokomotiven	3 334 676	3 291 227	6 290 266	54
für übrige Bedürfnisse	1 241 463	1 182 833	951 377	130
im allgemeinen auf 10 Lokomotivwerst	2,70	2,40	1,27	210
Heizstoffverbrauch auf eine Million Pudwerst	3,75	4,8	1,79	206
Heizstoffverbrauch auf 100 Zugwerst	3,3	3,9	1,75	178

Die Abnahme des Heizstoffverbrauchs erklärt sich teils durch die Zunahme der Leistungen der Bahnen, teils durch die Besserung der Heizstoffwirtschaft, und in gewissem Umfange auch durch die Besserung der Heizstoffe selbst, der Kohle sowohl wie auch des Holzes. Gegenüber den Vorjahren ist in der Annäherung an Friedensverhältnisse ein entschiedener Fortschritt zu verzeichnen. Dr. S.

— **Das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen** stellte sich im Monat Oktober wie folgt:

	1923 Fr.	gegen 1922 Fr.
Einnahmen aus dem Personenverkehr	10 381 000	9 943 306
Einnahmen aus dem Güterverkehr	21 294 000	18 997 666
Verschiedene Einnahmen	1 550 000	1 527 790
zusammen	33 225 000	30 468 762
Betriebsausgaben	20 648 000	25 949 926
Betriebsüberschuß	12 577 000	4 518 836

Vom 1. Januar 1923 bis Ende Oktober 1923 betrug der Betriebsüberschuß 99 442 020 Fr. In der gleichen Zeit des Vorjahres stellte sich der Betriebsüberschuß auf 27 580 586 Fr.

— **Schweizerisch-italienische Binnenschiffahrt.** Am 17. und 18. November fand in Mailand wiederum eine Sitzung des italienisch-schweizerischen Ausschusses für die Schaffung einer direkten Wasserstraße vom Adriatischen Meere bis zum Lago Maggiore statt. Anwesend waren die Vorstände der schweizerischen und italienischen Vertretung sowie die Mitglieder der technischen und wirtschaftlichen Kommission. Dabei übernahmen die italienischen Vertreter der technischen Kommission die Aufgabe, die Schiffahrtsstraße vom Lago Maggiore nach Turin und bis ans Adriatische Meer zu prüfen, und die schweizerischen Vertreter die Aufgabe, die Fortsetzung der Wasserstraße vom Langensee nach der inneren Schweiz zu studieren. Was die verschiedenen Pläne der Regulierung des Lago Maggiore anbelangt, so werden diese von der gesamten technischen Kommission gemeinsam studiert werden. Der wirtschaftlichen Kommission wurde die Aufgbe erteilt, die wirtschaftliche Seite einer gemischten Verkehrslinie von der Adria über den Rhein zur Nordsee zu studieren und zu prüfen, welche Bedeutung eine solche Verkehrslinie für den internationalen Güterverkehr haben wird. Es wurde auch Kenntnis genommen von der kürzlichen Auslassung des Marineministers, betreffend die Erstellung einer Wasserstraße von Venedig nach dem Gardasee und über den Mincio zum Po, die in letzter Zeit wieder in den Vordergrund gerückt ist, eine Folge der deutschen Anstrengungen zur Schaffung einer internationalen Wasserstraße von der Nordsee nach dem Schwarzen Meere vermittels der Kanalisierung des Mains als Verbindung zwischen Rhein und Donau. Aus einem zur Verlesung gelangten Telegramm, das Mussolini anläßlich der letzten Sitzung als Antwort auf ein Begrüßungstelegramm eingeschickt hat, geht hervor, daß man in Rom der Binnenschiffahrtssache in Oberitalien volles Verständnis entgegenbringt.

— **Internationale Verkehrs- und Transitkonferenz.** Aus Genf wird der Neuen Zürcher Ztg. unterm 15. November geschrieben: Dem Präsidenten des Völkerbundsrates, Viscount Ishii, ist die Antwort des russischen Volkskommissars für auswärtige Angelegenheiten, Tschitscherin, auf die Einladung an die russische Regierung zur Entsendung von Vertretern an die am 15. November in Genf beginnende Verkehrs- und Transitkonferenz zugegangen. Die Delegierten des russischen Volkskommissariats für Verkehr hatten bekanntlich anläßlich der in Paris abgehaltenen internationalen Konferenz der Eisenbahnverwaltungen im Namen ihrer Regierung Protest dagegen erhoben, daß Rußland nicht zu der nächsten Verkehrs- und Transitkonferenz des Völkerbundes eingeladen worden sei. Angesichts dieses Protestes haben die persönlich um ihre Meinung befragten Mitglieder des Völkerbundsrates dem Generalsekretariat mitgeteilt, daß sie sich einer Einladung Rußlands zur Konferenz nicht widersetzen. In einer telegraphischen Antwort lehnt Tschitscherin die Einladung des Völkerbundes ab und erklärt, daß seine Regierung gegen die Errichtung einer durch den Völkerbund ausgeübten Kontrolle in der Leitung des internationalen Verkehrs sei, da der Völkerbund ein politischer Organismus sei, der nicht nur die Legalität der Nation nicht wahre, sondern auch noch vielmehr ein Instrument der Vorherrschaft im Dienste der Großmächte sei, deren Kontrolle die normale Entwicklung des internationalen Verkehrs nur hindern könnte. Tschitscherin fügt bei, daß mit dem Konventionsentwurf, betreffend das internationale Eisenbahnregime, die Anerkennung des Vertrages von Versailles verbunden sei, den anzuerkennen die Sowjetregierung nie gewillt gewesen sei. Zum Schluß bemerkt Tschitscherin, daß es der Sowjetregierung nicht möglich sei, sich an einer am 15. November beginnenden Konferenz vertreten zu lassen mit Rücksicht auf die kurze Frist, die zwischen diesem Datum und dem Zeitpunkt des Bekanntwerdens der Einladung zur Konferenz liege.

— **Konferenz betreffend die Zollförmlichkeiten.** Die vom Völkerbund nach Genf einberufene Konferenz betreffend die Zollförmlichkeiten hat, wie wir der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport entnehmen, am 2. November ihre Arbeiten beendigt. 35 Staaten haben daran teilgenommen. Die

Internationale Handelskammer war mit beratender Stimme vertreten. Die Tagesordnung der Konferenz war von dem Wirtschaftsausschuß des Völkerbundes ausgearbeitet worden.

Die Konferenz hat ein Internationales Übereinkommen für die Vereinfachung der Zollförmlichkeiten angenommen. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, durch gesetzliche oder behördliche Maßnahmen eine Revision der durch ihre Gesetze und Reglemente erlassenen Vorschriften vorzunehmen und dadurch sicherzustellen, daß die Verkehrsbeziehungen nicht durch übertriebene, unnötige oder willkürliche Zoll- oder ähnliche Förmlichkeiten erschwert werden.

Sie verpflichten sich, nach Möglichkeit die Verbote und Einschränkungen der Einfuhr und Ausfuhr zu vermindern. Die Bedingungen für die Erteilung von Einfuhr- und Ausfuhrbewilligungen müssen derart sein, daß ein Handel mit diesen Bewilligungen verhindert wird.

Jeder Staat soll seine Zollvorschriften und seine Tarife veröffentlichen und sie den übrigen Vertragsstaaten mitteilen; ferner soll er sie zum Zweck der Veröffentlichung der Zolltarife dem Völkerbund und dem Internationalen Bureau in Brüssel übermitteln.

Jeder Staat verpflichtet sich, den Handeltreibenden, die sich durch eine willkürliche oder ungerechte Entscheidung für verletzt halten, die Möglichkeit zu gewähren, hiergegen Berufung einzulegen.

Das Übereinkommen enthält außerdem eine Reihe technischer Vorschriften, die den Zweck haben, die Zollabfertigung zu erleichtern und zu vereinfachen. Besondere Artikel sind den Ursprungs- und Prüfungszeugnissen und dem Verkehr mit Mustern gewidmet.

Das Übereinkommen berührt keinerlei Fragen der Zoll- und Tarifpolitik.

— **Meldepflicht in Italien.** Die Bestimmungen für den Aufenthalt von Ausländern in Italien sind verschärft worden; Ausländer haben sich innerhalb dreier Tage nach der Einreise persönlich bei der Polizeibehörde zu melden und neben den Personaldaten den Ort ihrer Herkunft, die voraussichtliche Aufenthaltsdauer, die Wohnung und Beschäftigung anzugeben. Beim Wechsel des Wohnsitzes muß diese Meldung an jedem neuen Zuzugsorte wiederholt werden. Von dieser Meldepflicht sind nur Ausländer befreit, die sich nicht länger als zwei Monate und zum Vergnügen oder zur Erholung in Italien aufhalten.

— **Die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen.** Das Eisenbahnnetz von Elsaß-Lothringen ist mit seinen 2236 km zwar nur ein kleiner Bestandteil der französischen Eisenbahnen, bei der Fruchtbarkeit des Landes und der regen Gewerbetätigkeit kommt ihm aber erhebliche Verkehrsbedeutung zu; um so trauriger, daß wir dieses Land verloren haben! Schon im Jahre 1921 wurden auf den elsaß-lothringischen Bahnen im Durchschnitt mehr Güterwagen beladen als auf der Ost-, der Süd- und der Orleansbahn, und an tonnenkilometrischen Leistungen blieb die Südbahn hinter den elsaß-lothringischen Bahnen zurück. Die Roheinnahmen waren zwar in jenem Jahre niedriger als bei den fünf Gesellschaftsnetzen und den Staatsbahnen, aber im Jahre 1922 haben die elsaß-lothringischen Eisenbahnen die Südbahn in dieser Beziehung überholt.

Nach dem Bericht ihres Pariser Mitarbeiters, der also sicher aus französischen Quellen schöpft, teilt die englische Fachzeitschrift „Railway Gazette" mit, daß die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen unter dem Übergang von deutschen zu französischen Verwaltungs- und Betriebsformen schwer gelitten haben. Im laufenden Jahr haben weiter die wirtschaftlichen Störungen infolge des Ruhrunternehmens einen höchst schädlichen Einfluß auf sie gehabt, und ebenso hat das Darniederliegen der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Frankreich gewirkt. Wenn schon eine englische Zeitschrift, die sicher mehr auf seiten Frankreichs als auf der Deutschlands steht, zugeben muß, daß Elsaß-Lothringen beim Übergang an Frankreich gelitten hat und daß das Ruhrunternehmen ein verfehltes ist, und wenn das, wie aus dem Zusammenhang deutlich hervorgeht, auf Grund französischer Quellen geschieht, so kann an der Richtigkeit dieser Darstellung nicht gezweifelt werden; eher liegen die Verhältnisse noch schlimmer als sie geschildert werden. Für den Fall, der aber nur als Möglichkeit, nicht etwa als Sicherheit hingestellt wird, daß Lothringen unter französischer Herrschaft seine volle Leistungsfähigkeit wiedererlangt, hofft man allerdings, daß auch die Eisenbahnen wieder hohe Erträge liefern werden. Seit dem Waffenstillstand sind bis auf das Jahr 1922 Überschüsse nicht erzielt worden; die Betriebszahl war bis auf 119 % gestiegen, und erst 1922 ist sie auf 83 % heruntergebracht worden; die Einnahmen haben im letzten Jahre 521 Mill. Franken, die Ausgaben 483 Mill. betragen, so daß ein Überschuß von 38 Mill. verblieb. Hierin sind allerdings die Zinsen für das Anlagekapital noch nicht enthalten; nach deren Abzug bleibt noch ein Reingewinn von 32 Mill. Franken, während er 1913 46 Mill. Mark betrug.

Die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen nehmen an der Wirtschaftsgemeinschaft der französischen Eisenbahnen teil, führen also ihre Überschüsse an deren Gemeinschaftskasse ab.

— **Tariferhöhung in Belgien.** Das belgische Eisenbahnministerium arbeitet, wie wir dem „Allgemeinen Tarifanzeiger" (Wien) entnehmen, an einer Erhöhung der Personen- und Gütertarife; die Tariferhöhung soll gleichmäßig durchgeführt und für den Personenverkehr mit 25 %, für den Güterverkehr mit 10 % bemessen sein. Als Einführungstermin ist der 1. Januar 1924 in Aussicht genommen.

— **Baupläne der Southern Railway.** Die Southern Railway Gesellschaft hat ein umfangreiches Arbeitsprogramm aufgestellt, das schon jetzt einer großen Zahl von Arbeitern Beschäftigung gibt und auch weiterhin für geraume Zeit Beschäftigung geben wird. Die Gesamtkosten der Arbeiten einschließlich Wiederinstandsetzung und Elektrisierung betragen über 8 000 000 £. Ein Teil der Strecken der Gesellschaft ist bereits für den elektrischen Betrieb eingerichtet, für einen anderen Teil ist der Umbau genehmigt. Die Beendigung der Arbeiten ist für den Schluß des Jahres 1925 vorgesehen. Eine Reihe von Stationen (so Exmouth, Ryde, Southampton, Margate, Dover) soll neu instandgesetzt werden. Von Tottenham nach Fawley soll eine neue Linie gebaut werden.

Ferner sind an englische Firmen Aufträge für den Bau von drei neuen Dampfern gegeben worden, von denen zwei für den Verkehr über den Kanal und einer für den mit der Insel Wight bestimmt sind. Weitere Aufträge auf einige neue Frachtdampfer werden für die nächsten zwei bis drei Monate erwartet.

Diese neuen Arbeiten ergänzen wichtige Bestellungen, die den Ausbau der Lokomotiv- und Wagenwerkstätten der Gesellschaft betreffen. Schließlich sind große Mengen von Stahlschienen und Eisenzeug in Auftrag gegeben. K.

Fremde Erdteile.

— **Sicherung der Reisenden auf den indischen Eisenbahnen.** Eine Anzahl Überfälle auf Reisende im fahrenden Zug bei den Eisenbahnen Indiens haben die dort lebenden Europäer, die davon an erster Stelle betroffen wurden, veranlaßt, bei den Eisenbahnverwaltungen in der Richtung vorstellig zu werden, daß die Reisenden besser gegen derartige Gefährdungen geschützt werden. Es wird zu diesem Zweck vorgeschlagen, die Bahnhofbeleuchtung zu verbessern und die Züge äußerlich zu beleuchten, ferner das Betreten der Bahnsteige durch Unbefugte zu verhindern und endlich in allen Personenwagen die Türen mit Schlössern und die Fenster mit Schutzschienen zu versehen.

— **Eisenbahnen auf Jamaica.** Abgesehen von einigen Teilen des Strandes ist die Oberfläche von Jamaica gebirgig, so daß dem Eisenbahnbau beträchtliche Schwierigkeiten entgegenstehen. Auf der Hauptstrecke der Staatsbahn finden sich z. B. auf einer Länge von etwa 78 km neben Steigungen von 1 : 33 und Krümmungen von 100 m Halbmesser nicht weniger als 9 Tunnel. Auf einer anderen Strecke ist die Luftlinie zwischen zwei Punkten, zwischen denen die Eisenbahn sich auf 121 km ausdehnt, kaum 35 km lang; die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse sind hier dieselben wie auf der erstgenannten Strecke, und es finden sich hier auf 61 km Länge 22 Tunnel. Infolge der Schwierigkeiten, Verbindungen auf der Insel herzustellen, besitzt diese nicht weniger als 14 Häfen, und außerdem geht noch in sieben oder acht Buchten ein lebhafter Ladeverkehr vor sich. Außer in drei Häfen muß aber der Verkehr zwischen den Seedampfern und dem Lande durch Leichter vermittelt werden.

Das wichtigste Ausfuhrgut von Jamaica sind die Bananen, die zusammen mit den Kokosnüssen und sonstigen Früchten 55 % der Ausfuhr im Jahre 1921 ausmachten. Im wesentlichen gehen diese Güter nach den Vereinigten Staaten, die von drei bis vier obstbauenden Unternehmungen bedient werden. Die führende von ihnen besitzt ein ganzes Netz von Eisenbahnen, um die Bananen einzusammeln, die auf ihrem eigenen Grund und Boden und auf benachbarten Pflanzungen gebaut werden; diese Gesellschaft besitzt auch eigene Dampfer und betreibt eine 3 km lange Seilbahn.

Die Staatsbahn von Jamaica ist einschließlich einiger Zweigstrecken etwa 320 km lang, und eine etwa 15 km lange Strecke ist im Bau. Daß sie in Vollspur angelegt ist, wird als ein Fehler angesehen, Meter- oder Kapspur wäre, namentlich im Hinblick auf die gebirgige Natur des Landes, zweckmäßiger gewesen. Beim Verkehr zwischen den Häfen Montego Bay im

Nordwesten, Kingston an der Südküste, Annotto Bay und Port Antonio im Nordosten hat die Eisenbahn unter dem Wettbewerb der Schiffahrt zu leiden, und bei Transporten auf kürzere Entfernungen, etwa 40 km, tut ihr der Lastkraftwagen auf der Straße viel Abbruch, während bei noch kürzeren Entfernungen auch viele Güter mit Pferdefuhrwerk befördert werden. Da außerdem die Schiffsfrachten erheblich niedriger sind als die Frachtsätze der Eisenbahn, bleibt nicht viel Güterverkehr für die letztere, und da ferner wegen der steilen Neigungen die Betriebskosten hoch sind, ist es kein Wunder, daß die Eisenbahn mit Fehlbeträgen arbeitet.

— **Schäden an den Japanischen Staatseisenbahnen durch das letzte Erdbeben.** Nach einer Mitteilung der „Times" vom 10. November d. J. sind die in Nr. 37 S. 613 d. Ztg. erwähnten Schäden, die die Staatseisenbahnen durch das letzte große Erdbeben erlitten haben, von dem Vorsteher des Eisenbahnamts in Kobe, Okada, nach Bereisung der heimgesuchten Bezirke auf insgesamt 95 Millionen Yen oder rund 9½ Millionen Pfund Sterling festgestellt worden. Diese Summe setzt sich in Millionen Pfund Sterling wie folgt zusammen: 1. Bahnkörper, Stationen, Tunnel, Dienstgebäude usw. 3,0; 2. Verluste an Güterwagen, Personenwagen und Lokomotiven 1,5; 3. Eisenbahnkrankenhäuser, Gebäude für Dienstkleidung u. dgl. 2,0; 4. Verlust im Ertrágnis während des Restes des Rechnungsjahres 1923/24 2,0; 5. Verlust infolge der freien Beförderung von Flüchtlingen und der Frachten zu ermäßigten Sätzen für Notstandsvorräte 1,0; zusammen 9,5 Millionen Pfund Sterling. Nach Okadas Feststellung wird die Wiederherstellung der Eisenbahnen etwa zwei Jahre Zeit erfordern und, soweit die Ausgaben im laufenden Rechnungsjahr zu leisten sind, 2 Millionen Pfund Sterling für die Eisenbahnstrecken und 750 000 Pfund Sterling für Personen- und Güterwagen kosten. Die Frage, aus welchen Fonds die Mittel zu bestreiten sind, ist noch offen. F. B.

— **Goldküste.** Die Eisenbahn, die von dem Hafen Accra in nordwestlicher Richtung nach Kumassi im Aschantigebiet führt, ist nach Vollendung der Bauausführung am 3. September 1923 in ganzer Ausdehnung dem Betriebe übergeben worden.

— **Amerikanische Schwellenwirtschaft.** Die bekannte Atchison, Topeka und Santa Fe-Eisenbahn hat seit 1885 in ihren Holztränkanstalten rund 70,5 Millionen Schwellen behandelt. Während sie vor 1885 auf 1 km 208 Schwellen auswechselte, ist diese Zahl 1922 auf 98 zurückgegangen, obgleich der Verkehr seitdem ganz ungeheuer gestiegen und namentlich auch die Radlasten ganz außerordentlich gewachsen sind. Diese Ersparnis von 110 Schwellen auf 1 km bedeutet einen Minderverbrauch von 3 Millionen Stück auf das ganze Netz. Allerdings ist dieses günstige Ergebnis nicht allein auf das Tränken zurückzuführen. Die rohen Hölzer sind besser ausgewählt worden, und die Schwellen sind durch ausgiebige Verwendung von Unterlagsplatten gegen mechanische Zerstörung geschützt worden. Trotzdem sind die Ersparnisse durch den Minderverbrauch an Schwellen sehr erheblich, da zu den Kosten für die Beschaffung der Schwellen noch die sehr beträchtlich ins Gewicht fallenden Arbeitslöhne hinzutreten, die beim Auswechseln entstehen.

— **Die Roheisenerzeugung in den Vereinigten Staaten von Amerika** erreichte im Jahr 1922 26,88 Mill. Tonnen gegenüber 17,05 Mill. im Vorjahr und 37,00 Mill. im Jahre 1920. Die Zahl der am 1. Januar 1923 im Betrieb befindlichen Hochöfen belief sich auf 253.

— **Ausbau der südaustralischen Eisenbahnen.** Die Regierung von Südaustralien beabsichtigt, in den nächsten fünf Jahren 4 500 000 £ für die Erweiterung und Instandsetzung der Staatsbahnen aufzuwenden. Für diesen Betrag sollen 25 Lokomotiven, 50 Personenwagen, 1200 bedeckte Güterwagen, 50 Kühlwagen und 12 Triebwagen beschafft werden. Ferner soll auf allen Strecken, wo die Schienen 20,5 kg/m wiegen, der Oberbau mit Schienen von 30 kg/m umgelegt werden. Die Kapspurstrecken sollen in Breitspur (1,60 m) umgebaut werden. Mit letzterem Plan setzt sich die Regierung von Südaustralien in Widerspruch zu der Entscheidung des Ausschusses, der die Frage der Spurweite für ganz Australien erörtern sollte und sich dabei für die Vollspur (1,435 m) entschieden hatte, doch entspricht diese Haltung der Regierung der Stellung, die sie stets zur Frage der Spurweite eingenommen hat. Die Vereinheitlichung des australischen Eisenbahnwesens, ein erstrebenswertes Ziel, wird dadurch nicht gerade gefördert.

Rechtspflege.

— **Der Anspruch aus § 88 EVO. richtet sich auf Zahlung in deutscher Währung, wenn der Auflieferungsort in Deutschland liegt. Er verfolgt nicht den Zweck, den Absender zur Wiederanschaffung der Ware in Stand zu setzen. Ein daneben geltend zu machender Verzugsschadensersatzanspruch muß konkret begründet werden.** (Urteil des Reichsgerichts vom 30. 5. 1923 — I. 339. 1922.) Am 12. September 1919 übergab die klagende Firma einen 25 Kisten mit Stickereien und Geweben enthaltenden Eisenbahnwagen in Friedrichshafen der dortigen Eisenbahnverwaltung zur Beförderung an den Spediteur R. in Lübeck. Die Beförderung erfolgte auf Grund desselben Frachtbriefes, zuletzt durch die Lübeck-Büchener Eisenbahn. Als der Wagen in Lübeck eintraf, fehlten 2 Kisten. Der gemeine Handelswert ihres Inhalts betrug am 12. September 1919 in Friedrichshafen 85 534,73 ℳ, was damals einer Summe von 18 450,52 Franken Schweizer Währung entsprach. Mit der Behauptung, daß die verlorenen Waren in der Schweiz für 18 450,52 Franken gekauft worden seien, hat die Klägerin von der Lübeck-Büchener Eisenbahn Zahlung dieser Summe Schweizer Währung nebst 5 % Zinsen seit dem 21. April 1920, dem Tage des eingetretenen Verzuges, verlangt. Das Landgericht hat demgemäß erkannt. Nach Einlegung der Berufung hat die Beklagte Ende November 1921 85 534,73 ℳ, die zur Zeit der Zahlung dem Betrage von 1 582,59 Franken Schweizer Währung entsprachen, nebst 5 % Zinsen seit dem 21. April 1920, gezahlt Das Oberlandesgericht hat die Klage in Höhe von 85 534,73 ℳ nebst Zinsen für erledigt erklärt und die Klägerin im übrigen abgewiesen. Das Reichsgericht hat die dagegen eingelegte Revision aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

1. Das Oberlandesgericht geht davon aus, daß die Klägerin den durch den Verlust des Frachtgutes entstandenen Schaden nur in deutscher Währung ersetzt verlangen könne, weil der Frachtvertrag zwischen Deutschen in Deutschland abgeschlossen und auf deutschen Bahnen zu erfüllen gewesen sei. Die Angriffe der Revision hiergegen sind nicht begründet. Sie meint, daß die Klägerin den Frachtvertrag lediglich als Spediteurin abgeschlossen habe und lediglich die Rechte ihrer ausländischen Auftraggeber verfolge. Es handle sich also um eine nach dem Markkurse am Zahlungstage zu bezahlende Ausländerforderung in Frankenwährung. Allein davon ist in den beiden ersten Rechtszügen nichts behauptet worden, und die Rüge der zu Unrecht unterlassenen Ausübung des Fragerechts versagt. Es bestand dazu keinerlei Anlaß. Der Frachtbrief war nicht vorgelegt worden, und es brauchte auch nicht darauf hingewirkt zu werden. Aus dem Umstand, daß die Ware im Transitverkehr von Friedrichshafen nach Lübeck unter Zollverschluß befördert wurde, ergab sich nichts für eine Ausländerforderung in ausländischer Währung, und auch sonst war dafür aus dem vorgetragenen Sachverhalt und aus dem Verhalten der Beklagten im vorliegenden Rechtsstreit nichts zu entnehmen.

2. Die Revision sucht ferner auszuführen, daß der Klägerin schon auf Grund des Verzuges der Beklagten ein Anspruch auf Zahlung des Markbetrages zustehe, der zur Beschaffung von 18 450,50 Schweizer Franken am Zahlungstage erforderlich gewesen sei. Wenn die Beklagte den dem Frankenpreise entsprechenden Markbetrag am Tage der Ablieferung gezahlt hätte, so hätte die Klägerin, da der Kurs damals unverändert oder doch nur unwesentlich verändert gewesen sei, die in Verlust geratene Ware dafür wiederbeschaffen können. Diese Möglichkeit der Ersatzbeschaffung sei der gesetzgeberische Grund des § 457 HGB. Dadurch, daß die Beklagte in Verzug geraten sei und den Markbetrag erst weit später, nämlich zu einer Zeit bezahlt habe, als er dem Frankenpreis nicht entfernt mehr gleichgekommen sei, sei der Klägerin die Anschaffung von Ersatzware unmöglich geworden, da diese in der Schweiz habe gekauft und mit Schweizer Franken habe bezahlt werden müssen. Dem kann nicht beigepflichtet werden. Nach § 457 HGB., § 88 EVO. ist der gemeine Handelswert zu ersetzen, den Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Absendung in dem Zeitpunkte der Annahme zur Beförderung hatte. Daraus ergibt sich, wie der Senat schon mehrfach ausgesprochen hat (RGZ. Bd. 96, S. 125; Bd. 100, S. 104), daß die angezogenen Vorschriften nicht den Zweck verfolgen, den Absender zur Wiederanschaffung der Ware in den Stand zu setzen. Der Schadenersatz soll nicht nach den besonderen Interessen des einzelnen Beteiligten, sondern zum Schutz der Eisenbahn gegen übermäßige, ihrer Höhe nach nicht voraussehbare Ersatzansprüche auf Grund allgemeiner wirtschaftlicher Gesichtspunkte bestimmt werden. Der der Klägerin hiernach zu ersetzende gemeine Handelswert beträgt, wie das Oberlandesgericht als unstreitig feststellt, 85 534,73 ℳ. Soviel hat ihr die Beklagte Ende November 1921 gezahlt einschließlich 5 % Verzugszinsen seit dem 21. April 1920. Daß die Geltendmachung eines weiteren Verzugsschadens nicht ausgeschlossen ist, hat das Oberlandesgericht nicht verkannt. Von einer Verletzung des § 288 Abs. 2 BGB., wie die Revision meint, kann daher keine Rede sein. Nicht ohne weiteres fällt darunter der Kursverlust infolge des Niederganges der deutschen Mark, wie es vielleicht bei einem ausländischen Gläubiger der Fall wäre (vgl. RGZ. Bd. 96, S. 262). Nähere Angaben darüber, inwiefern sie dadurch einen Schaden erlitten haben will, hat die Klägerin nicht gemacht. Auch andere gesetzliche Bestimmungen

sind nicht verletzt, insbesondere nicht § 287 ZPO. Die Klägerin ist zur Darlegung ihres weiteren Verzugsschadens vergeblich im Wege der Ausübung des Fragerechts aufgefordert worden. Unter solchen Umständen bestand keine Möglichkeit, ihr einen weiteren Schaden zuzuerkennen.

Bücherschau.

— **Hochenegg**, Ing. Carl, o. ö. Prof. i. R., **Beiträge zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse.** 4 Druckbogen in Quartformat mit 4 Tafeln und insgesamt 21 Abbildungen, darunter 7 mehrfarbig auf lithographischen Tafeln und 13 Abbildungen im Text. Verlag Wilhelm Frick, Ges. m. b. H., Wien 1923. Preis (kein Sort.-Teuerungszuschlag) 60 000 K, 6,25 Schw. Franken.

Das Werk gibt eine zusammenfassende Darstellung der für Wien anzustrebenden Verkehrsverhältnisse und ist angesichts der von der Gemeinde Wien geplanten Elektrisierung der Stadtbahn besonders zeitgemäß.

Der Verfasser schlägt die Zusammenfassung der von Wien nach Norden führenden Vollbahnlinien, und zwar der Franz-Josefs-Bahn, der Nordwestbahn, der Nordlinie der St.-E.-G. und der Nordbahn in einem neuen, an der Heiligenstädterlände zu errichtenden Gruppenbahnhofe „Nord" vor, und bringt seinen hierauf bezüglichen, von der Wiener Bahnhofkommission eingehend bearbeiteten Entwurf in Plänen und Beschreibung zur Darstellung.

Er zeigt, welch große bauliche Ausgestaltungen Wien bei Durchführung dieses Entwurfes durch Verwertung der freiwerdenden Bauflächen des Franz-Josefs-Bahnhofes und des Nordwestbahnhofes sowie eines Teiles des Bahngeländes der Nordbahn erfahren würde und welch weitgehende, dem Norden und Osten des Stadtgebietes ein neues Gepräge gebende Umgestaltungen hierdurch eingeleitet werden könnten.

Anschließend hieran behandelt er die Lösung der Stadtbahnfrage und zeigt, daß die Wiener Stadtbahn bei richtiger Elektrisierung der Grundstock eines sehr weit verzweigten, das ganze Stadtgebiet belebenden, vorwiegend aus vorhandenen Linien gebildeten Netzes von Schnellbahnen werden könnte, durch das das Verkehrswesen Wiens eine, auch finanziell durchführbare, der Stadt Wien unabsehbare Vorteile bringende Ausgestaltung erfahren könnte.

Zur Ergänzung des so zu schaffenden Bahnnetzes bringt der Verfasser seinen schon vor Jahren veröffentlichten Plan für eine, die innere Stadt erschließende Unterstraßenbahn von der Sezession bis zum Morzinplatz in einer neuen, den nunmehrigen Verhältnissen angepaßten Bearbeitung in Erinnerung und macht schließlich bezüglich Ergänzung des Straßenbahnnetzes zweckdienliche Vorschläge.

Angesichts der sich eben jetzt nach zehnjährigem Stillstande vorbereitenden baulichen Ausgestaltung Wiens ist dem Werke eine besondere Bedeutung zuzuerkennen. (Vgl. auch die Mitteilung über die Wiener Stadtbahn in Nr. 44, S. 731 d. Ztg.)

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Anschluß an den Verein nach § 6 der Satzungen.

Die Direktion der Greifswald-Grimmener Eisenbahngesellschaft, der Vorstand der Butzbach-Licher Eisenbahn-Aktiengesellschaft und der Vorstand der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees, sämtlich in Berlin NW 7, sind gemäß § 6 der Satzungen an den Verein angeschlossen worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 2,29 km lange Teilstrecke Plattental-Geyersdorf-Mildenau der vollspurigen Nebenbahn Wiesenbad-Königswalde (W. Kw.) ist am 30. November 1923 für den öffentlichen Güterverkehr in Betrieb genommen und vom gleichen Tage ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Dresden zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektion Wien Nordost. Vom 1. Dezember 1923 ab ist in der an der Strecke Bruck a. d. E.-Hainburg a. d. D. liegenden, bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Wagenladungs- und Eilstückgutverkehr eingerichteten Station Deutsch-Altenburg auch die Auf- und Abgabe von Frachtstückgütern, Fahrzeugen, leicht explosiven Schieß- und Sprengmitteln und leicht explosiver Munition der Anlage C zur E.V.O. zugelassen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 186 vom 28. November 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung;

Nr. I 191 vom 1. Dezember 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über die Beschlüsse des Technischen Ausschusses, Lübeck 5./7. September 1923;

Nr. III 244 vom 26. November 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Anmerkung zu § 4 des VWÜ.;

Nr. III 246 vom 29. November 1923 an die Mitglieder des Wagenausschusses, betreffend Antrag auf Ergänzung des § 10 dritter Abschnitt des VPÜ. durch Aufnahme einer Bestimmung über die Behandlung schadhafter Bremskupplungsschläuche;

Nr. IX 428 vom 23. November 1923 an sämtliche an der Vereinsabrechnungsstelle beteiligten Verwaltungen, betreffend Vereinsabrechnung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Lagergeld.

Reichsbahngüterverkehr.

Die mit Wirkung vom 26. 3. 1923 angeordnete Verdoppelung des Lagergeldes auf Bahnhof Hohenlimburg wird vom 1. Dezember 1923 ab aufgehoben.

Elberfeld, den 4. November 1923.
Reichsbahndirektion. (1685)

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Der Ausnahmetarif 5 a für Steine wird auf ein weiteres Jahr bis zum 31. Dezember 1924 verlängert.

Berlin, den 27. November 1923. (1679)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Güter-Tarif, Teil I B.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die dänische Fracht für Weißkohl geändert. Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 29. November 1923. (1696)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher und Nord Süd-Westdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1923 werden die Entfernungen der Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn bis zu 20 km erhöht. Näheres in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarifanzeigers. Die abgekürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. genehmigt. (1677)

Frankfurt (Main), 22. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-litauischer Güterverkehr.

Im Deutsch-litauischen Gütertarif im Verkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg Pr. und den litauischen Staatsbahnen, gültig vom 15. Oktober 1923, sind unter I b die litauischen Tarifstationen Kretinga (Crottingen) und Pazerunai (Poscheruny) zu streichen und als neue Mariampol und Alytus (Olita) aufzunehmen.

Königsberg (Pr.), 28. November 1923.
Reichsbahndirektion. (1694)

Nottarif. Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 treten dem Ausnahmetarif noch einige Privatbahnen bei. Außerdem werden noch einige Ergänzungen des Abschnittes Frachtberechnung bewirkt. Näheres siehe nächsten Tarifanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1680)

Berlin, den 28. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 treten für die Mehrzahl der Stationen der Gernrode-Harzgeroder und der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn Entfernungskürzungen ein.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. November 1923. (1692)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 treten dem Ausnahmetarif 11 für Düngemittel noch einige Privatbahnen bei. (Näheres enthält der nächste Tarif-Anzeiger.) Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1687)

Berlin, den 28. November 1923.
Reichsbahndirektion.

---

a) Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b — Tfv. 4 a.

In den Abschnitten „I Stationsfrachtsätze“ und „II Zuschlags- und Anstoßfrachten“ (Unterabschnitt zu 3, 7, 22, 31, 48, 61, 66 und 110) treten Änderungen ein, durch die teils Ermäßigungen, teils Erhöhungen bestehender Gebührensätze hervorgerufen werden.

b) Reichsbahn-Gütertarif Heft C I c — Tfv. 4 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 ab werden die bei Kretschwitz und Reussengrube angegebenen Überfuhrgebühren für Wagenladungen ermäßigt, und zwar

a) für Steinkohlen usw. von 5,6 auf 4 Goldpfennige für 100 kg,
b) für alle übrigen Güter von 6 auf 4,3 Goldpfennige für 100 kg.

c) Reichsbahn-Gütertarif Heft D — Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 ab, sofern kein anderer Termin angegeben ist, treten verschiedene Änderungen und Ergänzungen ein.

Näheres für die obengenannten Tarifhefte enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1693)

Berlin, den 30. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit sofortiger Gültigkeit werden als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 30 (Jute) Cassel U und Borsigwerk und in den Ausnahmetarif 32 (Schafwolle) Dinkelsbühl aufgenommen. (1682)

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 27. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedischer Tierverkehr zwischen Saßnitz Hafen und Trälleborg.

Mit der Umstellung der innerdeutschen Tarife auf Goldmark (ab 1. November 1923) beträgt auch der deutsche Fährzuschlag 5 Goldmark für jeden verwendeten Wagen. (1681)

Altona, den 28. November 1923.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1923 wird die Station Oberachern „O K“ in den Tarif aufgenommen. (1697)

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 1. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1923 treten dem Ausnahmetarif 11 für Düngemittel noch einige Verwaltungen bei (vgl. nächsten Tarifanzeiger).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1698)

Berlin, den 1. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Nottarif. Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1923 treten dem Nottarif noch einige Privatbahnen bei (vgl. nächsten Tarifanzeiger).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Dezember 1923. (1699)
Reichsbahndirektion.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg (Tfv. 10).

Mit Wirkung vom 6. Dezember 1923 wird der § 29 durch Einführung einer Vormeldegebühr von 100 Goldmark für die Anmeldung von Schiffen zur Entladung an der öffentlichen Umschlagstelle in Harburg U. E. ergänzt.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Ergänzung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (1686)

Altona, den 28. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif Teil II.

Am 5. XII. 1923 tritt Nachtrag V in Kraft. Auskunft erteilen die Abfertigungen. (1689)

Altona, den 29. November 1923.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife 30 bis 33).

Mit sofortiger Gültigkeit:

1. Aufnahme von Barth, Braunschweig Nord, Eitorf, Landsberg (Warthe) Brückenvorstadt, Mannheim Sandhofen, Oppeln Silesiaweiche, Vechelde und Weida in den Ausnahmetarif 30, Mesum in den A. T. 31, Gera Debschwitz in den A. T. 32 sowie Lauenstein (Ofr.), Markneukirchen-Siebenbrunn, Neu-Ulm, Nordhalben, Nürnberg Süd und Reichenberg in den A. T. 33.
2. Änderung der Frachtsätze für Braunschweig Hbf. im A. T. 30 und für Reitzenhain im A. T. 31.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1695)

Altona, den 30. November 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner, S. Candido, Tarvis, Piedicolle und Postumia. Kundmachung vom 1. Oktober 1921.

Für Sendungen nach und von Pola und Rovigno, für die im Frachtbrief Umbehandlung in einer deutsch-österreichischen Grenzstation und von oder bis zu dieser Grenzstation Abfertigung nach dem Tarif für den Verkehr zwischen Triest, Pola und Rovigno vorgeschrieben ist, gelten die gleichen Bestimmungen wie für Sendungen nach Triest (s. Abschnitt C, Seite 5 und 6 der Kundmachung und die hierzu erlassenen Ausschreiben).

München, 26. November 1923. (1688)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Wechselgüterverkehr Sachsen—Württemberg.

Am 1. Dezember 1923 werden die dem beschränkten Wagenladungsverkehr dienenden Stationen Stuttgart-Gaisburg und Stuttgart-Viehhof der Reichsbahndirektion Stuttgart in das Tarifheft 11 B aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Reichsbahndirektion Berlin zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 20. November 1923.
Reichsbahndirektion. (1678)

Tfv. 63. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr, Tarif vom 1. August 1922.

I. Mit Wirkung vom 1. Januar 1924 wird die für den öffentlichen Güterverkehr geschlossene Station Frischborn in der Entfernungstafel II gestrichen.

II. Die Station Worringen erhält die Bezeichnung „Köln-Worringen“.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 455).

München, den 27. November 1923.
Tarifamt beim RVM, ZB. (1690)

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Lokalgütertarif Teil 1, Abt. B, Abschnitt D. Änderung von Nebengebühren.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember a. c. bis auf weiteres treten Änderungen der Ansätze von Nebengebühren in ungar. Kronen, sowie der Nachnahmeprovision in Kraft. Nähere Auskünfte erteilen die gesellschaftl. Direktion und die Dienststellen. (1676)

Wien, am 27. November 1923.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif Teil 1, Abteilung B.

Die im Abschnitt F des Tarifs enthaltenen Nebengebühren in ungarischer Kronenwährung werden mit Geltung ab 1. Dezember 1923 teilweise geändert. Gleichzeitig wird die Gebühr für Nachnahmen nach Eingang auf zwei vom Hundert erhöht. Auskunft erteilen die gesellschaftlichen Dienststellen. (1691)

München, im November 1923.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif Teil 1 Abt. B. Abschnitt F. Änderung von Nebengebühren.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember a. c. bis auf weiteres treten Änderungen der Ansätze von Nebengebühren in ungar. Kronen, sowie der Nachnahmeprovision in Kraft. Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die Dienststellen. (1683)

Regensburg, den 27. November 1923.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Die Annahme von Stückgut- und Wagenladungssendungen nach bulgarischen und rumänischen Donaustationen wird in Regensburg, Passau und Linz am 28. November, in Wien und Bratislava am 5. Dezember und in Budapest am 9. Dezember a. c. bis auf weiteres eingestellt. Der Schleppladungsverkehr dagegen bleibt vorläufig noch offen. (1684)

Die Güterannahme nach den anderen Stationen erfährt vorerst keine Änderung.

Regensburg, den 27. November 1923.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 49. Berlin, den 13. Dezember 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Bericht über die Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen.

Der britische Sachverständige Sir William M. Acworth, der zu den Verhandlungen über die Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen hinzugezogen war, hat seine Feststellungen und Vorschläge in einem Bericht an den Generalkommissar des Völkerbundes zusammengefaßt, der soeben im Buchhandel (Verlagsabteilung des Verbandes österreichischer Banken und Bankiers, Moritz Perles, Wien I, Seilergasse Nr. 4) erschienen ist. Der Bericht bringt für jeden Eisenbahnfachmann eine Fülle wertvoller Unterlagen und Anregungen, da er eigentlich alle Gebiete des österreichischen Eisenbahnwesens behandelt. Besondere Beachtung dürfte der Bericht aber für die deutschen Eisenbahnen verdienen, weil sich hier die Verhältnisse fast ganz in derselben Richtung entwickelt haben wie in Österreich.

Der Bericht gliedert sich in 6 Kapitel: I. Einleitung, II. Verwaltung nach kaufmännischen Grundsätzen und was sie bedeutet, III. Innere Neugestaltung, IV. Außendienst, V. Tarife, VI. Schlußfolgerungen und Ratschläge.

In der Einleitung gibt der Berichterstatter einen allgemeinen Überblick über die Lage und die wirtschaftlichen Aussichten der österreichischen Bundesbahnen. Er weist auf den Gebirgscharakter des Landes hin, der nicht nur hohe Baukosten für die Eisenbahnen verursacht hat, sondern auch dauernd den Betrieb verteuert und erschwert. Dabei ist das Land nicht reich an Mineralien und Metallen. Die Schönheit des Landes und der Ruf seiner Heilquellen wird zwar dauernd den Reiseverkehr anziehen, aber dies bietet keinen hinreichenden Ausgleich für das Fehlen eines starken Güterverkehrs. Dazu kommt, daß zahlreiche Eisenbahnlinien nicht aus wirtschaftlichen Erwägungen, sondern aus militärischen Rücksichten gebaut worden sind. Immerhin haben die österreichischen Staatsbahnen vor dem Kriege wenn auch keine volle Verzinsung des Anlagekapitals, so doch selbst in den schlechtesten Zeiten befriedigende Überschüsse der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben gebracht. Durch den unglücklichen Ausgang des Krieges sind die Vorteile des dichten Verkehrs in der Tschechoslowakei verlorengegangen. Dem neuen Bundesstaat sind die unvorteilhaftesten Enden der großen Eisenbahnen, die von Wien nach Osten und Norden ausstrahlen, verblieben. Er hat die freie Zufahrt zu seinem natürlichen Hafen Triest verloren und nur die naturgemäß weniger gewinnbringenden Linien behalten. Gleichwohl beurteilt Herr Acworth die Zukunft der österreichischen Bundesbahnen mit einiger Hoffnung. Ein Zollverein der österreichischen Nachfolgestaaten liegt nach seiner Ansicht so offenkundig im wirtschaftlichen Interesse aller dieser Staaten, daß er wahrscheinlich früher oder später kommen wird. Italien habe ein eigenes großes Interesse daran, den Durchgangsverkehr nach und von Triest über Österreich zu fördern, so daß nicht einzusehen sei, warum dieser Verkehr nicht seine frühere Höhe erreichen oder sogar noch übertreffen sollte. Endlich könne keine, wie immer geartete, politische Aufteilung die geographische Tatsache ändern, daß die wichtigsten internationalen Durchgangswege zwischen einem großen Teile Westeuropas und einem ungefähr gleich großen Teile Osteuropas sowie zwischen dem Norden und dem Adriatischen Meere über österreichisches Gebiet führen. Auch sei nicht wahrscheinlich, daß irgendeine andere Stadt Wien den Vorrang als Vorort der Banken, der geschäftlichen und industriellen Tätigkeit Osteuropas streitig machen werde. Schließlich weist Herr Acworth auf einen Umstand hin, der, so bedauerlich er an sich ist, den Bundesbahnen zugutekommt, das ist die Wirkung der Geldentwertung. Er schätzt das Anlagekapital der österreichischen Bundesbahnen auf zwei Milliarden

Goldkronen, dessen Verzinsung bei Annahme eines Zinssatzes von 5 % unter den alten Verhältnissen eine Last von 100 Millionen Kronen bedeutet hätte, während sich die Zinslast nach dem gegenwärtigen Kursstande der Krone nur auf 1 300 000 Goldkronen stelle. Neue größere Aufwendungen zum Ausbau des Netzes und zur Vermehrung des Fuhrparks sind nach Ansicht von Acworth im großen und ganzen nicht notwendig. Die Tatsache, daß die österreichischen Bundesbahnen bisher mit Verlust gearbeitet hätten, sei nicht zu verwundern, da dieselbe Erscheinung in den meisten anderen Ländern der Welt, auch soweit sie nicht unmittelbar unter dem Kriege gelitten hätten, aufgetreten sei. Herr Acworth kommt zum Schluß dieses Kapitels auf die Gehälter und Löhne zu sprechen, und stellt fest, daß sich unter Berücksichtigung der Lebenskosten etwa 39 % des Personals besser stehen als vor dem Kriege, etwa 38 % ungefähr ebensogut, und daß nur der Rest eine schlechtere Entlohnung erhält. Dieser Rest entfällt hauptsächlich auf die höheren und höchsten Beamtengruppen, von denen viele nur ein Drittel, ein Viertel, ein Fünftel oder sogar in äußersten Fällen ein Zehntel der Vorkriegsbezüge, gemessen an der Kaufkraft der Einkünfte, erhalten. Herr Acworth empfiehlt, hierin baldigst Wandel zu schaffen, weil andernfalls das Unternehmen geschädigt werden würde. Denn kein junger Mann mit Tatkraft, Fähigkeit und gründlichem Wissen werde in einen Dienst treten, wenn das Ende einer erfolgreichen Laufbahn die Erreichung eines zwei- oder dreimal höheren Bezuges als der eines Lampisten oder Wagenputzers sein soll.

In dem Kapitel über „Verwaltung nach kaufmännischen Grundsätzen" beschäftigt sich Herr Acworth zunächst mit der Frage, ob es für die Regierung ratsam sei, die Bundesbahnen in eigenem Besitz und eigener Verwaltung zu behalten. Er bejaht die Frage, weil eine Abtretung der Bundesbahnen an eine Privatgesellschaft aus politischen Gründen unmöglich sei, und weil es auch unmöglich sein würde, einen Käufer oder Pächter zu finden, der die Bundesbahnen zu Bedingungen übernehmen würde, die für den Bund annehmbar wären. Der Gedanke, der dem seinerzeit auf Veranlassung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie erstatteten Gutachten zugrundegelegt wurde und der neuerdings bei Schaffung der deutschen Rentenbank verwirklicht worden ist, zum Träger des gemeinnützigen Unternehmens an Stelle des Fiskus die gesamte Volkswirtschaft des Landes (Landwirtschaft, Handel, Industrie usw.) zu machen, ist anscheinend nicht erörtert worden. Ganz und gar verwirft Herr Acworth im Hinblick auf die schlechten Erfahrungen in anderen Ländern, namentlich in Italien, den Gedanken der Verpachtung der Bundesbahnen. Er verlangt aber eine zielbewußte Leitung der Bundesbahnen unter einem selbständigen Generaldirektor, der durch Finanzministerium und Parlament möglichst wenig behindert werden darf. Würde man politischen, örtlichen oder Sonderinteressen gestatten vorzuherrschen, so wäre schließlich die Übergabe der Eisenbahnen in Privathände als das kleinere von zwei Übeln anzusehen. Bekanntlich ist bei der Neuorganisation der Bundesbahnen nach dem Vorschlag des Herrn Acworth verfahren worden.

In finanzieller Hinsicht fordert Herr Acworth eine klare Trennung der Bundesbahnen von der sonstigen Staatsverwaltung und volle Entschädigung der Bahnen für ihre Leistungen zugunsten anderer Betriebe (z. B. der Post), wie er andererseits die Bundesbahnen auch mit allen Ausgaben belastet sehen will, die ihnen nach der Natur ihres Betriebes zufallen. Er weist auf das Verfehlte einer Verkehrssteuer für ein Unternehmen hin, das mit Verlust arbeitet, weil der Finanzminister mit der anderen Hand das wieder geben muß, was er mit der einen nimmt. Eine Verkehrssteuer von 30 %, wie sie in Österreich besteht, ist seiner Ansicht nach schon deshalb ganz unangebracht, weil es unter den heutigen Verhältnissen kein Eisenbahnunternehmen geben wird, das mit einem Betriebskoeffizienten von 70 % auskommen kann. Im Interesse der Klarheit des Betriebshaushalts schlägt er die gänzliche Aufhebung der Verkehrssteuer vor. Auch die Pensionslast sollte nach seiner Ansicht den Bundesbahnen nicht allein zur Last gelegt werden, weil sie infolge von staatlichen Maßnahmen zu Pensionierungen gezwungen würde, die vom Standpunkt des Unternehmens allein nicht gerechtfertigt seien. Herr Acworth macht zu der österreichischen Beamtenabbauverordnung die auch für unsere Verhältnisse beachtenswerte Bemerkung, daß ein unabhängiges Unternehmen die erfahrenen Leute behalten und die jungen Kräfte, deren Abfindungs- oder Pensionsansprüche verhältnismäßig geringfügig wären, entlassen würde.

Im Kapitel III „Innere Neugestaltung" tritt die englische Auffassung über die Verwaltung der Eisenbahnen scharf hervor. Herr Acworth bekennt sich hier zum unbedingten Anhänger des in der englischen Eisenbahnverwaltung streng durchgeführten Persönlichkeitsprinzips, wonach nicht eine Behörde (Ministerium, Direktion, Amt oder dgl.) eine Anordnung trifft, sondern lediglich die damit beauftragte bestimmte Person, die dadurch auch die volle Verantwortung übernimmt. Er bemängelt das bis dahin übliche System bis ins einzelne gehender zentraler Vorschriften und meint, daß es keines weitläufigen Gesetzbuches bedürfe, um vorzuschreiben, daß ein Mann für das Ergebnis seines eigenen Tuns und Lassens verantwortlich sei. Von einer plötzlichen Neuorganisation der Behörden rät er ab und empfiehlt schrittweises Vorgehen, weil ein plötzlicher Eingriff in eine altbestehende und verwickelte Organisation eine bedenkliche Sache sei. Die künftige Organisation sollte nach seiner Meinung sich in der Richtung starker Zentralisierung bewegen; er sieht die zentrale Erledigung insbesondere für folgende Geschäftszweige vor: Beaufsichtigung und Verteilung des Fuhrparks, die Aufsicht über die Werkstätten, Tarife, Bau- und Betriebsstoffe sowie deren Einkauf, die Kontrolle der Einnahmen und Ausgaben, die Aufstellung der Rechnungsabschlüsse und deren Überprüfung sowie die Zusammenstellung der auf das ganze Unternehmen sich beziehenden Statistiken. Den örtlichen Direktionen dagegen sollte der weitestgehende Spielraum im Verkehr mit dem Publikum gelassen werden. In diesem Gedankengange liegt es auch, wenn Herr Acworth die Einsetzung von örtlichen (Bezirks-) Eisenbahnräten vorschlägt, dagegen das Bedürfnis für Einrichtung eines allgemeinen (Staats-) Eisenbahnrats verneint. Bei dem Vorschlag weitgehender Zentralisierung darf allerdings die verhältnismäßig geringe Streckenlänge der österreichischen Bundesbahnen nicht außer Betracht gelassen werden.

Im Kapitel IV (Außendienst) behandelt Herr Acworth in drei Abschnitten: 1. das Investitions- (Bau) Programm, 2. das Personal (Gehälter, Löhne, Arbeitszeit, Pensionen), 3. die Dienstabteilungen des Betriebes (Bahnunterhaltung, Stationsdienst usw.).

Bei der Besprechung des Bauprogramms stellt er den Satz an die Spitze, daß ein Eisenbahnunternehmen, das mit einem schweren Defizit arbeitet, nur solche Bauaufwendungen machen dürfe, bei denen sich klar voraussehen lasse, daß das Ergebnis nach Bestreitung des Kapitalzinses noch eine Verbesserung des Reinertrages bedeuten wird. Bauausführungen, die wohl eine bequemere und sicherere Abwicklung des Betriebes gestatteten, aber gar keinen oder nur einen geringen Einfluß auf die Vermehrung der Einnahmen hätten, müßten zurückgestellt werden. Von diesem Gesichtspunkt werden die Baupläne der österreichischen Bundesbahnen durchgegangen, wobei u. a. auch der zweigleisige Ausbau der Strecke Wels—Passau besprochen wird. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, daß dieser Ausbau unterbleiben und durch Schaffung vermehrter Kreuzungs- und Überholungsgelegenheiten sowie durch rationelle Verteilung des Verkehrs über die 24 Stunden des Tages ersetzt werden müsse. Auch hinsichtlich des Fuhrparks erkennt der Bericht ein Bedürfnis zu Neuaufwendungen nicht an. Die österreichischen Verhältnisse werden mit denen der Schweizerischen Bundesbahnen verglichen, wobei anerkannt wird, daß Österreich schlechter steht als die Schweiz. Immerhin wird der Fuhrpark noch als ausreichend bezeichnet und betont, daß Österreich kein Geld besitze für etwas, was nicht unter das unbedingt Erforderliche gehöre, es müsse

daher wohl oder übel seine Eisenbahnen mit dem Material weiterbetreiben, das es besitze.

Einen besonderen Unterabschnitt dieses Teils bildet die Erörterung über die Elektrisierung von Eisenbahnstrecken. Bekanntlich bestehen nach der Richtung weitgehende Pläne. Der Bericht hält für unbedingt berechtigt nur den Plan der Elektrisierung der Arlberglinie (Innsbruck—Bregenz), während er den Plan der Elektrisierung der Salzkammergutlinie als an der Grenze der Vertretbarkeit liegend bezeichnet. Es wäre besser gewesen, damit nicht zu beginnen; nachdem aber schon soviel Geld verausgabt und die Arbeit soweit fortgeschritten sei, erscheine es jetzt rätlich, die Arbeit so rasch als möglich zu Ende zu führen. Das Ergebnis der Ertragsberechnung für beide Linien zeige, daß der jährliche Zinsaufwand für das neu aufzuwendende Kapital der Jahresersparnis an Betriebskosten nur gleichkomme. Und dies unter der Voraussetzung, daß sich der Kohlenpreis, der in den letzten paar Monaten schon bedeutend gefallen sei, dauernd auf seinem gegenwärtigen Stande erhalte. Herr Acworth weist darauf hin, daß diese Berechnungen gegenüber der allgemeinen Auffassung von der überragenden Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes recht nachdenklich stimmen müßten.

Für die Gehälter und Löhne fordert der Bericht eine wesentliche Vereinfachung der Berechnungs- und Zahlungsweise. Wenn die Löhne bei den Bundesbahnen im Vergleich zu denen in andern Betrieben auch etwas niedriger seien, so kämen sie an Kaufkraft doch den vor dem Kriege bezahlten Löhnen gleich. Ähnlich sei auch die Lage bei den meisten Beamten, besonders in den unteren Stufen. Nur die höheren Beamtenklassen machten eine Ausnahme. Diese seien um so viel schlechter gestellt, daß hier unbedingt schleunige Abhilfe geschaffen werden müsse, wenn das Unternehmen auf die Dauer nicht Schaden leiden solle.

Bei der Berechnung der Arbeitszeit besteht nach dem Bericht bei den Bundesbahnen die Fiktion, daß im allgemeinen fortlaufend zu arbeiten ist, während tatsächlich häufigere und längere Unterbrechungen der Arbeit eintreten. In der Schweiz kann die achtstündige Arbeitszeit in 2 oder 3, oder in gewissen Fällen in mehr als 3 durch nicht entlohnte Ruhepausen unterbrochene Schichten zerlegt werden, so daß sich der eigentliche Arbeitstag sogar bis auf 14 Stunden erstrecken kann. Überdies läßt das schweizerische Gesetz unter bestimmten Voraussetzungen sogar einen Arbeitstag bis zu 9 Stunden zu. Der Bericht empfiehlt eine Neuregelung der Arbeitszeitvorschriften nach schweizerischem Vorbilde und rügt das Verfahren, das im österreichischen Bahnhofsdienst üblich ist. Nach diesem Verfahren tut der Mann 12 Stunden Dienst, um darauf 24 Stunden frei zu sein, in einigen Fällen verrichtet er sogar 16 Stunden Dienst mit darauffolgender Dienstfreiheit von 32 Stunden. Solche Diensteinteilungen, bei denen der Achtstundentag nur dem Namen nach in Kraft sei, müßten natürlich zu einer Erschlaffung des Personals führen. Auch die Urlaubsfrage bedürfe eingehender Prüfung. Es sei nicht berechtigt, daß die Angestellten der Bundesbahnen einen längeren Urlaub genössen, als ihn sich der Steuerzahler im allgemeinen leisten könne. Denn der Steuerzahler sei letzten Endes derjenige, der den Urlaub der Bundesbahn-Angestellten bezahlen müsse.

Bei Besprechung der Pensionen weist der Bericht auf die ungeheure Last hin, die dem Unternehmen durch Regierungsvorschriften auferlegt sei. Der rasche Abbau des Personals erhöhe den Pensionsaufwand über alles bisher Dagewesene; dabei sei diese Last dadurch noch erheblich drückender geworden, daß im allgemeinen die älteren Beamten pensioniert würden, deren Pensionen naturgemäß die höchsten seien. Es wird daher eine Prüfung für angezeigt erachtet, ob es berechtigt sei, dem Unternehmen die gesamte Pensionslast aufzubürden.

Im Teil „D i e n s t a b t e i l u n g e n d e s B e t r i e b e s“ werden die gesamten Dienstzweige daraufhin durchgenommen, ob und welche Ersparnisse eintreten können. Bemerkenswert sind dabei die Vergleiche mit andern Bahnen, insbesondere mit den Schweizerischen Bundesbahnen. Bei der Bahnunterhaltung werden der geringe Umfang der Bahnmeisterei-Bezirke und die große Zahl der Rottenarbeiter, ebenso die hohen Ausgaben für Bedienung der Planübergänge gerügt. Eine Rotte soll nach dem Vorschlag des Berichts nicht zuviel Köpfe umfassen. In England besteht eine normale Bahnarbeiterrotte aus 6 Mann, den Rottenführer inbegriffen; sie umfaßt in ländlichen Gegenden oder auf unwichtigen Linien weniger, allerdings mindestens 3 Köpfe ohne den Rottenführer. Die Streckenbegehung soll in Österreich, wie dem Bericht zu entnehmen ist, wesentlich eingeschränkt werden. Eine höchstens einmalige Streckenbegehung soll als genügend anerkannt werden. Auch eine Vereinfachung der Schrankenbedienung hält der Bericht für geboten. In ländlichen Gegenden, wo der Straßenverkehr in der Nacht so gut wie ganz ruhe, sei es nicht notwendig, die Bedienung der Schranken bei Nacht aufrechtzuerhalten. Auch müsse zur Verbilligung der Bedienungskosten darauf Bedacht genommen werden, Frauen von Angestellten zur Schrankenbedienung heranzuziehen. Bemerkenswert ist schließlich, daß der Bericht im Hinblick auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes die Verwendung der Holzschwelle an Stelle der Eisenschwelle empfiehlt.

Im B a h n h o f s d i e n s t können nach Ansicht des Berichts bedeutende Ersparnisse durch Beschränkung des Nachtdienstes gemacht werden. Der volle Nachtdienst dürfe nur auf solchen Linien aufrechterhalten werden, wo ein wirklich starker Verkehr oder andere zwingende Gründe ihn unvermeidlich machen. Auch durch vorübergehende vollständige Schließung von Stationen, z. B. auf Strecken, wo Züge die Station ohne Aufenthalt durchfahren, seien weitere Ersparnisse möglich. Als ein sehr erheblicher Nachteil wird die in großem Umfange vorhandene Trennung des Bahnhofs- vom Abfertigungsdienst bezeichnet. Grundsätzlich müßten zur Erzielung wirtschaftlicher Personalverwendung diese Dienstzweige unter der Leitung des Bahnhofsvorstandes vereinigt werden. Auch sollten die Bahnhofsvorstände, abgesehen von ganz großen Bahnhöfen, turnusmäßig zum Betriebs- und Kassendienst herangezogen werden. Beim Personal wirke die Unterteilung in zahlreiche Klassen mit besonderem Titel für die Beamten sehr nachteilig. Dies führe dazu, daß die Beamten sich nur zu bestimmten Dienstleistungen für verpflichtet erachteten, während es darauf ankomme, die vorhandenen Kräfte dem Bedürfnis entsprechend zu allen vorkommenden Arbeiten heranzuziehen. Von schädlichem Einfluß sei auch die Anlage der Stellwerke als Endstellwerke, weil dadurch eine Menge von Personal gebraucht würde. Das Natürliche würde sein, die Stellwerke umzubauen und sie nahe beim Vorstandsbüro unweit der Mitte des Stationsgebäudes anzubringen; dann könnte in den meisten Fällen der diensttuende Fahrdienstleiter die Stellwerke bedienen.

Ob durch Beschneidung des F a h r p l a n s Ersparnisse erzielt werden können, ist vom Berichterstatter nicht untersucht worden. Er betont aber, daß, wenn Wien seine Stellung als Metropole von Südost-Europa behalten solle, auf den österreichischen Strecken von internationaler Bedeutung ein ausgezeichneter Schnellzugsdienst von fundamentaler Bedeutung sei.

Hinsichtlich des Z u g b e g l e i t u n g s d i e n s t e s bemängelt der Bericht die zu starke Besetzung der Züge mit Personal. Es sei nicht nötig, daß da, wo die Bahnsteigsperre bestehe, auch noch eine Fahrkartenprüfung im Zuge erfolge. Hier müßten Stichproben genügen. Das richtige würde sein, auf den weniger wichtigen Strecken die Bahnsteigsperre ganz zu beseitigen. Auch die Beigabe eines besonderen Packmeisters für den Gepäckdienst in den Personenzügen sei zu weitgehend. Diesen Dienst könne der Zugführer mitversehen, der dafür von seiner formellen Verantwortung für die Beobachtung der Streckensignale enthoben werden sollte. Denn in Wirklichkeit sei dies eine Angelegenheit, die nur den Lokomotivführer angehe. Schließlich verlangt der Bericht eine Herabsetzung der Bremsprozente für Güterzüge, wobei darauf hingewiesen wird, daß die österreichischen Vorschriften strenger seien als die der Schweiz.

In bezug auf die K o h l e n v e r s o r g u n g ist Österreich nach Ansicht des Berichterstatters besser daran als Italien und Jugoslawien, weil ihm außer der hochwertigen schlesischen, polnischen und böhmischen Kohle auch Braunkohle aus Böhmen zur Ver-

fügung stehe Solange die Bahnfrachten einen so großen Bruchteil der Gesamtkosten ausmachen wie zur Zeit, wird empfohlen, weniger fremde Kohlen mit niedrigem Heizwert einzuführen und dafür geringere Mengen hochwertiger Kohle zu beziehen.

Im Werkstättenwesen bedarf nach Auffassung des Berichts das Akkordverfahren einer gründlichen Neuregelung. Es ist zu umständlich und erfordert daher zu viel Arbeitskräfte für die Berechnung. Für ganz verfehlt wird aber die Festsetzung der Akkordsätze angesehen, bei deren Berechnung, wie folgt, verfahren wird. Für jedes Arbeitsstück wird eine normale Arbeitszeit festgesetzt. Diese normale Arbeitszeit wird dann um 30 % erhöht, nämlich um einen die durchschnittliche Zeitersparnismöglichkeit bedeutenden Zuschlag, woraus sich die „bewilligte Zeit“, die sogenannte Stückzeit, ergibt. Diese Stückzeit bildet die Grundlage für die normale Entlohnung einerseits und für die Berechnung der ersparten Zeit und damit des Akkordverdienstes andrerseits. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, daß dies Verfahren die schlechten Arbeiter nicht automatisch ausschalte, sondern in gewissem Sinne schon als Prämiierung der Mittelmäßigkeit wirke, während der Akkordverdienst erst dann beginnen sollte, wenn der Mann mehr herausbringe als ein durchschnittliches Tagewerk. Tatsächlich sei der Anteil des Akkordverdienstes am Gesamtarbeitsverdienst der Werkstättenarbeiter dauernd zurückgegangen. Die Zahl der Werkstätten geht nach Meinung des Berichterstatters über das wirkliche Bedürfnis beträchtlich hinaus. Durch ihre Beschränkung seien erhebliche Ersparnisse möglich.

Die Tarife sollten, wie der Bericht hervorhebt, so bemessen werden, daß die Einnahmen nicht nur die Betriebsausgaben sowie die Zinsen decken, sondern auch noch einen kleinen Gewinn für den Staat abwerfen. Der Durchschnittsbürger in seiner Eigenschaft als Steuerzahler gewinne dadurch mehr als wenn die Ausgaben durch Zuschüsse des Staates gedeckt werden müßten. Eine Staatsbahn, die es versäume, ihre Tarife auf ein zur Deckung ihrer Kosten genügendes Maß zu erhöhen, arbeite nicht im öffentlichen Interesse, sondern im Interesse privater Personen. Natürlich finde die Tariferhöhung ihre Grenze an der Tragfähigkeit der Volkswirtschaft. Da die Personentarife, auf die Goldparität zurückgeführt, im Durchschnitt weniger als zwei Drittel der Vorkriegstarife betragen, wird eine Erhöhung um durchschnittlich 25 % für angängig erachtet. Dabei wird auf das Verfehlte des bis dahin bestehenden Staffeltarifs für den Personenverkehr hingewiesen und Durchrechnung auf kilometrischer Grundlage verlangt. Auch die Spannung zwischen den Fahrpreisen der verschiedenen Wagenklassen wird behandelt und die große Bevorzugung der unteren Wagenklassen als wirtschaftlich verfehlt bezeichnet, weil sie zur Abwanderung in die unteren Wagenklassen und zum Leerlauf der höheren Wagenklassen führe, während unzweifelhaft das Einkommen von Personen, die in den höheren Klassen zu reisen gewöhnt waren, einer durchschnittlich größeren Verminderung unterworfen worden sei als jenes der Arbeiterklassen. In England, wo bekanntlich die 2. Klasse im großen und ganzen abgeschafft ist, hat sich nach Herrn Acworth ein Verhältnis von 1 : 1⅔ zwischen III. und I. Klasse nach mehrfachen Versuchen als richtig erwiesen.

Im Güterverkehr gehen die Tarife, in Gold umgerechnet, durchschnittlich um etwa 10 % über die Friedenssätze hinaus. Herr Acworth hält eine durchschnittliche Erhöhung von etwa 10 % für angebracht und fordert, daß bei der Festsetzung der Tarife das Verhältnis zwischen Preis und Fracht die Grundlage bilden müsse. Er weist insbesondere darauf hin, daß die Tarife für Getreide, Kohle und andere Massengüter an sich bedeutend billiger als vor dem Kriege seien und einen viel kleineren Anteil der Gesamtkosten des Artikels darstellten. Erhöhungen auf diese Güter würden den Eisenbahnen recht bedeutende Mehreinnahmen zuführen, während die Wirkungen dieser Tariferhöhungen vom letzten Verbraucher kaum gefühlt werden würden.

Inzwischen haben die österreichischen Bundesbahnen die Erhöhung der Personen- und Gütertarife zum 1. Januar 1924 vorbereitet (vgl. Nr. 46, S. 763 und Nr. 48, S. 798 d. Ztg.).

Das Schlußkapitel VI (Schlußfolgerungen und Ratschläge) enthält eine kurze Zusammenfassung der in den vorhergehenden Kapiteln enthaltenen Feststellungen und Vorschläge und gibt daher einen klaren Überblick über den Gesamtinhalt des Berichts.

Der Bericht kann jedem deutschen Eisenbahner zum Studium nur wärmstens empfohlen werden. Er ist kurz und klar und geht mit Sachkunde auf fast alle Fragen des praktischen Eisenbahndienstes ein. Da die Vorschläge von dem Gedanken getragen sind: „wo und wie kann gespart werden?“, so haben die Ausführungen des Berichtes für die deutschen Eisenbahnverhältnisse unmittelbar praktischen Wert. v. Schaewen.

Die Bezahlung verspäteter Goldmarkrechnungen.

Vom Gerichtsassessor Dr. jur. **Wyszomirski**, Halle (Saale).

I. Unter den heutigen wirtschftlichen Verhältnissen haben die Gläubiger von Goldmarkforderungen im allgemeinen kein allzu großes Interesse daran, die Schlußrechnungen aus den ihrer Forderung zugrunde liegenden Werk- oder -Lieferungsverträgen unverzüglich nach Ausführung des Auftrages dem Auftraggeber vorzulegen. Ja, sie werden sogar nicht selten — besonders, wenn eine Heraufsetzung der amtlichen Devisenkurse in naher Zeit zu erwarten steht — die Vorlegung ihrer Rechnung noch etwas hinauszuschieben suchen, um dem Schuldner die Möglichkeit zu nehmen, die Schuld noch kurz vor der Heraufsetzung durch Zahlung eines verhältnismäßig geringen Papiermarkbetrages zu tilgen, der an innerer Kaufkraft dem Wert ihrer Leistung oft nicht mehr voll entspricht. Im Gegensatz hierzu hat der Reichsbahnfiskus als Schuldner — wenn man von der augenblicklichen Zahlungsmittelknappkeit absieht — natürlich ein erhebliches Interesse daran, die genaue Höhe seiner Zahlungsverpflichtung aus den von ihm vergebenen Aufträgen sobald als möglich zu erfahren, um diese rechtzeitig vor einem weiteren Anschwellen infolge Steigens der Devisenkurse zu dem für ihn günstigsten Kurswert bezahlen zu können. Diese Ausnutzung eines vorteilhaften Zahlungskurses wird dem Schuldner aber häufig gerade dadurch unmöglich gemacht, daß der Gläubiger seine Rechnung erst verspätet vorlegt. Im Schuldnerinteresse des Fiskus liegt daher eine Prüfung der Frage, wie er sich gegen Kursverluste aus einer solchen verspäteten Rechnungslegung schützen kann. Die Bedeutung dieser Frage erhellt ohne weiteres aus folgendem, der Praxis entnommenen Beispiele:

Eine Firma, die von der Reichsbahnverwaltung mit der Ausführung verschiedener Arbeiten im Stundenlohn beauftragt war, hatte diese am 29. September 1923, als der Dollar amtlich noch etwa 160 Millionen notierte, beendet. Durch Schreiben des zuständigen Amtes vom gleichen Tage wurde sie zur umgehenden Einreichung der Schlußrechnung aufgefordert. Am 4. Oktober (Dollarkurs 550 Millionen) antwortete sie, daß die Aufstellung der Schlußrechnung noch von gewissen, hier nicht näher interessierenden Voraussetzungen abhänge, die bisher nicht eingetreten seien. Darauf wurde sie am 20. Oktober (Dollarkurs: 18 Milliarden) und am 21. November wiederholt an Vorlegung der Rechnung gemahnt mit dem Bemerken, daß die Reichsbahnverwaltung für den durch die verspätete Einsendung der Schlußrechnung entstehenden Geldentwertungsschaden nicht aufkommen werde. Erst am 23. November (Dollarkurs: 4,2 Billionen) ging endlich bei der Reichsbahn die vom 17. November (Dollarkurs: 2,5 Billionen) datierte Schlußrechnung ein, ohne daß die von der Firma zunächst für erforderlich erachteten Voraussetzungen inzwischen eingetreten waren. In dieser Schlußrechnung berechnet die Firma die entstandenen Lohnkosten unter Zugrundelegung des jeweiligen Goldwertes.

Wollte man derartig verspätet vorgelegte Goldmarkrechnungen nach den gleichen Grundsätzen behandeln, wie sie in Nr. 46 dieser Zeitung*) für den Regelfall unter der Voraussetzung rechtzeitiger Rechnungslegung entwickelt sind (s. o. S. 756 unter III, 2), so würde die Reichsbahnverwaltung den ganzen durch die Verzögerung der Schlußrechnung entstandenen Geldentwertungsschaden zu tragen haben. Diese Folge wäre aber offenbar unbillig. Es entsteht somit die Frage,

*) Vgl. Wyszomirski: „Die Behandlung von Goldmarkforderungen durch die Reichsbahn“, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1923, S. 753 ff.

welcher Kurswert der Bezahlung einer vom Gläubiger verspätet vorgelegten Goldmarkrechnung zugrunde gelegt werden soll.

II. a) Von verhältnismäßig geringer Bedeutung ist diese Frage dann, wenn ein zahlenmäßig bestimmter Goldmarkpreis schon im Vertrage festgelegt ist, weil in einem solchen Falle die Reichsbahnverwaltung zur Vermeidung von Kursverlusten aus einer verspäteten Rechnungslegung ja in der Lage wäre, den von vornherein feststehenden Goldmarkpreis zu einem ihr gerade günstig erscheinenden Zeitpunkt — erforderlichenfalls in der Form von An- oder Abschlagszahlungen — zu leisten, ohne erst den Eingang der Schlußrechnung abwarten zu müssen. Denn nach § 271 BGB. ist sie im Zweifel berechtigt, den vereinbarten Preis auch schon vor vollzogener Gegenleistung zu zahlen, wenn ihr dies im Einzelfalle aus kaufmännischen Erwägungen zweckmäßig erscheinen sollte. Macht sie von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch, so ist natürlich der Gläubiger berechtigt, auch für seine verspätet vorgelegte Goldmarkrechnung Bezahlung nach Maßgabe der vereinbarten Zahlungsbedingungen oder mangels solcher nach dem Kurswert am Zahlungstage in Reichsmark ohne Rücksicht auf den der Reichsbahn durch die verzögerte Rechnungslegung entstandenen Geldentwertungsschaden zu verlangen, sofern er sich nicht mit seiner Leistung im Verzug befindet.

b) Anders, wenn ein fester Goldmarkpreis im Vertrage nicht vorgesehen ist, weil der Auftrag im Stundenlohn (z. B. bei Montagearbeiten) oder zu dem am Tage der Lieferung maßgeblichen Börsen- oder Marktpreis (z. B. bei Lieferung von Metallteilen) oder endlich, ohne daß überhaupt ein Preis ausdrücklich vereinbart wäre, ausgeführt worden ist. In diesem Falle liegt die Bestimmung des Preises im Zweifel dem mit der Ausführung des Auftrages betrauten Unternehmer ob (§§ 316, 315 BGB.). Diese Bestimmung erfolgt gewöhnlich in der Weise, daß der Unternehmer gleichzeitig mit oder unverzüglich nach der Ausführung des Auftrages dem Besteller seine Rechnung vorlegt. Und zwar ist die Preisbestimmung nicht etwa nur ein Recht, sondern auch eine Pflicht des Unternehmers. Der Besteller, in unserm Falle also die Reichsbahn, hat demnach aus dem Vertragsverhältnis einen Anspruch auf Vorlegung der Rechnung. Es fragt sich nun, wann dieser Anspruch fällig wird, d. h. zu welchem Zeitpunkt die Reichsbahn die Preisbestimmung durch Rechnungsvorlage verlangen kann. Da eine genaue Preisbestimmung unter den heutigen Verhältnissen meist erst nach vollständiger Ausführung des Auftrages möglich sein wird, so kann auch erst nach diesem Zeitpunkt die Reichsbahn die Vorlage der Rechnung vom Unternehmer verlangen. Handelt es sich um Leistungen größeren Umfanges, so wird dem Unternehmer überdies nach Ausführung des Auftrages noch eine angemessene Frist zur Aufstellung der Schlußrechnung einzuräumen sein. In solchen Fällen wird es sich zur Vermeidung von Meinungsverschiedenheiten empfehlen, in alle neu abzuschließenden Verträge eine ausdrückliche Bestimmung darüber aufzunehmen, innerhalb welcher Frist, möglichst auch bis zu welchem Kalendertage spätestens die Schlußrechnung von dem Unternehmer der Reichsbahnverwaltung einzureichen ist. Ist nämlich in dem Vertrage ein Zeitpunkt für die Rechnungslegung nach dem Kalender bestimmt, so kommt der Unternehmer ohne weiteres in Verzug, wenn er nicht bis zu dem bestimmten Zeitpunkt die Rechnung vorgelegt hat (§ 284 Abs. II BGB.). Andernfalls bedarf es zum Eintritt dieser Folge noch einer besonderen Mahnung nach Ablauf der für die Rechnungslegung vertraglich vorgesehenen Frist (RG.-Entsch. Bd. 103, S. 34). Ohne besondere Vereinbarung wird regelmäßig davon auszugehen sein, daß die Reichsbahn einen fälligen Anspruch auf Vorlegung der Rechnung unverzüglich nach der Ausführung des Auftrags hat (vgl. hierzu z. B. §§ 675, 666 BGB.). Verzögert der Unternehmer die Preisbestimmung — gleichviel ob verschuldet oder unverschuldet —, d. h. unterläßt er die Vorlage der Schlußrechnung innerhalb einer angemessenen Frist nach Ausführung des Auftrages, so kann gemäß § 315 Abs. III BGB. die Reichsbahn die Preisfestsetzung durch Urteil im Wege der Klage verlangen (RG.-Entsch. Bd. 64, S. 114). Dieser Weg, der übrigens schon wegen der Dauer und Umständlichkeit eines solchen Prozesses praktisch wenig empfehlenswert ist, ist jedoch im vorliegenden Falle nicht eingeschlagen worden.

III. Nichtsdestoweniger wird man zu einer Ablehnung der Forderung der Firma kommen müssen, soweit diese den durch die verspätete Aufstellung der Schlußrechnung entstandenen Geldentwertungsschaden mit in Rechnung stellt. Denn nach den bereits früher entwickelten Grundsätzen (s. o. S. 756 unter III 2) würde sich die Firma im Falle rechtzeitiger Rechnungslegung die Begleichung ihrer Goldmarkrechnung nach dem Kurswert vom Tage der Rechnungsaufstellung, d. h. also regelmäßig vom Tage der Ausführung des Auftrages, gefallen lassen müssen. Da ferner ein von der Reichsbahnverwaltung zu vertretender Verzugsschaden nicht in Frage kommt, würde sich die von der Firma beanspruchte Aufwertung ihrer Forderung nur damit begründen lassen, daß ihr im Hinblick auf die durch § 242 BGB. gebotene Rücksichtnahme auf Treu und Glauben und die Verkehrssitte wegen der seit Ausführung des Auftrages eingetretenen Geldentwertung ein weiteres Festhalten am Vertrage lediglich gegen Zahlung der entwerteten Geldentschädigung nicht mehr zugemutet werden könne. Nach den in der Rechtsprechung des Reichsgerichts feststehenden Grundsätzen ist allerdings die Nichtzumutbarkeit einer Sachleistung gegen Zahlung einer entwerteten Geldentschädigung gemäß § 242 BGB. zu prüfen, gleichviel, ob man es bei dieser Prüfung auf eine erhebliche Störung der bei dem Vertragschluß vorausgesetzten Äquivalenz zwischen Leistung und Gegenleistung (RG.-Entsch. Bd. 103, S. 328 ff.) oder auf das Wesen des Synallegma (RG.-Entsch. Bd. 103, S. 177 ff.) oder endlich mit Geiler („Die Geldentwertung in der Praxis des deutschen Rechtslebens", Berlin 1923, S. 39) auf die Berücksichtigung der bei Vertragschluß ursprünglich bestandenen Proportionalität abstellen will (RG. vom 6. August 1923 — II. 215/23 — Jur. Wochenschrift S. 803). Allein hierbei hat das Reichsgericht zunächst nur solche Fälle im Auge, in denen sowohl Sachleistung wie Geldleistung noch ausstehen (vgl. RG.-Entsch. Bd. 106, S. 13). Sodann aber versagt dieser Gesichtspunkt — jedenfalls nach der zurzeit noch vorherrschenden Ansicht — im vorliegenden Falle schon deshalb, weil die Firma die Erfüllung der ihr obliegenden Verpflichtung zur Rechnungslegung unverzüglich nach Ausführung des Auftrages ohne gerechtfertigten Grund verzögert und es so selbst bewirkt hat, daß die Gegenleistung nicht mehr rechtzeitig vor Eintritt der zu ihren Ungunsten veränderten Verhältnisse erfolgen konnte (vgl. RG.-Entsch. Bd. 103, S. 5). Nach dieser Ansicht hängt also die Entscheidung der Frage, zu welchem Kurswert die Goldmarkrechnung der Firma zu begleichen ist, davon ab, bis zu welchem Zeitpunkt bei unverzüglicher Preisbestimmung nach den im ordentlichen Geschäftsverkehr üblichen Gewohnheiten und Gebräuchen unter Berücksichtigung des Umfangs der ausgeführten Arbeiten die Rechnung von der Firma spätestens aufgestellt sein mußte (Fälligkeit). Erscheint hiernach zur Rechnungsaufstellung eine Frist von 5 Tagen nach Ausführung der Arbeiten angemessen, so muß sich die Firma die Begleichung der Rechnung nach dem Kurswert vom letzten Tage dieser Frist (4. Oktober), d. h. unter Zugrundelegung eines Dollarkurses von 550 Millionen, gefallen lassen. Gesetzt den Fall, es hätte sich nur um geringfügige Reparaturarbeiten gehandelt, deren sofortige Abrechnung geschäftsüblich ist, so müßte sich die Firma sogar mit einer Bezahlung nach dem Dollarstande von 160 Millionen zufrieden geben, der zur Zeit der Ausführung der Arbeiten maßgeblich war.

IV. Es läßt sich nicht verkennen, daß die vorstehende Auffassung zu Härten führt, die sich nur durch den Hinweis auf das eigene Verschulden des davon Betroffenen rechtfertigen lassen. Mit Rücksicht hierauf neigt man in neuerer Zeit mehr und mehr dazu, auch dem im Verzuge befindlichen Sachleistungsverpflichteten die Aufwertung seiner Geldforderung nicht schlechthin zu versagen. Den in dieser Richtung am weitestgehenden Standpunkt vertritt R.-G.-R. Zeiler (Jur. Wochenschr. 1923, Nr. 16/18, S. 803), welcher aus der Tatsache, daß ein Geldbetrag von heute etwas anderes ist als derselbe Nennbetrag vor einem Jahre, die Forderung ableitet, daß alle Geldansprüche jeder Art nach dem Verhältnis des Geldwertes im Zeitpunkt ihrer Entstehung und dem ihrer Teil- oder Volltilgung umzuwerten seien. Indessen wird man selbst vom Standpunkt dieser äußerst weitherzigen Auffassung aus im vorliegenden Falle die Reichsbahnverwaltung m. E. nicht für verpflichtet halten können, der Firma den ganzen durch die verspätete Rechnungslegung entstandenen Geldentwertungsschaden zu ersetzen. Geht man nämlich davon aus, daß der Reichsbahn — wie oben (s. II b) dargelegt — ein fälliger Anspruch gegen die Firma auf Vorlegung der Rechnung binnen einer angemessenen Frist von 5 Tagen nach Ausführung des Auftrages zustand, so ist die Firma spätestens am 20. Oktober durch die ihr nach Fälligkeit dieses Anspruches zugestellte Mahnung mit der Erfüllung der ihr obliegenden Verpflichtung zur Preisbestimmung in Verzug geraten (§ 284 BGB.). Das hat aber zur Folge, daß die Firma der Reichsbahn „den durch den Verzug entstehenden Schaden zu ersetzen" hat (§ 286 Abs. I BGB.). Daß auch die Geltendmachung eines während des Verzuges entstandenen Geldentwertungsschadens nicht ausgeschlossen ist, ist im Hinblick auf die Vorschrift des § 288 Abs. II BGB. wohl unbestritten. Auch die Höhe des entstandenen Schadens wird — jedenfalls wenn, wie im vorliegenden Falle, beide Parteien Deutsche sind — regelmäßig keines besonderen Beweises bedürfen. Denn aus dem eigenen Vorbringen der Firma ergibt sich ja, daß die Reichsbahn infolge der Geldentwertung seit Eintritt des Verzuges zur Bezahlung der Rechnung der Firma einen zahlenmäßig bestimmbaren, weit höheren Papiermarkbetrag aufwenden muß, als sie bei rechtzeitiger Rechnungslegung zu zahlen gehabt hätte. Der naheliegende Einwand, daß dies kein „Schaden" im wirtschaftlichen Sinne sei, trifft, solange es nicht eine jederzeit und für jedermann offenstehende Möglichkeit zur sofortigen wertbeständigen Anlage aller Papiergeldeinnahmen gibt, nicht zu. Denn wie jeder Deutsche, der nicht sein ganzes Vermögen wert-

beständig angelegt hat, erleidet auch die Reichsbahnverwaltung mit jeder weiteren Entwertung der Papiermark tatsächlich Kursverluste an ihrem Vermögen, soweit dieses in Papiermark besteht. Will aber die Firma behaupten, daß bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden der Reichsbahn insofern mitgewirkt habe (§ 254 BGB.), als sie eine ihr offenstehende Möglichkeit zur wertbeständigen Anlage des Papiergeldes nicht ausgenutzt habe, so muß sie das beweisen. Ohne einen solchen Gegenbeweis würde also die Firma, selbst vom Standpunkt dieser Ansicht aus, die Bezahlung der Rechnung nur nach dem Kurswert am Tage des Verzugseintrittes (20. Oktober) verlangen können, zu welcher Zeit der Dollar noch etwa 18 Milliarden stand.

* * *

Zusammenfassend lassen sich aus vorstehenden Ausführungen die folgenden Richtlinien für die Behandlung verspäteter Goldmarkrechnungen in der Praxis ableiten:

1. Ist ein ziffernmäßig bestimmter Goldmarkpreis vertraglich vereinbart, so ist der Gläubiger berechtigt, auch für eine verspätet vorgelegte Goldmarkrechnung Bezahlung nach Maßgabe der vereinbarten Zahlungsbedingungen oder mangels solcher nach dem Kurswert am Zahlungstage in Reichsmark zu verlangen, sofern er sich nicht mit seiner Leistung im Verzug befindet.

2. Ist ein solcher Goldmarkpreis im Vertrage nicht vorgesehen, so kann die Begleichung der vom Gläubiger verspätet vorgelegten Goldmarkrechnung regelmäßig nur nach dem Kurswert desjenigen Tages verlangt werden, an dem die Rechnung fällig geworden ist (s. o. III). Eine Aufwertung des hiernach geschuldeten Papiermarkbetrages kommt höchstens bis zum Kurswert der Rechnung an demjenigen Tage in Frage, an dem der Gläubiger mit der Preisbestimmung in Verzug geraten ist (s. o. IV).

3. Zur Vermeidung von Meinungsverschiedenheiten über den Zeitpunkt der Fälligkeit einer Rechnung empfiehlt es sich, in alle neu abzuschließenden Verträge eine ausdrückliche Bestimmung darüber aufzunehmen, innerhalb welcher Frist nach Ausführung des Auftrages, möglichst auch bis zu welchem Kalendertage spätestens die Schlußrechnung der Reichsbahn einzureichen ist.

Die Wertbeständigkeitsrechnung bei den russischen Bahnen.

Das Streben nach Schaffung neuer Einnahmequellen und Vereinfachung des Rechnungswesens im Verein mit der Umstellung weiterer Kreise der russischen Volkswirtschaft auf den Verkehr mit wertbeständigen Zahlungsmitteln veranlaßte das Volkskommissariat für Verkehrswesen zu einer Reihe finanzieller und tarifarischer Maßnahmen.

Als solche beanspruchen ein weiteres Interesse die auf Goldrubel lautenden wertbeständigen Eisenbahnzertifikate (vgl. Wjestnik Putei Soobschtschenija 1923, Nr. 33, Seite 29, und Ekonomitscheskaja Schisn Nr. 177), denen ein ähnlicher Gedanke wie dem wertbeständigen Gelde der Deutschen Reichsbahn zugrundeliegt. Die Zertifikate stellen eine Kredithilfe für die russischen Bahnen dar neben den ihnen ursprünglich aus dem allgemeinen Finanzhaushalt bewilligten Mitteln und dem besonders eingeräumten Bankkredit.

Gemäß Vereinbarung des Volkskommissariats für Verkehrswesen mit der russischen Staatsbank im Frühjahr 1923 (Wjestnik Nr. 39, Seite 28) wurde zunächst ein Kredit von 150 000 Tscherwonzen gegen Wechsel und 4 % jährliche Zinsen bereitgestellt. Diese geringe Summe reichte bei weitem nicht aus. Nach einem Dekret des Zentralexekutivkomitees durfte ein neuer Kredit durch den Staat selbst zur Deckung des Defizits der Bahnen nicht eingeräumt werden. Demgemäß wurden in Verfolg eines Beschlusses des Volkskommissariats für Verkehrswesen durch Beschluß des „Rats für Arbeit und Verteidigung" vom 26. Juli die kurzfristigen, unverzinslichen Eisenbahnzertifikate geschaffen, in Anlehnung an eine bereits vom Volkskommissariat für Finanzen eingeführte ähnliche Art von Schuldverschreibungen. Die Eisenbahnzertifikate lauten für „den ersten Versuch" insgesamt nur auf fünf Millionen Goldrubel, in Serien zu je eine Million Goldrubel; der Kurs wird jeweils durch eine besondere Notierungskommission festgesetzt. Sie haben eine Umlaufszeit bis 1. März 1924, Tilgung beginnt am 1. Februar 1924. Ihre Verwertung durch die Besitzer erfolgt — bei den Stationskassen — als Zahlungsmittel für Beförderungsleistungen der Bahnen oder durch Umtausch in anderes Geld; die Eisenbahnkassen sind zur Annahme verpflichtet. Jedes Stück enthält das Garantieversprechen des Volkskommissariats für Finanzen, daß Deckung durch sämtliche Verkehrseinnahmen gesichert ist. Die Zertifikate geben den Bahnen einen Vorschuß „zur Bewältigung ihrer Kampfaufgaben" und werden als verlockend für Käufer durch den Hinweis auf unbedingte Wertbeständigkeit und leichte Verwertbarkeit von der russischen Presse hingestellt.

Die Zertifikate sind eine kurzfristige Anleihe. Die Regierung überweist den Bahnen für einen kurzen Zeitraum die durch den Etat festgestellten Kredite nicht in Sowjetrubeln, sondern in Form dieser Zertifikate, die nach Ablauf ihrer Umlaufszeit erst in Sowjetrubeln amortisiert zu werden brauchen.

Über den Erfolg ist Näheres noch nicht bekanntgeworden.

Schärfere Maßnahmen liegen in der Einführung des wertbeständigen Zahlungsmittels in die Güter- und Personentarife. Seit Oktober 1923 ist für die Schlüsselzahl im Güter- und Personenverkehr die Rechnung in Tscherwonzen eingeführt. (1 Tscherwones zurzeit = 15 900 Papierrubel, Ausg. 1923.) Das Tarifkomitee beim Volkskommissariat für Verkehrswesen sah sich vor eine schwierige Entscheidung dadurch gestellt, daß die Tarifschlüsselzahl („der Koeffizient") — in Sowjetrubeln — nur zweimal monatlich sich änderte, während der Kurs des Tscherwonzen als Schlüsselzahl täglich wechselte, bis zum 1. Oktober 1923 aber alle Stationskassen in ihrer Abrechnung und den Abschlüssen auf längere als tägliche Fristen eingestellt waren. Vom 1. Oktober ab ist daher die tägliche Abrechnung eingeführt, womit die Erhebung der Frachten usw. in Tscherwonzen ohne weiteres möglich wurde (Wjestnik Nr. 37, Seite 10). Die Stationen werden nunmehr täglich von dem Kurs des Tscherwonzen telegraphisch verständigt. Für das Wirtschaftsleben gestaltete sich die Wirkung des Übergangs zur Tscherwonzenrechnung verhältnismäßig leicht, da bereits bei der Rechnung in Rubeln die Tarifschlüsselzahl regelmäßig ebenso hoch wie der Mittelkurs des Tscherwonzen festgesetzt war. Damit wurden die Vorkriegssätze ungefähr erreicht, denn die Grundzahlen der Gütertarife, die in „Tarifkopeken" gebildet waren (von September ab in Tscherwonzen), sind beispielsweise 25 % höher als vor dem Kriege, wogegen die Schlüsselzahl nur rund 75 % des staatlichen Güterindex beträgt; dadurch ist der Ausgleich des Spannungsverhältnisses hergestellt. Anders liegt das Spannungsverhältnis bei den Personentarifen. Die Grundzahlen sind hier gleich den vor dem Kriege geltenden, die Schlüsselzahl weicht entsprechend ab von derjenigen der Gütertarife. Eine Änderung der Grundzahlen bei Übergang zur Rechnung in Tscherwonzen erübrigte sich daher ebenfalls.

Gegenüber der ständig wechselnden Rechnung mit der Schlüsselzahl des Tscherwonzen, der aber in der letzten Zeit ziemlich stabil geblieben ist, werden (in Ekonomitscheskaja Schisn Nr. 214, Wjestnik Nr. 39, Seite 29) als Vorzüge der früheren selbständigen Festsetzung der Schlüsselzahl durch das Volkskommissariat für Verkehrswesen angeführt: die gleichzeitige Berücksichtigung der Warenteuerung und der Finanzlage der Bahnen. Da die wirkliche Höhe der Tarife nunmehr ausschließlich von dem Kurs des Tscherwonzen abhängig ist, kann das Volkskommissariat für Verkehrswesen zur Vermehrung der Einnahmen nur eine Änderung der Tarifgrundzahlen vornehmen, die aber infolge des verwickelten Instanzenzuges (vier Instanzen müssen zustimmen: Tarifkomitee; Tarifbüro des Gosplan; Rat für Arbeit und Verteidigung; Rat der Volkskommissare) mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist.

Ein besonderer amtlicher Kurszettel, der fertige Tabellen für die Umrechnung aller Tscherwonzenkurse auf Sowjetrubel enthält, dient als Nachschlagewerk den einzelnen mit der Umrechnung befaßten Stellen.

Spode.

Die elektrische Ausrüstung der neuen Triebwagen für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.

Über die Geschichte der recht langwierigen Vorarbeiten zur Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen und über die Inbetriebnahme der zahlreichen für die verschiedenen Stromsysteme bisher hergestellten Probetriebwagen und Versuchslokomotiven, einschließlich der für die Stadtbahn wohl kaum noch in Frage kommenden elektrischen „Triebgestelle", ist an dieser Stelle wiederholt berichtet worden. Nach vielem Für und Wider hat man sich nun wohl endgültig zur Einführung der dritten Schiene unter Verwendung von Gleichstrom bei 800 V Stromschienenspannung entschlossen. Im Bau sind zurzeit als Probestrecken die Vorortlinien Berlin (Stett. Bhf.)-Bernau und Berlin-Hermsdorf.

Bekanntlich stehen seit einigen Monaten mehrere für die Ber-

liner Stadt- und Vorortbahn bestimmte Trieb- und Beiwagen verschiedener Bauweise zur Ausprobung im Betriebe. Über diese Wagen finden sich vorzüglich unterrichtende, mit vielen Abbildungen versehene Abhandlungen in Glasers Annalen (Heft 7 des Jahrganges 1922) und in Nr. 14a des laufenden Jahrganges der V.D.I.-Nachrichten. Danach sind die neuen Triebwagen bisher noch nicht mit elektrischer Einrichtung versehen; sie verkehren einstweilen in Dampfzügen.

Wie man die Triebwagen elektrisch auszurüsten gedenkt, geht aus einer in Nr. 19 des laufenden Jahrganges der Zeitung des Vereins Deutscher Ingenieure veröffentlichten Mitteilung hervor. Danach soll in Zukunft auf der Stadt- und Ringbahn die Anfahrbeschleunigung auf wagerechter Strecke 0,5 m/s² betragen; auf den Außenstrecken mit größerem Haltestellenabstand dürfte eine Beschleunigung von 0,3 m/s² genügen. Der zur Personenbeförderung dienende Fassungsraum des Zuges ist so groß angenommen, wie es die größte Zuglänge von 140 m und das Lichtraumprofil nur irgend zuließen. Hieraus schen den Beiwagen und die Wahl von Schiebetüren ergab sich die Anwendung von Kurzkupplungen, zwistatt Klapptüren. Das Gewicht des vollbesetzten, nicht überfüllten Zuges wird auf 300 t geschätzt, und die größte Zugkraft am Radumfang für solchen Zug zu 27000 kg angenommen. In verkehrsschwachen Zeiten sollen Züge von halber Länge laufen; dadurch kann das Platzangebot dem Bedarf angenähert werden, ohne die Zahl der stündlichen Zugfahrten allzusehr einzuschränken. Auch die Halbzüge haben an jedem Ende einen Führerstand; sie bestehen aus zwei vierachsigen Triebwagen an den Enden und drei dazwischen laufenden miteinander kurz gekuppelten zweiachsigen Beiwagen. Es werden auch Halbzüge anderer Bauart (mit Jakobs-Drehgestellen) vorbereitet. Jeder Halbzug wird mit vier Motoren von je 230 PS-Stundenleistung (132 PS Dauerleistung) ausgerüstet; die Antriebe sind paarweise unterhalb der Führerstände anzuordnen. Mit Rücksicht auf die Größe der Motoren erhalten die Triebachsen 1000 mm Raddurchmesser, während die übrigen Achsen nur 850 mm Raddurchmesser haben. Die mittlere Betriebsspannung beträgt 750 V. Der Betriebstrom wird den Motoren durch die dritte Schiene zugeführt, die von den Stromabnehmern im allgemeinen von unten bestrichen wird. Der Steuerstrom wird nur vom führenden Wagen entnommen, und zwar für den ganzen Zug; die Steuerleitung ist also beim Verbinden zweier Halbzüge zu kuppeln. Durch Serienparallelschaltung und Anwendung je zweier Feldschwächungsstufen werden die Verluste durch Widerstände möglichst verringert. Demnach ergaben sich bei Reihenschaltung folgende Schaltstufen: 6 Widerstandstufen, 1 Stufe ohne Widerstände und 2 Feldschwächungsstufen, und bei Parallelschaltung: 2 bis 3 Widerstandstufen, 1 Stufe ohne Widerstände und 2 Feldschwächungsstufen. Die Feldschwächung wird durch Abschalten eines Teiles der Feldwicklung erreicht. Wie in der angezogenen Abhandlung sehr richtig vermerkt wird, verlangt das Weiterschalten beim Anfahren große Aufmerksamkeit des Führers, wenn der Zug bei der Anfahrt stark beschleunigt werden soll, ohne daß die Zugkraftspitzen zu hoch werden (Schleudergefahr). Der Führer hat aber seine Aufmerksamkeit in erster Linie der Beobachtung der Signale und der Strecke zuzuwenden. Diese Überlegung führte zur Anwendung einer selbsttätigen Steuerung, die sich unter ähnlichen Verhältnissen bereits in Amerika gut bewährt haben soll. Ein Fortschaltrelais läßt dabei den Übergang auf die nächsthöhere Schaltstufe erst zu, wenn durch Erhöhung der Umlaufszahl der Motoren die Stromstärke so weit gesunken ist, daß der folgende Schaltsprung keine übermäßige Strom- und Zugkraftspitze ergibt, und sorgt andererseits dafür, daß das rechtzeitige Weiterschalten nicht unterbleibt. Der Führer kann auch die Kurbel des Fahrschalters unbesorgt gleich um mehrere Stufen oder auch sofort bis in die Endstellung vorwärts bewegen. Das Arbeiten des Fortschaltrelais läßt sich durch geeignete Vorschaltwiderstände etwas beeinflussen, so daß nach Wunsch eine Beschleunigung von 0,3 bis 0,5 m/s² eingestellt werden kann. Es sind selbstverständlich Vorkehrungen zu treffen, die ermöglichen, daß Wagen verschiedener Herkunft ohne weiteres im gleichen Zug zusammengekuppelt werden können.

Die Statistik als Maßstab der Erfolge im Eisenbahnbildungswesen.

Vom Regierungsbaurat **Karl Gotter** in Berlin.

(Schluß.)

C. Unterrichtswirkung in beruflich-sittlicher Beziehung auf den Beamten- und Arbeiterstand.

Auch hier gibt die Statistik ein Bild — wenn auch kein vollkommenes — über die Unterrichtswirkung. Die Anzahl der Bestrafungen und Entlassungen wegen Nichtbefolgung von Vorschriften, besonders aber infolge groben Vertrauensbruchs durch Diebstahl, ferner die Ursachen der Unfälle durch Dienstvernachlässigung, wie Schlaf, Unpünktlichkeit, Gleichgültigkeit usw., zeigen uns, wie notwendig eine Einwirkung nach der beruflich-sittlichen Seite hin ist. (Siehe Abhandlung Heinrich S. 836.)

Derartige Verfehlungen wirken gewissermaßen vernichtend auf einen Erfolg. Sie machen jeden Betrieb unwirtschaftlich; denn sie bewirken das Gegenteil von Sicherheit, Schnelligkeit und Wirtschaftlichkeit, die doch die Grundlage bilden sollen. Wie weit nun ein planmäßiger und unter den Gesichtspunkten einer beruflichen Erziehung erteilter Unterricht einwirken kann, läßt sich natürlich nur schwer zahlenmäßig feststellen. Auch hier können wir nur berechtigte Schlußfolgerungen aus der Statistik ziehen. Ein Sinken der Unfälle, eine Verminderung der Entschädigungen, überhaupt jede Besserung der in der Statistik erfaßten Betriebsergebnisse werden zum größten Teile von der sittlichen Beschaffenheit der Bediensteten abhängen. Ein Personal von hoher moralischer Qualität, dem ein hohes Berufsethos eigen ist, wird bei gleichzeitiger beruflicher Tüchtigkeit die besten Betriebsergebnisse erzielen.

D. Unterrichtswirkung auf den Personalbedarf.

Die höchste Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit der Reichsbahn erlangt der Unterricht dadurch, daß er die Bediensteten zu einer möglichst hohen Leistungsfähigkeit heranbildet. Gelingt ihm dies, so wird sein Wirkungsgrad sich ganz besonders im geringsten Personalbedarf ausdrücken.

Ein Personalabbau bis zu der Grenze, daß mit der geringsten Anzahl die höchsten Leistungen erreicht werden, kann aber nur erfolgen, wenn gleichzeitig durch dienstliche Belehrungen die Leistungsfähigkeit erhöht wird; denn ohne diesen Ausgleich der verminderten Quantität (Zahl) durch erhöhte Qualität (Güte) besteht die Gefahr, daß der erstrebte Erfolg sich sehr leicht in das Gegenteil verwandelt. Das dürfte ganz besonders bei der jetzt vorgesehenen recht starken Verminderung (um mindestens 25 %) der Beamten zu berücksichtigen sein.

Bei der großen Bedeutung, die der dienstliche Unterricht für die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes hat, soll nun versucht werden, eine Erfolgsberechnung aufzustellen, in der sein Wirkungsgrad zahlenmäßig erscheint.

Da Geldbeträge heute täglich schwanken, so kommt als unveränderlicher Maßstab nur die Arbeitskraft des Beamten in Betracht; alle Kosten sollen daher hierauf zurückgeführt werden.

Sie setzen sich zusammen: a) aus der Zahl der Beamten für Unterrichtserteilung und dem damit verbundenen Dienstzeitverlust, b) aus dem Verlust an Dienstzeit der am Unterricht teilnehmenden Beamten, während der Ersatz zu stellen ist.

Die Dienstunterweisungen können abgehalten werden: 1. durch Lehrer an der Dienststelle selbst unter Zusammenfassung einer größeren Anzahl von Beamten des Dienstortes; 2. durch Wanderlehrer. Sie halten ihre Vorträge an kleinen Dienststellen ohne Rücksicht auf die Anzahl der dort vorhandenen Beamten. Sämtliche Bediensteten nehmen daran teil, so daß besondere Aufwendungen an Dienstzeit durch die Teilnehmer nicht entstehen.

Der Wirkungsgrad der unterrichtlichen Leistung des Lehrers ist einmal abhängig von der Zeit, die er für die Unterweisung aufwendet, und zum anderen von der Durchschnittszahl der Teilnehmer, deren Höchstzahl 30 nicht überschreiten soll. Hiernach ist also die Höchstgrenze seiner unterrichtlichen Leistung bestimmt, nämlich 30 Beamte in jeder Vortragsstunde. Da nun jeder Beamte nur alle 3 Wochen einen Dienstvortrag anhört, so wird jede Vortragsgruppe höchstens 90 Beamte zählen; der Lehrer hält alsdann jeden seiner Vorträge dreimal. Dieser Fall — einstündige Unterrichtsleistung = 30 Beamte — wird jedoch nur an größeren Dienststellen eintreten; an solchen mit einem geringeren Beamtenstande wird dieser Wirkungsgrad des Lehrers nicht möglich sein. An kleinen Dienststellen mit oft nur 1 bis 4 Beamten wird der Wanderlehrer an einem Reisetage innerhalb 8 Stunden vielleicht nur an 2 bis 3 Stellen vor insgesamt 8 bis 12 Beamten seinen Vortrag halten können; seine einstündige Unterrichtsleistung beträgt in diesem Falle nur

1 bis 1½ Beamte. Sie ist also eine äußerst geringe und erreicht damit wohl ihre unterste Grenze.

Der geringste Verlust an Dienstzeit wird dort eintreten, wo der Beamte für den Vortrag nur die wirklich angesetzte Zeit aufzuwenden braucht, wo also Wege- und Wartezeiten fortfallen, nämlich auf größeren Dienststellen mit zahlreichem Personal. Die Vorträge liegen stets vor Beginn einer neuen Schicht, so daß der Beamte im Anschluß hieran seinen Dienst aufnehmen kann.

Die Kosten des Unterrichts setzen sich zusammen:

a) aus dem Zeitaufwand für Erteilung durch den Lehrer; er besteht aus der Zeit für die Vorträge selbst und deren Vorbereitung, bei Wanderlehrern außerdem noch aus Zeitverlust durch Fahrten zum Vortragsorte;

b) aus Zeitausfall bei den durch Teilnahme an dem Vortrage dem Dienste entzogenen Beamten, für die dann meist ein Ersatz zu stellen ist;

c) aus Tagegeldern des Lehrers für den Dienstvortrag außerhalb seines Dienstsitzes.

Unter Anwendung dieser allgemeinen Grundsätze bei der Kostenberechnung der Unterrichtsdurchführung kommen wir zu dem Ergebnis, daß der durchschnittliche Zeitaufwand für jeden einzelnen Bediensteten jährlich höchstens 20 Dienststunden beträgt; hierin sind auch die sonstigen mit dem Unterricht verbundenen sächlichen Ausgaben (Lehr- und Lernmittel, Heizung und Reinigung der Unterrichtsräume usw.) in Dienststunden ausgedrückt enthalten. Sie betragen von der Jahresdienstzeit des Beamten ($8 \times 26 \times 12 = 2496$ Stunden), also etwa $^1/_{125}$ oder 0,80 %. Bei zurzeit rund 300 000 Beamten (nach dem Reichshaushaltsplan für 1923), für die ein amtlicher Unterricht einzurichten ist, kommt dieser Zeitaufwand gleich einem Bedarf von etwa 2400 Beamten.

Nun genügt es aber nicht, die Kosten der Ausbildung nur mit dem Beamtenbedarf zu vergleichen, sondern sie müssen auch mit den Gesamtausgaben des Haushalts der Reichsbahn verglichen werden, da ja von einer mehr oder weniger guten Anleitung des Personals die richtige und sparsame Verwendung der gewaltigen Beträge abhängig ist. Nach dem Haushaltsplan für 1923 betragen z. B. die Aufwendungen für Beamtenbesoldung der Reichsbahn 422 000 Millionen Mark; sie erreichen, verglichen mit den ordentlichen Ausgaben der Betriebsverwaltung (1 461 284 Millionen Mark), nur eine Höhe von 16,7 %, und verglichen mit den ordentlichen und außerordentlichen Ausgaben (1 745 519 Millionen Mark) eine solche von 13,9 %. Diese Beträge haben sich inzwischen bedeutend erhöht; ihr Verhältnis zueinander dürfte aber wohl das gleiche geblieben sein. Die Kosten der Dienstunterweisungen werden also, verglichen mit den ordentlichen Ausgaben, nur $^1/_6$ (16,7 %) von 0,80 % = 0,13 % und, auf die ordentlichen und außerordentlichen Ausgaben bezogen, 13,9 % von 0,80 % = 0,112 % ausmachen. Hiernach sind die Aufwendungen im Verhältnis zu den Gesamtausgaben des Haushaltsplanes so gering, daß sie selbst bei Beachtung der allergrößten Sparsamkeitsgrundsätze ohne Bedenken vertreten werden können. Sie erreichen, um einen Vergleich aus dem Geschäftsleben heranzuziehen, noch nicht einmal die Höhe der Portokosten, die aufzuwenden sind, um Geldzahlungen durch die Post vorzunehmen; denn hierfür betragen die Portosätze 3—4 ‰ des Geldbetrages. Die Ausbildungskosten bleiben also mit 0,112 % weit unter den Beträgen der Portokasse eines jeden Geschäftsbetriebes.

Groß erscheint uns nur das, was wir mit Kleinem vergleichen; klein dagegen bleibt alles, was wir dem Großen gegenüberstellen. Genau so verhält es sich mit den Kosten des Unterrichts. Sie verschwinden fast, wenn wir sie mit den gewaltigen Summen des Haushalts der Reichsbahn vergleichen. Ihre Wirkung wird uns aber erst klar, wenn wir den geringen Aufwendungen die hohen zu erzielenden Ersparnisse zahlenmäßig gegenüberstellen.

Der Zeitaufwand für Unterricht beträgt für jeden Bediensteten jährlich etwa 20 Stunden. Diese bilden $^1/_{125}$ oder 0,8 % seiner Jahresdienstzeit, in Beamtenzahlen umgerechnet also auch 0,8 % der zur Vortragsteilnahme verpflichteten 300 000 Bediensteten = 2400. Die für Bildungszwecke aufzuwendende Dienstzeit von 20 Jahresstunden beträgt demnach auch nur $^1/_{125}$ $\left(\frac{8 \cdot 60}{120} = 4\right)$, also täglich 4 Minuten. Wenn die Wirkung der Dienstvorträge nur die ist, daß jeder einzelne, gleichviel an welcher Stelle er steht, durch sichere und schnellere Erledigung seiner Dienstgeschäfte täglich 30 bis 45 Minuten erspart — dies dürfte nach übereinstimmender Ansicht aller maßgebenden Stellen keine zu hohe Forderung sein —, so sind damit nicht nur die Kosten der Vorträge (4 Minuten = 2400 Beamte) gedeckt, sondern es würde damit auch gleichzeitig eine Ersparnis von täglich über 40 Minuten $(45 - 4) = 10 \times 2400 = 24\,000$ Beamten verbunden sein. Dies sind, verglichen mit der Gesamtzahl der Beamten, 8 %. Der Nachweis dieser Wirkung der Dienstunterweisungen wäre damit erbracht, wenn nach einer Verminderung des gegenwärtigen Personalstandes es gelingt, den Betrieb in seiner bisherigen glatten und zuverlässigen Weise weiterzuführen. Die Wirkung des dienstlichen Unterrichts kann demnach dahin zusammengefaßt werden, daß bei einem Aufwand von 2400 Beamten eine Ersparnis von 24 000 des gegenwärtigen Personalbedarfs möglich ist; das ergibt eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 1000 %. Sie ist in Wirklichkeit aber weit größer, da ja noch die Ersparnisse im Betrieb und Verkehr, wie sie im Abschnitt I und II nachgewiesen sind, hinzukommen[6]).

Dies ist ein Erfolg, den man sonst im wirtschaftlichen Leben als äußerst günstig bezeichnet. Ein Gewerbetreibender, in dessen Unternehmen eine Neuanlage das 10fache des aufgewendeten Kapitals abwirft, wird es als ganz selbstverständlich bezeichnen, eine so wertvolle Einrichtung geschaffen zu haben. Daher ist es auch verständlich, daß Handel und Industrie für ihre eigenen Bildungseinrichtungen so bedeutende Aufwendungen machen; sie wissen ganz genau, daß sie sich hoch verzinsen. Es muß also auch das Bestreben der Reichsbahn sein, durch Ausbau und gründliche Durchführung aller Unterrichtsmaßnahmen hohe Beamtenleistungen zu erzielen, um damit den Betrieb unter Aufwand des geringsten Personalbedarfs sicher, schnell und sparsam durchzuführen.

Bei der Frage der Wirtschaftlichkeit eines dienstlichen Unterrichts kommt es weniger darauf an, ihn recht billig einzurichten, sondern vielmehr darauf, ihn recht wirkungsvoll zu gestalten, damit als sichere Erfolge auch eine wesentliche Verminderung des Beamtenbedarfs eintritt. Es ist nämlich von untergeordneter Bedeutung, ob für den einzelnen Bediensteten der Zeitaufwand für Dienstunterweisungen im Jahre 1 Stunde mehr oder weniger beträgt, der Wirkungsgrad auf den Gesamtpersonalbedarf ist hierbei nur gering; er hängt in weit höherem Maße von der Qualität der Unterweisungen ab. Hierin liegt der Schwerpunkt; denn gelingt es, durch bessere Ausbildung der Beamten und Facharbeiter ihre Dienstleistungen zu erhöhen, so führen schon 4 bis 5 Minuten täglichen Zeitgewinns bei der großen Zahl der Bediensteten zu ganz bedeutenden Ersparnissen.

[6]) U. E. ist gegen diese Berechnung einzuwenden, daß sie aus Möglichkeiten, deren Eintritt vielleicht an einzelnen Stellen vorhanden ist, allgemeine Schlüsse tatsächlicher Art zieht.
Die Schriftl.

Zusammenstellung 7.

Übersicht der Ersparnis an Beamten bei erhöhter Dienstleistung infolge besserer Ausbildung.

Jahresdienstzeit Stunden	Aufwand für Dienstunterweisungen für den eingestellten Beamten			Beamtenbedarf bei einer Gesamtzahl von 300 000 Beamten	Ersparnis an Beamten bei täglich erhöhter Ausnutzung der Dienstzeit um								Bemerkungen
					10 Minuten		15 Minuten		30 Minuten		45 Minuten		
	Jahresstunden	%	täglich in Minuten		Beamte	%	Beamte	%	Beamte	%	Beamte	%	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2496	18	0,72[1])	3,46	2160	4080[2])	1,36	7200[2])	2,40	16 560[2])	5,52	25 920[2])	8,64	[1]) Die Steigerung für jede Jahresstunde Mehraufwand = 0,04 % = 120 Beamte, Spalte 2, 3, 5.
bis	20	0,80[1])	3,84	2400	3840	1,28	6960	2,32	16 350	5,45	25 720	8,57	
2500	25	1,00[1])	4,80	3000	3240	1,08	6360	2,12	15 750	5,25	25 110	8,37	

[2]) Je 5 Minuten bessere Zeitausnutzung (Ersparnis) führt gleichzeitig zu einer Beamtenverminderung um 1,04 % (Steigerung in Spalte 6—13) oder rund etwa 3120 Beamte.

Wenn wir also die Wirkung der Dienstunterweisungen in einer allmählichen Verminderung des Personalbedarfs und einer billigeren Betriebsführung erblicken, so ist die Kostenfrage eigentlich von vornherein gelöst. Es werden ja keine Mehrforderungen an Geld oder Beamten gestellt; sondern es bedarf hierbei nur eines Versuches einer anderen zweckentsprechenden Arbeitsteilung des bisherigen Personals. Es genügt, wenn zunächst 2000 bis 2400 der vorhandenen Beamten ihrem bisherigen Dienst entzogen und für Dienstvorträge als Lehrer zur Verfügung gestellt werden. Es muß dann die erste Wirkung die sein, daß trotz der Verminderung des Personals im praktischen Dienste der gesamte Betrieb ohne Störung in der bisherigen Weise weitergeführt werden kann. Der dauernden Einwirkung der Dienstvorträge entsprechend wird alsdann nach und nach auch eine weitere Verringerung vorgenommen werden können. Die Grenze des Abbaues fällt zusammen mit der höchsten Leistungsfähigkeit der Bediensteten; sie wird überschritten, wenn die Zahl der Störungen, Unfälle und sonstigen Unregelmäßigkeiten zunehmen. Die Statistik wird damit zum Anzeiger des Unterrichtsstandes und dessen Wirkung, aber auch zum Regulator eines Beamtenabbaues. Eine Verringerung der Beamten um 25 %, wie sie jetzt durchgeführt werden soll, kann nur ohne Schaden erfolgen bei gleichzeitiger Erhöhung der Leistung der anderen um den gleichen Prozentsatz. Sie kann erzielt werden durch Verlängerung der Dienstzeit oder durch Steigerung der Leistungsfähigkeit (Erhöhung der Qualität). Dieser letzte Weg ist der bei weitem sicherere; denn mit einer Vermehrung der Dienststunden ist nicht immer gleichzeitig eine Erhöhung der Arbeitsleistung verbunden.

Wenn wir zum Schluß die Wirkungen des Unterrichts nach den drei genannten Richtungen noch einmal recht kurz zusammenfassen, so kommen wir zu einem überraschend hohen Ergebnis, über das wir bisher noch gar nicht im klaren waren, das aber in Wirklichkeit trotz der Schwierigkeit seiner zahlenmäßigen Erfassung vorhanden ist. Die Wirkung des Unterrichts besteht hiernach:

I. In einer wesentlichen Verbilligung der Betriebsführung und -verwaltung, bei höchster Sicherheit, Schnelligkeit und Wirtschaftlichkeit,

II. in einer Stärkung des Pflichtbewußtseins, Übertragung größerer Verantwortung bei höheren sittlichen Eigenschaften, Erhöhung der Leistungsfähigkeit bis zur höchsten zulässigen Grenze und damit in bedeutenden Ersparnissen,

III. in einer Herabsetzung des Personals auf den geringsten Bedarf.

Hieraus ersehen wir, daß die Frage der Wirtschaftlichkeit der Reichsbahn zum weitaus größten Teile eine Bildungs- und Erziehungsfrage des Personals ist.

Wenn Worte nicht zu überzeugen vermögen, die Statistik wird es durch Zahlen beweisen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Ernennung und Einführung des neuen Staatssekretärs des Reichsverkehrsministeriums. Der Reichspräsident hat den Präsidenten der Reichsbahndirektion Breslau, Johannes Vogt, zum Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium als Nachfolger des aus Gesundheitsrücksichten ausgeschiedenen Staatssekretärs Stieler ernannt.

Der Reichsverkehrsminister Oeser führte den neuen Staatssekretär in sein Amt ein. In seiner Ansprache gedachte er der ausgezeichneten Verdienste des ausgeschiedenen Staatssekretärs, dessen außergewöhnlicher und erfolgreicher Arbeitsleistung er nochmals Anerkennung und Dank der Reichsbahn zollte. Große und schwere Aufgaben harrten der Arbeit des neuen Staatssekretärs. Die tief einschneidenden Veränderungen des 15. November, der die Reichsbahn, losgelöst von der Reichsfinanzverwaltung, auf eigene Füße gestellt habe, müßten in ihren schwierigen Folgen in harter Arbeit durchgekämpft werden. Neue Formen drängen sich auf, wirtschaftliche Gedanken und kaufmännischer Geist müssen sich durchsetzen. Hierzu bedarf es der tatkräftigen Mitarbeit aller, vor allem der des neuen Staatssekretärs, der sich bereits in vielen Stellen seiner Tätigkeit in der Reichsbahn bewährt habe. Dann werde auch der Segen sich wieder an unsere Arbeit knüpfen, zum Wohle der Volksgemeinschaft, der wir dienen.

— Frachtbriefe für Tiersendungen. Nach einer Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 21. November 1923 (Reichsgesetzblatt, Teil II S. 431) sind unverpackte Tiersendungen vom 1. Dezember d. J. an mit besonderen, am oberen und unteren Rande mit grünen Streifen versehenen Frachtbriefen aufzuliefern. Der Aufdruck und die Abmessungen der einzelnen Spalten des neuen Frachtbriefmusters werden in besonderer Anlage zu dem am 1. Dezember d. J. neu erscheinenden Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, ersichtlich gemacht werden.

— Eisenbahnnotgeld. Um den in der Öffentlichkeit aufgetauchten Zweifeln entgegenzutreten, wird nochmals darauf aufmerksam gemacht, daß die Reichsbahn auf Papiermark lautendes Eisenbahnnotgeld in Zahlung nimmt und auch Zahlungen auf Girokonto von dritter Seite annimmt. Um den Zahlungsmittelumlauf flüssig zu halten, werden alle Empfänger dieses Eisenbahnnotgeldes dringend ersucht, es wieder in den Verkehr zu setzen, anstatt es zur Einlösung zu präsentieren. Die Einlösung wird seinerzeit planmäßig erfolgen.

Wie schon wiederholt bekanntgemacht, behandelt die Reichsbank wertbeständiges Notgeld, gleichgültig, wer der Aussteller ist, nicht als Zahlungsmittel, sondern als Anleihewert. Im Geschäftsverkehr ist dagegen das wertbeständige Eisenbahnnotgeld, wie die Goldanleihe selbst, ein vollwertiges, gängiges Zahlungsmittel. Es ist in vollem Umfange durch Goldanleihe und Goldschatzanweisungen des Reichs gedeckt und wird später planmäßig in kleine Goldanleihestücke umgetauscht.

— Neuregelung des Frachtstundungsverfahrens. Im Zusammenhang mit dem am 1. November eingeführten Goldmarktarif der Reichsbahn ist die Frachtstundung einer Überprüfung unterzogen worden. Das Frachtstundungsverfahren ist in der neuen Form am 1. Dezember d. J. in Kraft getreten. Die hauptsächlichsten Bestimmungen sind folgende: Für eintägige Frachtstundung bleibt der Gebührensatz 1 % bestehen. Auch sonst wird an diesem Verfahren nichts Besonderes geändert. Bei der wöchentlichen Frachtstundung wird eine Gebühr von 6 % erhoben. Hinzu kommt bei verspäteter Zahlung 1 % als Vertragsstrafe. Eine Zahlung am Montag über die Bank gilt jedoch als rechtzeitig, wenn die Bank spätestens am Donnerstag der Güterstelle mitteilt, daß der Betrag gutgeschrieben ist. Die zu stellende Sicherheit bleibt unverändert. Die Zulassung zuverlässiger Firmen zur gegenseitigen Bürgschaftsleistung ist grundsätzlich zugelassen. Die Prüfung der Frage, welche Firmen in diesem Sinne als zuverlässig zu bezeichnen sind, gehört ausschließlich zur Zuständigkeit der Reichsbahndirektionen.

Außerdem sollen, wie der Dt. Ind.- u. Handelstag mitteilt, voraussichtlich Abschlagszahlungen während der Woche für Zahlungen in Papiermark zugelassen werden. Endgültiges hierüber liegt jedoch noch nicht vor.

— Schülerferienkarten. Für die bevorstehenden Weihnachtsferien werden die Schülerferienkarten wie bereits die Zeitkarten, Arbeiter- und Schülerrückfahrkarten ebenfalls um 50 % im Preise ermäßigt. Zur Durchführung der Maßregel werden als Schülerferienkarten halbe einfache Fahrkarten 3. Klasse und 4. Klasse ausgegeben, die mit dem Stempel „Rückf." versehen werden und in Verbindung mit dem entsprechend auszufüllenden Antrag zur Hin- und Rückfahrt gelten.

— Frachterstattung in ausländischer Währung. Der Reichsverkehrsminister teilte dem Reichsverband der Deutschen Industrie am 4. Dezember d. J. mit, daß er entsprechend dem Antrage dieses Verbandes die Reichsbahndirektionen angewiesen habe, die von außerdeutschen Eisenbahnverwaltungen in ausländischer Währung zur Verfügung gestellten Frachtunterschiede zum Kurse des Zahlungstages umzurechnen.

— Der direkte Eisenbahnverkehr zwischen Ostpreußen und dem Memelgebiet, der seit 7. August d. J. gesperrt war (vgl. Nr. 33, S. 544 d. Ztg.), ist wieder aufgenommen worden, und zwar der direkte Güter- und Tierverkehr, beschränkt zunächst auf den Wechselverkehr zwischen den Stationen der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) und den hauptsächlichsten litauischen Stationen am 15. Oktober und der direkte Personenverkehr am 20. November. Der Personenverkehr wickelt sich in der Weise ab, daß die litauischen Züge bis nach Tilsit gehen und von dort leer nach Pogegen zurückkehren. Ebenso fahren die deutschen Züge bis nach Pogegen und kehren von dort gleichfalls leer nach Tilsit zurück. Zoll- und Postabfertigung im Memelgebiet findet in Pogegen in dem neu hergestellten Gebäude statt.

— Bestätigung des Abkommens mit der Eisenbahnregie. Das Reichskabinett hat das Eisenbahnabkommen mit der Eisenbahnregie bestätigt, das am 10. Dezember wirksam geworden ist. Die Regie darf, wenn sie überhaupt neues Personal einstellt, dieses

nur noch aus den Reihen der deutschen Eisenbahner nehmen. Die Regiezüge, welche auf Bahnhöfen enden, die in rein deutscher Verwaltung sind, dürfen nur mit deutschem Personal besetzt sein.

Der Wagenpark bleibt unbeschränkt deutsches Eigentum, Reparaturen sind vorzunehmen, wo die Wagen schadhaft werden. Wagenmieten für fremde Wagen werden von der Verwaltung getragen, in der die Wagen benutzt werden.

Die aus dem Rheinland im Januar abgefahrenen früher dort stationierten Lokomotiven müssen auf Verlangen der Regie dieser wieder zur Verfügung gestellt werden in dem Maße, als ihre Verkehrsleistungen denen der Zeit vor Januar dieses Jahres angepaßt werden. Die Reparatur der Gleisanlagen, die erst nach dem Wunsche der Regie auf deutsche Kosten erfolgen sollte, wird von der Regie auf ihrem Gebiet selbst zu leisten sein. Dagegen werden von deutscher Seite alle diejenigen beweglichen Zubehörteile und Reservematerialien zurückgeliefert, die nach dem 11. Januar sich im Gebiet der Regie befunden haben. Sind sie inzwischen in Privatbesitz übergegangen, so dürfen deswegen keine Sanktionen angewendet werden.

Die Werkstätten Limburg und Dortmund werden der Reichsbahn wieder übergeben. Sie haben die Verpflichtung, auf Rechnung der Regie von dieser ihr zugeführte Reparaturen auszuführen.

Der Betrieb selbst wird scharf getrennt geführt. Fahrkarten werden nur bis zu den „Grenzstationen" ausgegeben; für den weiteren Teil der Reise müssen neue von der anderen Verwaltung gelöst werden. Dasselbe gilt für die Frachten.

Die Beamten, die von der Regie vorläufig noch nicht eingestellt werden, werden von der deutschen Verwaltung weiter entschädigt. Bei der ungeheuer großen Zahl von Arbeitern, die gleichfalls noch nicht wieder eingestellt werden, läßt sich das leider aus Mangel an Mitteln nicht durchführen. Sollte sich die Regie ernsthaft bemühen, so schnell wie möglich wieder erträgliche Verkehrsverhältnisse zu schaffen, so werden diese Zustände sich rasch bessern, denn die französische Meinung, mit erheblich weniger Personal, als es früher die Reichsbahn hatte, den verwickelten Verkehr in Rheinland-Westfalen durchführen zu können, kann nur von Leuten vertreten werden, die nicht über die genügenden Erfahrungen verfügen.

Die Abgrenzung zwischen Reichsbahnverwaltung und Regie ist wie folgt vorgesehen:

Es verbleiben in rein deutscher Verwaltung:

Die rechtsrheinische Strecke in Baden einschließlich der umstrittenen Riedbahn von Mannheim über Groß-Gerau nach Frankfurt (Main), mit den Anschlüssen nach Germersheim, Speyer, Ludwigshafen, Worms ausschließlich (d. h. diese Bahnhöfe selbst unterstehen der Regie, aber bis in sie hinein verkehren die Züge unter Leitung der Reichsbahn). Die Strecke Frankfurt—Bad Homburg—Friedrichsdorf—Usingen—Weilburg—Eschhofen auf der Linie nach Limburg, wo die Taunusbahn über Idstein-Niederselters mündet. Das Stück bis Limburg und von dort nördlich bis Staffel ist Gemeinschaftsbetrieb. Von Staffel ab Reichsbahnbetrieb über Westerburg, Altenkirchen, Au usw. Hier schließt die englische Zone an, wo die Reichsbahn nach wie vor den Betrieb in der Hand hat. Die von dieser Linie östlich gelegenen Bahnen bleiben von der Regie unberührt. Auf den westlich davon gelegenen ist teilweise Gemeinschaftsbetrieb, einige kurze Stücke auch Reichsbahnbetrieb.

Rheinland-Westfalen: die Strecke Hamm—Unna—Schwerte—Mettmann (nach Düsseldorf), ebenso die südlich davon verlaufende Strecke über Barmen-Elberfeld nach Köln und die von diesen Bahnen nach Norden in das Ruhrgebiet führenden Stichbahnen bis Hattingen, Kupferdreh, Velbert, Ratingen (diese Bahnhöfe selbst in Regiebetrieb). Von Hamm bis Scharnhorst, von hier bis Dortmund Hauptbahnhof Gemeinschaftsbetrieb, Reichsbahnbetrieb von Dortmund-Süd nach Löttringhausen, Vorhalle und östlich davon.

Im Norden des Ruhrgebietes: deutscher Betrieb, auf der Strecke von Hamm über Lünen nach Dülmen und von hier auf der großen nach Holland führenden Durchgangslinie, die von Münster kommt, bis Wesel einschließlich, und alle Strecken nördlich davon.

— **Wiederaufnahme des Durchgangsverkehrs Frankfurt (Main)-Darmstadt.** Amtlich wird aus Frankfurt (Main) unterm 11. d. M. gemeldet: In der Nacht zum 12. Dezember wird der Personenzugverkehr auf der Strecke Frankfurt (Main)-Darmstadt wieder aufgenommen werden. Es verkehren zunächst nur Schnell- und Personenzüge, die auf den im besetzten Gebiet gelegenen Stationen nicht halten.

— **Bezettelung der Wagenladungen auf Anschlußgleisen.** Zu dem in Nr. 45, S. 743, d. Ztg. abgedruckten Bescheid der Reichsbahndirektion Dresden an die Handelskammer in Leipzig wird uns vom E.-O.-Inspektor Schwarzweller-Würzburg folgendes geschrieben:

„Ich gestatte mir einen Weg zu zeigen, durch den in den allermeisten Fällen die in dem Bescheid behandelte Schwierigkeit behoben werden kann. Es ist dies die Vorprüfung der Frachtbriefe vor der Übernahme der Wagen. Bei der Vorprüfung wird der Leitungsweg bahnseitig in den Frachtbrief eingesetzt und damit ist derjenige, der die Beklebezettel auszufertigen hat, sei es nun der Annahmebeamte oder der Versender, in der Lage, ihn in diese einzutragen. Ich habe dieses Verfahren in Landau, das ein städtisches Industriegleis mit etwa 70 Anschlüssen hat, schon vor fünf Jahren eingeführt, weil sich auch dort all die im Schreiben der Reichsbahndirektion Dresden aufgeführten Mißstände in unliebsamer Weise betriebsstörend bemerkbar gemacht hatten. Wohl sträubten sich die Versender anfänglich wegen des zum Teil weiten Weges zur Güterabfertigung; sie gaben aber ihren Widerstand bald auf, als sie sahen, daß die Bahn auf ihrer Anordnung stehen blieb und nur diejenigen Wagen übernahm, deren Frachtbriefe vorgeprüft waren."

— **Das Eisenbahnunglück in Kreiensen.** Vor der 2. Strafkammer des Landgerichts Braunschweig hatte sich der D. A. Z. zufolge der 26jährige Reservelokomotivführer Heinrich Ahlbrecht aus Hannover zu verantworten. Er war beschuldigt, am 31. Juli das große Eisenbahnunglück in Kreiensen verschuldet zu haben, bei dem bekanntlich 50 Menschen ums Leben gekommen sind. Auf Grund der Beweisaufnahme erkannte das Gericht Ahlbrecht nur der Transportgefährdung für schuldig und verurteilte ihn zu 1½ Jahren Gefängnis.

— **Halle-Hettstedter Eisenbahn.** Die Generalversammlung beschloß, den Reingewinn von 199 496 ℳ dem Erneuerungskonto zuzuführen. Die aufgekündigte Anleihe soll nicht, wie beabsichtigt war (vergl. Nr. 33, S. 542 d. Ztg.), mit dem 20fachen Betrage eingelöst werden, sondern an Stelle dieses als veraltet hingestellten Verfahrens mit 500 Milliarden Mark je Obligation.

— **Ein Umschlaghafen für Elbing.** Der Verband der Handelskammern Ostpreußens hat kürzlich eine Entschließung gefaßt, in der es heißt: „Die Errichtung des polnischen Korridors hat die Bedeutung Elbings als Hafenplatz für den Süden und Westen der Provinz Ostpreußen wesentlich gehoben. Nachdem 1922 die Fahrrinne im Haff auf die vorgeschriebene Solltiefe und darüber hinaus ausgebaggert worden ist, ist es auch wieder möglich, in Häfen wie Hamburg, Kiel und Stettin Frachtraum nach Elbing zu erhalten. Der Elbinger Schiffahrtsverkehr wird weiter steigen, wenn der Plan des Ausbaues und der Verlängerung des Oberländischen Kanals durchgeführt sein wird. Der von der Stadt Elbing in Bau genommene Industrie- und Handelshafen trägt dem mit Sicherheit zu erwartenden Verkehr Rechnung und schafft eine Umschlagstelle, die bereits restlos in Anspruch genommen und zur reibungslosen Bewältigung des Verkehrs nötig ist. Das Interesse der Provinz an diesen Bauten kennzeichnet sich dadurch, daß verschiedene, insbesondere Allensteiner, Firmen Lagerplätze am neuen Hafengelände gekauft haben. Nachdem die Provinz den Königsberger und Insterburger Hafenbauten eine finanzielle Unterstützung hat angedeihen lassen, ist die Bewilligung einer Beihilfe zum Ausbau des Elbinger Hafens ein Gebot der Gerechtigkeit. Hierzu liegt um so mehr Veranlassung vor, als Ostpreußen, das in verstärktem Umfang auf den Seeverkehr angewiesen ist, zurzeit nur einen einzigen Hafen besitzt.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

Am	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittliche Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
	errechnet über Goldmark		
23. 11. 1923 das	2,1fache	1 fache	1,44fache
30. 11. 1923 „	2,1 „	1 „	1,44 „
7. 12. 1923 „	2,1 „	1 „	1,44 „

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Der Spediteurverein Herrmann & Theilnehmer in Hamburg berichtet hierüber unterm 3. d. Mts. wie folgt: Der Monat November brachte die vollkommene Umstellung des Hamburgischen Umschlagsverkehrs auf die reine Goldbasis, die sich freilich nicht ohne mannigfaltige Schwierigkeiten vollzog. Es zeigten sich Erscheinungen, die in den besonderen Maßnahmen der

hiesigen staatlichen und wirtschaftlichen Kreise ihren Ursprung hatten, und von denen die an den meisten binnenländischen Plätzen anzutreffenden Zustände so wesentlich abwichen, daß die Hamburger Spediteure — die ja vornehmlich als Vertreter oder Beauftragte der nichthamburgischen Verladerkreise fungieren — in eine schwierige Lage gerieten, weil ihre Kundschaft für diese ihr selbst praktisch unbekannten Verhältnisse nicht das richtige Verständnis gewinnen konnte. Die Ausgabe von durch Deviseneinzahlung vollgedeckten Goldkonten der Hamburgischen Bank von 1923 führte hier nämlich früher als im übrigen Deutschland zur Ausbildung eines Goldzahlungsverkehrs, der zur Folge hatte, daß die Papiermark nur noch mit erheblichen Aufschlägen in Zahlung genommen wurde — ein angesichts der künstlichen Überbewertung, die der Berliner Zwangskurs der Reichsmark gab, nur allzu natürlicher Vorgang. Nachdem auch den Lohn- und Gehaltsempfängern von den Schlichtungsstellen ein Aufschlag bei Papiermarkzahlung zugesprochen war, ging am 23. November sogar die staatliche Kaiverwaltung dazu über, einen derartigen Aufschlag, und zwar in Höhe von 40 %, zu verlangen. Es liegt auf der Hand, daß, da die binnenländischen Verlader, an Goldzahlungsverkehr meist noch nicht gewöhnt, sich in der Regel weigerten, die Aufschläge anzuerkennen, die Spediteure in eine bedenkliche Zwickmühle gerieten, denn sie sollten Papiermark mit 40—50 % Aufschlag oder Gold zahlen und bekamen nur Papiermark ohne Aufschlag herein. Am 26. November machte die Kaiverwaltung dann weiter bekannt, daß sie Zahlung ihrer Gebühren in wertbeständigen Zahlungsmitteln verlange, was natürlich zunächst eine erhebliche neue Erschwerung für die Verlader und Spediteure bedeutete. Erfreulicherweise läßt aber die Entwicklung der letzten Tage — das stärkere Zuströmen von Rentenmark in den Verkehr und die Verringerung der Spannung zwischen dem internationalen und dem Berliner Zwangskurs für die Reichsmark — erhoffen, daß sich die Verhältnisse nunmehr erträglicher gestalten.

Im übrigen ist festzustellen, daß die Bestrebungen, die hohen Hamburger Umschlagsspesen abzubauen, nicht erlahmen. Die Kaigebühren, die am 5. November auf 42 ₰ für Güter der Klasse I und 27 ₰ für Güter der Klasse II festgesetzt worden waren, wurden am 12. November auf 30 bzw. 20 ₰ herabgesetzt und werden voraussichtlich eine weitere Verbilligung erfahren.

Der Verkehr war während des Monats November im allgemeinen ruhig und der Wasserstand auf den deutschen Flüssen durchweg noch gut. Wir befinden uns aber jetzt in einer Jahreszeit, wo mit dem plötzlichen Eintreten von Frost gerechnet werden muß, so daß die Verlader nicht mehr unbedingt auf die Wasserwege zählen können. Immerhin ist die Gefahr der Einwinterung solange kaum zu fürchten, wie das Wetter milde bleibt und es sich nur um kürzere Reisen, zumal bei Benutzung von Eildampfern, handelt, da es erfahrungsgemäß selbst bei starkem Frost doch eine Reihe von Tagen dauert, ehe die Schifffahrt zum Stillstand kommt.

Die Flußfrachten sind im vergangenen Monat zurückgegangen und stellen sich heute wie folgt: Magdeburg 0,50, Schönebeck 0,52, Barby 0,53, Aken 0,55, Halle 0,80, Torgau 0,74, Riesa 0,79, Dresden 0,85, Wallwitzhafen 0,57, Kleinwittenberg 0,62 Goldmark für 100 kg.

Die Goldmark ist gleich 1 Shilling und bei allen Papiermarkzahlungen gilt als Mindestkurs der amtliche Berliner Pfundbriefkurs des Geschäftsabschlusses.

Laube/Tetschen 10 tschech. Kronen für 100 kg alle Raten ohne Bugsierlöhne.

— **Aufruf des Kuratoriums der Stiftung Deutscher Eisenbahner-Kriegsteilnehmer-Dank.** Eisenbahner! Die Not ist groß! Das deutsche Volk hungert! Tausende von Hinterbliebenen unserer im Weltkriege gefallenen Berufskollegen sind nicht mehr in der Lage, sich selbst und die armen Waisen zu ernähren. Die Behörde ist am Ende ihres Könnens angelangt, trotz allen guten Willens. Ihre Mittel für Unterstützungen sind erschöpft, die Sozialpolitik ist zusammengebrochen. Wir wollen daher helfen und rufen Euch zur Mitarbeit auf: Helft in dieser Not! Es gilt jetzt, Hunger und Elend zu lindern und zu beseitigen, um die Ärmsten unter uns vor Verzweiflungsschritten zu bewahren, der Kampf gegen Hunger und Not ist Menschenpflicht, ist aber auch Pflicht gegenüber dem Vaterland zur Erhaltung des Staates. Dieser Aufgabe will sich mit ganzer Kraft die Stiftung Eisenbahner-Kriegsteilnehmer-Dank widmen. Die Unterstützungen müssen reichlicher fließen als bisher und der Geldentwertung angepaßt gegeben werden.

Ein starkes Band der Zusammengehörigkeit, ein einziger fester Wille, den Bedrückten und Beladenen zu helfen, möge uns zu geschlossener Gemeinschaft vereinen.

In jede Amtsstube, in jede Familie muß daher unser Ruf dringen: „Stillt die Hungernden, gebt den Frierenden die Mittel zu einem warmen Obdach! Gebt auch Kleidungs- und Wäschestücke, soweit sie entbehrlich gemacht werden können. Öffnet schnell Eure Kassen und leitet den Strom der Spenden und Gaben ohne Zögern an die nachbenannten Stellen ab.

Gebe jeder gern und reichlich bei jeder Gehalts- und Lohnzahlung, besonders im Hinblick auf das bevorstehende Weihnachtsfest, zu dem wir eine Bescherung der Kriegswaisen bereits in die Wege geleitet haben.

Spenden nehmen die Dienststellenvorsteher und die bei den Reichsbahndirektionen aus Anlaß der Opfersammlung zu Anfang dieses Jahres gebildeten Ausschüsse entgegen. Die gesammelten Spenden sind, damit sie nicht durch Bank- und Postscheckspesen aufgezehrt werden, unmittelbar an das Kuratorium der Stiftung Charlottenburg, Suarezstr. 41 mittels Einschreibebrief als „Eisenbahndienstsache“ abzuführen.“

— **Personalnachrichten.** Der Reichspräsident hat den Reichsbahndirektionspräsidenten Vogt in Breslau zum Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium — Eisenbahnabteilungen — ernannt.

Bei der Reichseisenbahnverwaltung sind in den Ruhestand versetzt worden: die Abteilungsdirektoren einer Reichsbahndirektion Hannemann in Königsberg (Pr.), Lauer in Oppeln und Pusch in Essen, die Oberregierungsbauräte, Geheimen Bauräte Merkel in Mainz, Wehde in Berlin, Drum in München, Haase in Dresden und Stieler in Frankfurt (Main), die Oberregierungsräte Hahn, Welzel, Stindt, Strehl in München und Engelbrecht in Augsburg, die Oberregierungsbauräte Sachse in Magdeburg, John in Essen, Schwemann in Elberfeld, Düwahl in Stettin, Reif in Augsburg, Schönherr in Dresden, Moeller in Hannover, Cuny in Elberfeld, Siegfried Fraenkel in Cassel, Ritze in Königsberg (Pr.), Rudolf Abel, Friedrich, Franz Wagner und Stöcker in München sowie Bisle in Kempten, die Regierungsräte Heinrich Meyer in Stralsund, Nissen in Hamburg, Karl Schmidt, Heckenstaller, Bach, Wunder, Oberniedermayer und Peißner in München, Badewitz in Weiden (Opf.), Kind in Karlsruhe, Haustein, Metzner und Goldhan in Dresden, die Regierungsbauräte Geheimen Bauräte Heinrich Schäfer in Altona, und Bruck in Breslau, die Regierungsbauräte, Oberbauräte Ernst Winter in Dresden und Paul Herrmann in Schwarzenberg, die Regierungsbauräte Bartmer in Coesfeld, Giesecke in Münster (Westf.), Beeck in Bremen, Büchner in Rochlitz und Waldmann in Würzburg, die Eisenbahnamtmänner, Eisenbahndirektoren Arendt und Ernst Schmidt in Schwerin (Meckl.), die Eisenbahnamtmänner, Rechnungsräte Pülm in Frankfurt (Main), Heinel, Deneser und Kintscher in Berlin, Januschek in Breslau, Hermann Franke in Münster (Westf.), Brandes und August Rohde in Hannover, Rückeis in Bischofsheim, Rotter in Königsberg (Pr.), Schubert in Düsseldorf-Derendorf, Hiddemann und Nückel in Hagen (Westf.), Schloßmann in Gera (Reuß), Stockmann in Erfurt, Schaffer in Essen, Niederleitner in Gelsenkirchen, Hecker in Leipzig, Eulen, Stein, Walter und Speckmann in Oldenburg, Burckhardt in Chemnitz, Koglin und Schimansky in Schwerin (Meckl.) sowie Schilz in Trier, Priemer in Chemnitz, Hauser in Offenburg, Brünner in Mannheim, Weiß in Heidelberg, Kneher in Stuttgart, Hösle, Weinisch, Dietrich und Kühlwein in München, Sabalitschka in Augsburg, Klag und Niess in Ludwigshafen (Rhein), Willenbacher in Lindau (Pfalz), Sonntag und Höltzel in Stuttgart, Wundtke in Peiskretscham, Kroher in Kaiserslautern und Lippold in Würzburg.

Der Eisenbahnamtmann, Rechnungsrat Hintze in Königsberg (Pr.) ist gestorben.

Österreich.

— **Wiener Stadtbahn.** (Vgl. Nr. 44, S. 731 d. Zt.). Die langwierigen Verhandlungen zwischen dem Bunde und der Gemeinde Wien wegen Überlassung der Wiener Stadtbahnlinien an die Gemeinde für Einführung des elektrischen Betriebes sind zu einem günstigen Abschluß gelangt. Der Bürgermeister hat den Auftrag erteilt, die Vorarbeiten sofort in vollem Umfang aufzunehmen. Zunächst wird die Vergebung der Fahrbetriebsmittel und deren elektrischer Ausrüstung erfolgen. Die Arbeiten am Bahnkörper werden sofort nach der tatsächlichen Übergabe des Bahnkörpers beginnen.

— **Neubildung des Verkehrsverbandes.** Die in den einzelnen Bundesländern auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs tätigen Landesorganisationen haben die Neubildung des österreichischen Verkehrsverbandes als Vereinigung sämtlicher österreichischer Fremdenverkehrsorganisationen beschlossen und für das Jahr 1924 gemäß den Satzungen den Landesverband für Fremdenverkehr in Wien und Niederösterreich mit der Geschäftsführung betraut.

Übrige europäische Länder.

— **Tarif- und Verkehrsnachrichten aus Finnland.** Die Tarife der finnländischen Eisenbahnen sind, wie der „Allgemeine Tarifanzeiger“ (Wien) schreibt, im Gegensatz zu jenen der meisten übrigen europäischen Bahnen, seit Monaten stabil und haben keinerlei wichtige Veränderungen erfahren. Die Betriebsergebnisse der finnländischen Staatseisenbahnen dürften auch im laufenden Jahre günstig sein und einen nicht unbeträchtlichen Einnahmenüberschuß aufweisen.

— **Eisenbahnen in Lettland.** Die Ende November in Riga beendete — vierte — Konferenz zwischen Lettland und Rußland über den russischen Transitverkehr faßte folgende Hauptbeschlüsse. Der Naturalausgleich im Güterwagenverkehr wird entsprechend den zwischen Estland und Rußland zuletzt vereinbarten Grundsätzen eingeführt. Die Zollnachschau der Güter erfolgt nicht mehr an der Grenze, sondern die unter Plombenverschluß des Absenders beförderten Güter werden auf der Bestimmungsstation zollamtlich behandelt.

Für den Personenverkehr wurde eine direkte Verbindung ohne Umsteigen zwischen Riga und Petrograd über Ritupe (lettländische Grenzstation)—Ostrow—Pskow als zweckmäßig anerkannt.

Die Verträge über die Gemeinschaftsbahnhöfe Ritupe (an früherer russischer Nordwestbahn), Indra (an früherer Riga—Oreler Bahn) und Silupe (an früherer Moskau—Windau—Rybinsker Bahn) wurden einer Umarbeitung unterzogen.

„Latwijas Westnehsis“ hebt bei dem Gange der Verhandlungen den Willen der sowjetrussischen Vertreter nach Herbeiführung einer Einigung, die dann auch erreicht wurde, hervor. Spode.

— **Die russische Eisenbahnreklame** ist — ähnlich wie bei der deutschen Reichsbahn — monopolisiert bei einer gemischten staatlichen Organisation „Transpetschatj“, die das ausschließliche Recht zur Ausbeutung der Reklame in der Enteignungszone der Bahnen und Wasserstraßen hat. Es werden daher nur Plakate zugelassen mit dem Visum der Vertreter der „Transpetschatj“. Alle Aushänge sind gebührenpflichtig. Ausnahmen bestehen nur für Reklamen staatlicher und Parteiorgane, die Plakate rein politischen Charakters (sog. Agitations-Propaganda) ohne gewerbliche oder kommerzielle Zwecke aushängen wollen. Solche Plakate sind gebührenfrei nach Zustimmung der Verwaltung der „Transpetschatj“, die ein Ersuchen an alle örtlichen Dienststellen der „Staatlichen Politischen Verwaltung“ (früher „Tscheka“ jetzt „Gpu“) erläßt, um Hilfe bei Feststellung von Personen, die die Rechte der Gesellschaft durch unbefugtes Aushängen von Reklamen und Anschriften verletzen.

Der „Transpetschatj“ sind neben dem Reklamemonopol weitere Aufgaben zugewiesen. Als Verlagsorgan des Kommissariats für Verkehrswesen hat sie verschiedene Zeitschriften herauszugeben, alle polygraphischen Arbeiten bestimmter Eisenbahnen übernommen, endlich die Pressetätigkeit informatorischer Art für das Volkskommissariat für Verkehrswesen und seine Dienststellen auszuüben.

Die Finanzierung der „Transpetschatj“ erfolgt durch die Bahnen und Banken. Spode.

— **Elektrisierung der russischen Eisenbahnen.** Zurzeit wird eine Reihe großer elektrischer Kraftwerke in Rußland gebaut — das Wolchowskische, Kaschirskische, Schaturskische, Schterowskische u. a. Nach dem bisherigen allgemeinen Plane für die Elektrisierung der russischen Bahnen, der im Jahre 1920 durch den wissenschaftlich-technischen Ausschuß des Verkehrskommissariats ausgearbeitet wurde, sollte die Elektrisierung nur bei „Über-Hauptbahnen“ einsetzen. Der Verkehr auf den Eisenbahnen wächst nun zwar allmählich, aber nicht in dem Maße, um in den nächsten Jahren die russischen Eisenbahnen als „Über-Hauptbahnen“ einschätzen zu können. Augenblicklich bietet sich daher als Aufgabe die schrittweise Elektrisierung einzelner Teile des Eisenbahnnetzes, die im wirtschaftlichen Bereiche des Einflusses bestehender, im Entstehen begriffener oder zur Erbauung bestimmter, genügend leistungsfähiger Kraftwerke liegen.

Im nächsten Jahrzehnt können vor allem einzelne Teilstrecken der Eisenbahnen in folgenden Bezirken elektrisiert werden: Moskau, Petrograd, Donez, Ural und außerdem im Kaukasischen, wo dies aus Verkehrsrücksichten nötig ist. Insbesondere der Moskauer Bezirk ist für die Elektrisierung völlig herangereift, da der Umfang des Vorortverkehrs schon jetzt nicht nur den Vorkriegsverhältnissen gleich ist oder über diese hinausgeht, sondern auch die höchsten Verkehrszahlen des Jahres 1916 übersteigt, und zwar bei scharf betonter Neigung zu weiterem starken Anwachsen. Dies hängt zusammen mit der Wohnungskrisis in Moskau und mit der Umwandlung Moskaus in den allgemeinen Verwaltungsmittelpunkt der Republik. Wenn man etwa 1—2 Jahre auf die Ausarbeitung der technischen Grundlagen, Erhebungen und auf die Zusammenstellung der Projekte der ersten Linien rechnet, so schlägt der wissenschaftlich-technische Ausschuß vor, an die allmähliche Elektrisierung in den Jahren 1925—1926 heranzutreten. Dr. S.

— **Stillegung des polnisch-rumänischen Eisenbahnverkehrs.** W. T. B. teilt aus Lemberg unterm 9. d. Mts. mit: Wie die Blätter melden, hat die rumänische Eisenbahn wegen Nichteinhaltung der polnisch-rumänischen Eisenbahnkonvention durch die polnischen Behörden die Weiterbeförderung der aus Polen eingetroffenen Güterzüge eingestellt. Infolge dieser Maßregel haben sich an der polnisch-rumänischen Grenze große Massen von Güterwagen angesammelt. Der Verkehr ist vorläufig gänzlich unterbunden.

— **Rückgabe von Privatwagen an die Eigentümer in den österreichischen Nachfolgestaaten.** Der Prager Tarif- und Speditionsanzeiger „Globus“ berichtet, daß die Auflösung des „Comité de circulation“ bevorstehe. Das Komitee hatte zur Aufgabe, den alten österreichischen Wagenpark — den öffentlichen wie den privaten — festzustellen und zu verteilen. Hinsichtlich der öffentlichen Wagen ging alles glatt; da konnte auf die Feststellung sofort die faktische Zuteilung folgen, und sie mußte folgen, da sich sonst gewaltsam Selbsthilfe durchgesetzt hätte. Bezüglich der Privatwagen geht es sehr langsam und unsicher oder es geht überhaupt nicht. Und da den Privateigentümern keine Gewalt zusteht, sind sie auf die Arbeiten des Komitees angewiesen und diese Arbeiten des Komitees sind unfertig und halb. Unfertig, weil nicht alle Wagen festgestellt sind; weil nicht bezüglich aller Wagen der Standort, die Zugehörigkeit und Austauschfähigkeit feststeht, weil die Vorbehalte hinsichtlich der Beute und Beutefähigkeit nicht überprüft und entschieden wurden, weil somit die Grundlagen und Anträge für den vorzunehmenden Austausch nicht festgestellt und durchgeführt wurden.

Der „Globus“ knüpft daran folgende Bemerkungen: Wenn wir auch davon absehen, daß es prinzipiell mit der Zugehörigkeit zur Haager Konvention unvereinbar ist, an Privateigentum Kriegsbeute zu machen, so war es doch die Pflicht des Komitees, bei jedem unter dem Deckmantel der Kriegsbeute festgehaltenen Wagen die genauen Daten von Zeit und Ort der Beschlagnahme festzustellen. Dies alles ist uns das Komitee schuldig geblieben; nicht bloß der Industrie- und Handelswelt, sondern auch seinem Hauptgläubiger — dem Hohen Rat — der es eingesetzt hat. Das Komitee ist heute nicht in der Lage, festzustellen, welche Privatwagen des alten österreichischen Parks von Serbien und Rumänien unter Beseitigung der alten Zugehörigkeitsmerkmale in den alten serbischen und rumänischen Fahrpark eingereiht wurden. Und doch ist dies von großer Wichtigkeit und kann nicht damit entschuldigt werden, daß über einen großen Teil der Privatgüterwagen volle Aufklärung geschaffen wurde. Denn wenn in sieben Staaten Wirtschaftsfrieden begründet werden soll, dann darf keine halbe Arbeit geliefert werden, dann dürfen die Friedensstifter nicht hinter ihrer hohen Sendung zurückbleiben und dürfen es nicht zulassen, daß die enttäuschten Privatwagenbesitzer ihre Klagen vor den Hohen Rat bringen. Es handelt sich um weit über 2000 Kesselwagen, die noch zurückgegeben werden sollen, d. s. weit mehr als 10 Millionen Schweizer Franken. Alle Staaten haben das gleiche Interesse, daß das vom Hohen Rate zu diesem Zwecke eingesetzte Comité de circulation diese Aufgabe voll und ganz erfüllt. Es wäre unbedacht, wegen geringfügigen Rückstandes die Früchte einer fünfjährigen Arbeit durch vorzeitige Auflösung in Frage zu stellen.

— **Der Voranschlag für die tschechoslowakischen Staatseisenbahnen.** Die Ergebnisse der tschechoslowakischen Staatseisenbahnen für 1924 sind nach dem „Globus“ (Prag) wie folgt veranschlagt. Die Einnahmen sollen 4 602 000 000 Kč betragen gegen 4 951 000 000 Kč im Jahre 1923. Die Einnahmen sind daher für dieses Jahr um 300 000 000 Kč geringer veranschlagt als im Jahre 1923. Da zu den Einnahmen gegenüber 1923 die Einnahmen der Außig—Teplitzer Eisenbahn und der Buschtěhrader Eisenbahn zukommen und da das Eisenbahnministerium einen um 10 % stärkeren Verkehr annimmt, erklärt sich der Abfall an Einnahmen daraus, daß das Eisenbahnministerium in Form des Verzichtes auf den Anteil an der Frachtsteuer mit einem Ausfall von etwa 700 Millionen tschech. Kronen rechnet, der durch die Einnahmen der Außig—Teplitzer und Buschtěhrader Eisenbahn und den Verkehrszuwachs teilweise aufgehoben wird. Die Ausgaben sind mit 4 174 000 000 gegen 4 206 000 000 Kč veranschlagt, also um etwa 30 000 000 Kč geringer. Nun ist aber zu berücksichtigen, daß im Jahre 1923 Teuerungszulagen nicht veranschlagt wurden. Tatsächlich erscheinen deshalb die persönlichen Ausgaben für das Jahr 1924 um 400 000 000 Kč höher als im Jahre 1923. Wenn das Eisenbahnministerium trotzdem mit einer Ersparung in den Ausgaben rechnet, kommt dies da-

von, daß es bei den sachlichen Ausgaben eine Ermäßigung von 1 700 000 000 auf 1 300 000 000 Kč annimmt. Diese Ermäßigung macht über 400 000 000 Kč, d. i. über ein Viertel der Ausgaben des Jahres 1923, aus, obschon in den Ausgaben für 1923 die Ausgaben der Buschtěhrader Eisenbahn nicht enthalten waren. Ob eine derartige Herabsetzung der sachlichen Ausgaben möglich sein wird, wird die Zukunft lehren. Im ganzen ergibt der Voranschlag bei 4 603 000 000 Kč Einnahmen und 4 206 000 000 Kč Ausgaben einen Überschuß von 400 000 000 Kč. Dieses Ergebnis wäre selbstverständlich ein ungemein günstiges. Vergleicht man freilich mit diesem Ergebnisse die veranschlagten Ergebnisse der vom Staate garantierten Lokalbahnen, so ergibt sich ein gewisser Widerspruch, denn diese Lokalbahnen weisen bei 55 Millionen Einnahmen eine Ausgabe von 70 Millionen auf, so daß der Betriebsfehlbetrag bei diesen Bahnen 15 Millionen, d. i. etwa 20 % der Ausgaben, ausmacht. Ob es demgegenüber den eigentlichen Staatsbahnen möglich sein wird, einen derartigen Betriebsüberschuß zu erzielen, bleibt zweifelhaft.

— Zentraleisenbahnrat der tschechoslowakischen Republik. In der Frühjahrssitzung des Zentraleisenbahnrates wurde, wie der Allg. Tarif-Anz. (Wien) berichtet, ein zehngliedriger Ausschuß mit der Aufgabe betraut, der nächsten Plenarsitzung Vorschläge über eine Reorganisation (Kommerzialisierung) der Staatsbahnverwaltung und über eine Verbesserung der Geschäftsordnung des Zentraleisenbahnrates vorzulegen. Über das Ergebnis der Beratungen hat der Obmann des genannten Ausschusses Dr. Ulrich in der Plenarsitzung des Zentraleisenbahnrates vom 28. November berichtet. Der Reorganisationsausschuß kam zu der Überzeugung, daß im Hinblicke auf die Schwierigkeit dieser Frage vorerst die wirtschaftlichen Körperschaften um ihre gutachtliche Meinung zu befragen sind. Erst nach Abschluß dieser Rundfrage und nach Unterrichtung über verschiedene Fragen des inneren Dienstes der Staatsbahnverwaltung wird der Ausschuß in der Lage sein, geeignete Vorschläge zu erstatten.

— Italienische Eisenbahnpläne. Die italienische Untersuchungskommission für den Bau einer neuen direkten Schnellzuglinie von Oberitalien nach Rom macht in einer Veröffentlichung bekannt, daß sie sich auf Grund der vorgenommenen technischen, finanziellen und wirtschaftlichen Untersuchung überzeugt habe, daß nur durch die Schaffung einer bedeutenden Großverkehrslinie die Frage zur Bewältigung des Verkehrs zwischen Mailand und Rom gelöst werden könne, so daß sowohl die Interessen der Bevölkerung als auch diejenigen der Regierung gewahrt bleiben.

Die wichtigsten bestehenden Verbindungen zwischen Mailand und Rom sind heute: 1. die Linie über Giovi-Genua mit 649 km, die in beiden Richtungen in 13 Stunden und 55 Minuten durchfahren werden, 2. über Borgo San Donnino-Sarzana mit 617 km, die in 12 Stunden durchfahren werden, 3. über Bologna-Pistoia-Florenz mit 665 km, die in 13 Stunden und 18 Minuten durchfahren werden, 4. eine Linie über Bologna-Florenz-Brato ist zurzeit im Bau, durch welche die Linie Mailand-Rom um 33 km abgekürzt wird, so daß sie noch 632 km mißt, die in 12 Stunden durchfahren werden. Die Prüfungskommission ist jedoch der Ansicht, daß eine Linie Mailand-Forli-Rocca-San Godenzo-Stia-Arrezzo-Rom aus mancherlei Gründen vorzuziehen sei. Sie mißt nur 617 km, ist also noch um 17 km kürzer als die zurzeit im Bau begriffene Linie Bologna-Florenz. Diese Linie durchschneidet den Apennin, wo er am schmalsten ist, weist vorzügliche Gefällverhältnisse auf und kann daher in 8 oder weniger Stunden durchfahren werden, so daß also eine ganz bedeutende Zeitersparnis möglich wäre. Wenn dann auch noch das Teilstück Porto Corsini-Ravenna-Forli gebaut sein wird, wird eine direkte Verbindung der beiden Küstenbahnnetze mit dem mittelitalienischen Eisenbahnnetz geschaffen sein wie auch eine bessere direkte Verbindung der beiden Küstennetze unter sich.

— Italien, die Schweiz und die Centovallibahn. Anläßlich der soeben stattgehabten Eröffnungsfeier für die Centovallibahn schreibt der Mailänder „Sole“ u. a.: Der Bau und die erste Ausstattung der neuen italienisch-schweizerischen Bahn hat für die italienische Strecke eine Ausgabe von ungefähr 26 Millionen Lire und für die schweizerische Strecke 6 Millionen Schweizer Franken erfordert. Die neue Bahn hat eine große Bedeutung für die lokalen Interessen, denn sie dient einer Bevölkerung von 30 000 Köpfen und ermöglicht die Verwertung der Bodenerzeugnisse des Hochtales Vigezzo und der beiden Seitentäler; zweifellos wird sie auch der blühenden Fremdenindustrie jener Täler neuen Ansporn geben und für die zahlreichen Besucher des Lago Maggiore einen weiteren Anziehungspunkt bilden. Die neue Linie stellt die kürzeste Verbindungslinie dar zwischen der italienischen und französischen Schweiz und auch der Zentralschweiz (Bern). Es werden etwa 200 000 italienische Schweizer und dreimal so viel französische und bernische Schweizer von dem neuen Verkehrsweg Nutzen ziehen. Aber abgesehen von diesen wirtschaftlichen Werten hat die Bahn Domodossola-Locarno auch einen hohen moralischen Wert im Gefolge, denn sie ist ein neues Band zwischen der helvetischen Republik und dem Königreich Italien und wird ein neues Werkzeug sein für die immer herzlicher werdenden Beziehungen zwischen den beiden Staaten und wird zur Erreichung des Friedens beitragen, dessen ganz Europa so dringend bedarf.

— Die französischen Eisenbahnen und die Internationale Verkehrs- und Transitkonferenz. Über die bereits in Nr. 48, S. 800 d. Ztg. erwähnte Konferenz schreibt die Schweiz. Verkehrs-Korresp.: Die zurzeit in Genf tagende allgemeine Verkehrs- und Transitkonferenz, die auf Grund des Völkerbundpaktes einberufen wurde, befaßt sich auch mit der Aufstellung einer internationalen Konvention zur Erleichterung des Eisenbahnverkehrs für Personen und Güter. Dieser internationalen Konvention erwächst nun aber in den französischen Eisenbahngesellschaften eine mächtige Gegnerschaft. Bei Gelegenheit des im Oktober in Paris stattgehabten Kongresses des internationalen Eisenbahnverbandes wurde der Entwurf für die internationale Konvention besprochen und die französischen Eisenbahngesellschaften stimmten im großen und ganzen den allgemeinen Bestimmungen bei, verwahrten sich aber gegen die Zumutung größerer Ausgaben für etwaige Neuerungen. Ausdrückliche Vorbehalte aber machen nun die französischen Bahnen in bezug auf die Tariffragen. Die internationale Konvention verlangt, daß die Staaten sich verpflichten, ihre Tarife im Interesse des internationalen Verkehrs zu vereinheitlichen oder doch wenigstens den Tarifen eines Nachbarstaates nicht zu schaden. Die französischen Bahnen aber sagen: Jeder Staat soll Herr bleiben über seine innere Tarifpolitik. Den Tarifen soll möglichst große Freiheit und Biegsamkeit gelassen werden. Der Grundsatz der Zulassung einer äußeren Intervention im Tarifwesen der Eisenbahnen ist unvereinbar mit den Souveränitätsrechten eines Staates.

— Die Politik und die Bahnen von Elsaß-Lothringen. Die französische Regierung vertritt bekanntlich den Standpunkt, daß das elsässisch-lothringische Bahnnetz der französischen Ostbahn einverleibt werden solle, aber im Elsaß wehrt man sich mit Händen und Füßen gegen ein solches Vorgehen. In Straßburg möchte man gerne die Direktion und Verwaltung der Bahn in der Nähe haben und nicht in Paris und ist der Ansicht, daß die Bahn an der Entwicklung des Hafens interessiert ist, während für die Ostbahn der Straßburger Hafen eine Sorge mehr wäre unter hundert anderen. Dann befürchtet man, daß der Betrieb unter der Ostbahn zu wünschen übrig lassen würde, da die Ostbahn zu wenig geschäftsmäßig verwaltet werde. Unter gewissen Bedingungen wäre man zu haben für einen Anschluß an die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn, weil das ganze Netz der Ostbahn in westöstlichem Geiste orientiert ist, das elsässische Netz aber in nordsüdlicher Richtung mit der Lyoner Gegend als Hinterland. Wenn man aber unter allen Umständen die Einverleibung in das Netz der Ostbahn wünsche, dann solle man wenigstens bis nach der Herstellung der Vogesendurchstiche warten. Den gleichen Standpunkt vertritt auch die Hafendirektion. Ganz anders ist der Standpunkt der Handelskammer von Mülhausen. Man sagt sich da: Da nun einmal das ganze französische Bahnnetz ein konzentrisches ist, mit Paris als Mittelpunkt, so hat es keinen Wert, diese Orientierung nach dem Brennpunkt des Landes für das elsässisch-lothringische Netz zu ändern. Was den Hafen von Straßburg anbelangt, so mögen sich die Straßburger hierin keinen Illusionen hingeben, denn, wenn einmal der Grand Canal d'Alsace im Betrieb sein wird, dann werden die von Süden und in entgegengesetzter Richtung kommenden Güter an Straßburg vorbeifahren. Wenn der Straßburger Hafen auf seine Rechnung kommen soll, dann muß er das Ein- und Ausgangstor von Ostfrankreich werden und hierbei müssen ihn die Vogesendurchstiche unterstützen. Die Herstellung der Verbindungslinien durch die Vogesen (Saint-Maurice-Wesserling, Saint-Dié-Saales, Saint-Dié-Sainte-Marie-aux-Mines [Markirch]) kostet aber rd. 500 Millionen, und dieser Kredit kann nur mit Hilfe der Ostbahn beschafft werden. Auf sich selbst gestellt wird das elsässisch-lothringische Bahnnetz in Schulden kommen, weil seine Betriebsbedingungen kostspielig sind, und weil ihm die Ostbahn unter diesen Umständen mit Tarifunterbietungen zusetzen würde, was auf der anderen Seite des Rheines später die badische Rheinlinie auch tun wird. — Auch die Handelskammer von Metz hat sich für den Anschluß an die Ostbahn ausgesprochen, aber mit der Abweichung, daß nur das Teilstück von Pagny an der Mosel bis Metz angeschlossen würde, denn in Metz scheint man mit der Ostbahn bereits schlechte Erfahrungen gemacht zu haben. — In Saargemünd ist man auf die Ostbahn nicht gut zu sprechen, weil man dort mit den Zuganschlüssen nicht besonders gut gefahren ist, und der Ostbahn vorwirft, sie habe es während 48 Jahren immer weniger verstanden, die lothringische Bevölkerung für die Reise nach

Nancy zu ermutigen, und weil die Ostbahn den Handelsanschluß nach Saarbrücken immer bevorzugt.

Die lautesten Gegner eines Anschlusses an die Ostbahn sind aber die elsaß-lothringischen Eisenbahner, die in einer Tagesordnung vom 27. September gegen den Anschluß dieselben Gründe anführten, wie die Straßburger, und noch beifügten, daß man über die Wünsche und Forderungen der 40 000 Angestellten und Arbeiter leicht hinweggehe und es vergesse, welche Dienste diese während der Ruhrbesetzung geleistet hätten. Sie fürchten außerdem, gewisser Vorteile verlustig zu gehen und auf das ganze Netz der Ostbahn verteilt zu werden. Nun hat sich, wie ein Mitarbeiter des „Oeuvre“ berichtet, auch die Parteipolitik in die Angelegenheit hineingemischt. Die Regionalisten führen einen heftigen Kampf gegen den Anschluß an die Ostbahn, der selbst auf den Kanzeln der Kirchen weitergeführt wird. In dieser Frage marschieren Katholiken und Kommunisten zusammen. Jene schreien, man wolle ihnen ihre Bahnen wegnehmen, und diese zetern, man wolle ein Staatsbahnnetz dem Kapitalismus ausliefern. So stehen die Dinge und man weiß auch in Paris, daß man es mit einer heiklen Sache zu tun hat.

— **Verschleuderte Millionen.** Der Generalberichterstatter über das Budget im französischen Senat, Henry Berenger, hat auf einer Reise durch die Staaten der kleinen Entente die Lebensfähigkeit dieser Staaten festgestellt und beantragt, einen Betrag von 1,5 Milliarden für diese Staaten in das Budget für 1923 aufzunehmen. Der Pariser „Quotidien“ weist nun aber darauf hin, daß Frankreich viel dringendere Aufgaben zu lösen habe, da das große Programm der öffentlichen Bauten und der sozialen Werke wegen Geldmangels ungelöst und unerfüllt bleibt. Was kann Frankreich zurzeit mit anderthalb Milliarden tun?, frägt er, und antwortet: Den Kanal von der Loire zur Rhone herstellen, der endlich das Industriebecken von St. Etienne erschließen würde und der gemäß dem Bericht des Studienkomitees von 1918 von Roanne aus über Saint-Rambert, Rotarieux, Saint-Chamond, Rive-de-Giers nach Givors gehen und rund 400 Millionen Franken kosten würde, ferner den Kanal von Marseille zur Rhone, der im Bau begriffen ist und dessen Vollendung noch etwa 200 Millionen beanspruchen dürfte. Eine Milliarde beansprucht der Verbindungskanal von der Garonne zur Loire, der den Atlantischen Ozean und damit die Häfen von Bordeaux und La Rochelle mit dem Osten Frankreichs, mit der Schweiz und mit Mitteleuropa verbinden würde. Der „Quotidien“ schließt seinen Artikel mit den Worten: „Darum wollen wir nicht, daß französisches Geld ins Ausland abwandert!“

— **Nochmals die spanischen Eisenbahnen und die neue Regierung.** Die Militärregierung in Spanien widmet fortgesetzt dem Eisenbahnwesen ihre Aufmerksamkeit (s. a. Nr. 43 und 46 dieser Ztg.). Sie hat nicht weniger als 25 Sonderausschüsse eingesetzt, um die Rechnungslegung der Eisenbahnen zu prüfen. Die Ausschüsse sind zwar fleißig bei der Arbeit, man verspricht sich aber von ihrer Arbeit nicht viel Erfolg, im wesentlichen, weil enge Beziehungen zwischen den Vorsitzenden der Ausschüsse und den Leitern der Eisenbahnen bestehen, die beide aus dem Staatsdienst hervorgegangen sind. Obgleich es in keinem anderen Geschäftszweig in Spanien so ordentlich und ehrlich zugehen soll wie bei den Eisenbahnen, scheint man doch anzunehmen, daß die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Vorsitzenden der Ausschüsse und den Leitern der Eisenbahnen verhindern werden, daß in den Berichten der Ausschüsse die Mißstände bei den Eisenbahnen schonungslos aufgedeckt werden. — Durch eine Königliche Verordnung war den Eisenbahnen gestattet worden, bis zum 11. November einen Zuschlag von 15 % zu den Tarifsätzen zu erheben; die Gültigkeit dieser Bestimmung ist bis Ende des Jahres verlängert worden, und daraus glaubt man schließen zu können, daß die Regierung die Absicht hat, bis dahin das Eisenbahnwesen neu zu regeln.

Um Tarif- und Betriebsfragen zu erörtern, ist dem Obersten Eisenbahnrat ein Beirat beigegeben worden, dem zwei Regierungsvertreter, zwei Vertreter der Eisenbahnen und drei Mitglieder aus Handel, Gewerbe und Landwirtschaft angehören. Betreffs der Vertreter der Eisenbahnen wird mißbilligend darauf hingewiesen, daß sie gerade den beiden Eisenbahngesellschaften angehören, deren Verhältnisse am meisten der Neugestaltung bedürfen. Außer den Gutachten der genannten Ausschüsse liegen der Regierung noch eine große Anzahl Anträge, die Neuregelung des Eisenbahnwesens betreffend, vor, darunter solche der Handelskammern, der Eisenbahnangestellten und vieler anderer Kreise, die alle ihre eigenen Wünsche in bezug auf das Eisenbahnwesen haben. Diese Wünsche weichen, nach den Erfahrungen der letzten Jahre zu schließen, stark voneinander ab, und es wird für die Regierung nicht leicht sein, eine Entscheidung zu treffen, die auch nur einen Teil von ihnen befriedigt. Was für Pläne die Regierung in bezug auf die Eisenbahnen hat, scheint sie selbst noch nicht zu wissen, wenigstens hat sie noch nichts darüber verlauten lassen. Man ist auf ihre Entscheidung ziemlich gespannt.

— **Die englische Arbeiterpartei und die Eisenbahnen.** In ihrer Kundgebung für den im Gang befindlichen Wahlfeldzug fordert die englische Arbeiterpartei wieder einmal die Verstaatlichung der Eisenbahnen, der Bergwerke, der elektrischen Kraftwerke und die Fortentwicklung der städtischen Betriebe. Sie verspricht dabei den Arbeitern angemessene Löhne und eine verbesserte Regelung der Arbeitszeit. Ob die verstaatlichten Eisenbahnen auch vom Staate betrieben werden sollen oder ob man sich mit Staatsbesitz bei Privatbetrieb begnügen will, wird offengelassen. Von den Eisenbahngesellschaften wird, wie immer, wenn der Plan einer Verstaatlichung auftaucht, darauf hingewiesen, daß Staatsbetrieb aus politischen Gründen eine Unmöglichkeit sei, weil keine Regierung, namentlich keine solche der Arbeiterpartei dem Drucke von 600 000 Eisenbahnarbeitern und -angestellten widerstehen könnte, wenn sie höhere Löhne und sonstige Verbesserungen der Arbeitsbedingungen verlangen, ohne danach zu fragen, ob die Betriebseinnahmen die derart erhöhten Ausgaben decken. Kein Staat kann, so sagt Railway Gazette bei Besprechung der Angelegenheit, die Tarife herabsetzen, erleichterte Beförderungsbedingungen einführen und zu gleicher Zeit die Löhne erhöhen, die Arbeitszeit verkürzen und dabei die Eisenbahnen zu einem gewinnbringenden Unternehmen machen. Bei einer Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen würden deren Nebenbetriebe, die Häfen, Dampfer und Gasthäuser besondere Schwierigkeiten bereiten. Der Staat könnte sie kaum übernehmen, ohne mit den entsprechenden Privatbetrieben in einen nicht zu rechtfertigenden Wettbewerb zu treten; wenn er sie aber nicht übernähme, würde den Staatsbahnen eine sehr wesentliche Einnahmequelle fehlen. Die Forderung der Arbeiterpartei, die englischen Eisenbahnen zu verstaatlichen, hat wohl jetzt ebenso wenig Aussicht, erfüllt zu werden, wie sie es bei den verschiedenen Malen, zu denen sie bereits erhoben worden ist, gehabt hat.

Fremde Erdteile.

— **Ausgaben der amerikanischen Eisenbahnen.** Im Gegensatz zu Europa im allgemeinen und England im besonderen sind in den Vereinigten Staaten die Arbeiter voll beschäftigt. Das wird zu einem sehr erheblichen Teil darauf zurückgeführt, daß die Eisenbahnen in der letzten Zeit erhebliche Mittel aufgewendet haben, um ihre Anlagen und deren Ausrüstung wieder auf den Vorkriegsstand zu bringen, nachdem sie während des Krieges und in der ersten Zeit nach seiner Beendigung Unterhaltungsarbeiten und Neubeschaffungen in weitgehendem Maße hatten zurückstellen müssen. Seit die Eisenbahnen am 1. März 1921 wieder vom Staate losgelöst worden sind, haben sie zu Lasten des Anlagekapitals 1,7 Milliarden Dollar aufgewendet. Hiervon sind allerdings etwa 33 % zur Einlösung älterer Schulden aufgebraucht worden, aber für 36 % sind neue Fahrzeuge angekauft und 31 % sind für Erweiterungen und Verbesserungen der Anlagen ausgegeben worden. Hierzu kommen noch sehr erhebliche Beträge, die aus den Betriebseinnahmen für dieselben Zwecke aufgewendet worden sind. Im Jahre 1920 mußten die Eisenbahngesellschaften ihre Schuldverschreibungen mit 7 % Zinsen ausstatten, jetzt genügen 5 %, um den Geldmarkt zu veranlassen, diese Werte aufzunehmen. Die Eisenbahngesellschaften werden voraussichtlich in der Lage sein, im kommenden Jahre über sehr erhebliche, auf Schuldverschreibungen beschaffte Beträge frei zu verfügen; es werden nämlich im Jahre 1924 nur etwa 85 Mill. Dollar in älteren Schuldverschreibungen zur Rückzahlung fällig. Die amerikanische Südbahn unterhandelt soeben — Mitte November — wegen Aufnahme einer Anleihe von 20 Mill. Dollar, die Union Pacific hat im September den gleichen Betrag aufgenommen, und die Chicago und Nordwestbahn beabsichtigt, für 15 Mill. Schuldverschreibungen auf den Markt zu bringen.

— **Vorrichtung zum selbsttätigen Anhalten der Züge.** Eine amerikanische Eisenbahngesellschaft, die eine 172 km lange Strecke mit 175 Signalen und 85 Lokomotiven mit Vorrichtungen zum selbsttätigen Anhalten der Züge ausgestattet hat, berichtet nach neunjähriger Erprobung dieser Vorrichtung über deren Bewährung. Die Strecke führt durch eine Gegend, wo die Wärme zwischen — 33 ° und + 38 ° C schwankt und wo Schneefall bis zu 1,1 m Höhe vorkommt. Da die Vorrichtung durch eine im Gleis liegende Rampe ausgelöst wird, haben die Witterungseinflüsse, namentlich des Winters, einen wesentlichen Einfluß auf ihre Zuverlässigkeit. Es haben sich aber bei 83 403 Personen- und 79 461 Güterzügen, die über 13 Millionen von Auslösungen der Vorrichtung zur Folge hatten, keine Anstände gezeigt. Zahlen über das Vorkommen von Versagern werden allerdings nicht angegeben. Als besonders wichtig wird hervorgehoben, daß das selbsttätige Auslösen der Bremse bei langen Güterzügen ohne schädliche Folgen abgelaufen ist und daß die Lokomotivführer durch das Vorhandensein der selbsttätigen Vorrichtung nicht dazu veranlaßt worden sind, in ihrer Aufmerksamkeit und Vorsicht nachzulassen.

Rechtspflege.

— Ein Reichsbeamter, der seine Versetzung in den Ruhestand beantragt hat, unterliegt bis zu seinem Ausscheiden der Disziplinargewalt des Reiches. In der Disziplinar-Untersuchung wider den Zugführer M. in H. hat der Reichsdisziplinarhof zu Leipzig in der öffentlichen Sitzung vom 8. Oktober 1923 für Recht erkannt: Die Entscheidung der Reichsdisziplinarkammer wird unter Verwerfung der Berufung des Beamten der Staatsanwaltschaft bestätigt.

Gründe. Der Einwand des Angeklagten, daß die Durchführung des Disziplinarverfahrens gegen ihn unzulässig sei, geht fehl. Der Angeklagte hat diesen Einwand wie folgt begründet: Es sei ihm bereits vor Eröffnung des Disziplinarverfahrens, nämlich im Juli 1922 eine Verfügung seiner vorgesetzten Behörde ausgehändigt worden, durch welche seine Versetzung in den Ruhestand zum 1. Oktober 1922 angeordnet wurde. Diese Verfügung sei nun zwar später von ihm auf Veranlassung der Behörde wieder an diese zurückgegeben worden, er habe aber sein Einverständnis mit dieser Maßnahme nicht erklärt.

Auf Grund dieses, durch den Inhalt der Personalakten des Angeklagten bestätigten Sachverhalts, ergibt sich nicht, daß die zur Anklage stehende Tat der disziplinarischen Ahndung entzogen ist.

Wird ein Reichsbeamter auf seinen Antrag in den Ruhestand versetzt, so wird die Beendigung des Dienstverhältnisses nicht etwa vertragsmäßig durch die Annahme des Antrages des Beamten seitens der zuständigen Behörde mit dem Zeitpunkte bewirkt, der in dem Antrage des Beamten und in der dem Antrage entsprechenden Erklärung der Behörde übereinstimmend bezeichnet ist. Vielmehr wird die Beendigung des Dienstverhältnisses durch die einseitige Willenserklärung der Behörde herbeigeführt. Einseitige Willenserklärungen, die seitens der Behörde in Beziehung auf das Dienstverhältnis dem Beamten gegenüber abgegeben werden, können von der Behörde während der Dauer des Dienstverhältnisses nach ihrer freien Entschließung abgeändert werden. Insbesondere steht die Vorschrift des § 55 RBG. dem nicht entgegen, daß die Behörde die von ihr getroffene und dem Beamten bekanntgemachte Verfügung, wonach der Beamte seinem Antrage entsprechend auf einen bestimmten Zeitpunkt in den Ruhestand versetzt wird, vor dem Eintritte dieses Zeitpunktes zurücknimmt. Ergeht — wie im vorliegenden Falle — eine solche abändernde Verfügung der Behörde, so bedarf diese Verfügung nicht der Annahme seitens des Beamten. Sie wird ohne weiteres, jedenfalls aber mit der Bekanntgabe an den Beamten wirksam.

Es wäre auch ein unerträgliches Ergebnis, wenn ein Beamter, nachdem er das angeblich verbriefte Recht auf Ruhegehalt erlangt hat, bis zum Zeitpunkt seines tatsächlichen Ausscheidens ungestraft seine Dienstpflichten verletzen und sich der im Interesse des Dienstes unbedingt gebotenen Disziplinargewalt des Reiches entziehen könnte.

Auch im übrigen hat das angefochtene Urteil weder in tatsächlicher noch in rechtlicher Beziehung zu Bedenken Anlaß gegeben.

Bücherschau.

— Dr. Hermann Andersen. Die Privatgüterwagen auf den deutschen Eisenbahnen. Verlag: Fischer, Jena. 1923. Preis 7 ℳ × Schlüsselzahl.

Der Verfasser gibt eine eingehende, historisch wohl nahezu lückenlose Darstellung der Entwickelung der Verwendung von Privatwagen auf den deutschen Eisenbahnen. Er behandelt nach einem einleitenden geschichtlichen Überblick über die Anfänge der Verwendung der Privatgüterwagen in vier Teilen systematisch die Zulassung von Gütern zur Beförderung in Privatgüterwagen, die Bedingungen für die Einstellung dieser Wagen, die Tarifvorschriften für Privatgüterwagen und die darin verladenen Güter und die volkswirtschaftliche Bedeutung der Privatgüterwagen. Im Anhang gibt die Abhandlung eine Übersicht über die deutschen und die mit ihnen zusammenhängenden ausländischen Wagenleihanstalten und die Vereinigung der Privatwageninteressenten. Es ist lehrreich zu sehen, wie sich im Laufe der Jahrzehnte die Anschauungen geändert haben: zuerst vielfach Zulassung von Wagen gewöhnlicher Bauart als Privatwagen — als letzte Erinnerung an diese Theorie seien die österreichischen sogenannten „Einstellwagen", eine Nachkriegserscheinung, erwähnt —, später Bedingung besonderer Bauart (Kesselwagen usw.) oder besonderer Einrichtungen; in der Mietfrage setzt sich erst allmählich der Grundsatz durch, daß für Privatwagen keine Miete gezahlt wird; Entwickelung der tarifarischen Sonderbehandlung der Privatwagen und der darin verladenen Güter von den vorsichtigen Anfängen 1884 bis zu der eingehenden Regelung durch den jetzigen Tarif; Behandlung der Leerläufe von gänzlicher Frachtfreiheit bis zur Frachtpflichtigkeit in jedem Falle; die Standgeldfrage usw.

Dem Eisenbahnfachmann wäre es wohl lieb gewesen, eine Kritik des Verfassers über die Behandlung der Privatwagenfrage durch die Eisenbahnen zu hören. Diese versagt der Verfasser sich aber gänzlich und ersetzt sie zum Teil durch eingehende — zu eingehende — Wiedergabe der Kritik von Privatwageninteressenten (Seite 142 ff.). Auch sonst führt den Verfasser seine historische Gewissenhaftigkeit zu unnötiger Weitschweifigkeit: es ist für die Entwicklung der Privatwagenfrage ohne Belang, ob ein Punkt in der ersten oder zweiten Sitzung eines Ausschusses besprochen wurde (Seite 24) oder ob ein Unterausschuß sich von der Tarifkommission seine Aufgabe nochmals genauer umschreiben läßt, bevor er an die Lösung herangeht (Seite 22) usw. Zu dem sehr zutreffende Urteile über die volkswirtschaftliche Bedeutung der verschiedenen Arten von Privatgüterwagen enthaltenden vierten Teil ist zu bemerken, daß die Deutsche Reichsbahn in den letzten Jahren in schnell steigendem Maße der wirtschaftlichen Notwendigkeit, gewisse für die Allgemeinheit wichtige Güter, wie Milch, Fische usw., durch die Einstellung von Kühlwagen zu begünstigen, Rechnung getragen hat, so daß für solche Inlandstransporte die Notwendigkeit der Verwendung von Privatwagen im allgemeinen entfällt. Der ohne Erklärung sehr auffälligen Angabe (Seite 177), daß die Reichsbahn, die doch verpflichtet ist, nur für allgemeine Zwecke Wagen bauen und laufen zu lassen, 496 Kühlwagen an die Kühltransit-A.-G. vermietet habe, hätte hinzugesetzt werden sollen, daß die Gesellschaft es übernahm, mit diesen Wagen Lebensmitteltransporte aus dem Auslande hereinzubringen, die für die Volksgesamtheit unbedingt erforderlich waren, und daß diese Überlassung von Wagen an eine Privatgesellschaft sehr bald wesentlich eingeschränkt wurde (z. Z. 141 Wagen) und in absehbarer Zeit ganz aufhört.

Die Arbeit ist bis zum 1. Januar 1923 fortgeführt. Es ist daher bedauerlich, daß der Verfasser von den Beschlüssen des Ausschusses zur Aufstellung einheitlicher Bestimmungen über die Zulassung, Behandlung und Beförderung der Privatwagen im internationalen Verkehr (Sitzungen in Venedig vom 28. 11. bis 2. 12. 22) keine Kenntnis erhalten hat. Sie hätten einen guten Abschluß für die Arbeit, die auch sonst mit Recht den internationalen Verkehr berücksichtigt (Seite 153), gebildet.

Für jeden, der sich mit der Sonderfrage der Privatwagen zu befassen hat, wird die Abhandlung ein wertvolles Nachschlagewerk sein. Darüber hinaus wird aber jeder Eisenbahnfachmann und jeder Privatwageninteressent aus dem Buche anregende Belehrung über dieses bisher wissenschaftlich zu wenig beachtete Gebiet erhalten.

Dr. S.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Reichsbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1923 wird die Bahnhofsbezeichnung Gütersloh-Sundern in Gütersloh Ost geändert.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Dezember 1923. (1710)
Reichsbahndirektion.

2. Wagenstandgelder.

Auf den Bahnhöfen Geisweid, Menden, Ronsdorf, Lüttringhausen, Düsseldorf-Reisholz, Langenberg, Nierenhof, Velbert, Hofermühle und Flandersbach ist vom 22. November ab wieder der einfache Satz des tarifmäßigen Standgeldes bzw. Stand- und Lagergeldes zu erheben.

Reichsbahndirektion Elberfeld. (1703)

Die mit dem 1. August 1922 für den Bahnhof Stentsch eingeführten erhöhten Wagenstand- und Lagergelder werden mit Ablauf des 14. Dezember 1923 aufgehoben.

Vom 15. Dezember 1923 gelten wieder die tarifmäßigen Sätze. (1702)

Frankfurt (O.), den 4. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion Osten.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft D (Stationstarif). Tfv. 6.

Die Abfertigungsbefugnisse der Bahnhöfe Berlin Ostbahnhof, Berlin Potsd. Gbf. und Berlin Schles. Gbf. werden vom 12. bzw. 16. Dezember 1923 ab eingeschränkt. Aus diesem Grunde erhalten auf Seite 25 die Anmerkungen 6, 8 und 9 mit Gültigkeit

a) für die nach den genannten Bahnhöfen bestimmten Sendungen vom 12. Dezember 1923 ab,
b) für die von den genannten Bahn-

höfen abgehenden Sendungen vom 16. Dezember 1923 ab folgenden Wortlaut:

6 Zu Berlin Ostbahnhof: Es sind nicht anzunehmen:
a) von Berlin Ostbahnhof: Eil- und Frachtstückgut,
b) nach Berlin Ostbahnhof: Eil- und Frachtstückgut allgemein sowie Wagenladungen (Eil- und Frachtgut) aus der Richtung Frankfurt (Oder).
Ausgenommen hiervon sind Wagenladungen an Anschlußinhaber und Lagerplatzpächter, wenn dies aus der Frachtbriefvorschrift deutlich hervorgeht, sowie Kartoffelladungen allgemein.
Sämtliche, nicht zugelassene Sendungen sind nach dem in unmittelbarer Nähe gelegenen Bahnhofe Berlin Schles. Gbf. zu verweisen.

8 Zu Berlin Potsd. Gbf.: Es sind nicht anzunehmen:
a) von Berlin Potsd. Gbf.: Frachtstückgut und Frachtgutladungen, ausgenommen Frachtgutladungen von Anschlußinhabern und Lagerplatzpächtern,
b) nach Berlin Potsd. Gbf.: Frachtstückgut und Frachtgutladungen, ausgenommen Ladungen an Anschlußinhaber und Lagerplatzpächter, wenn dies aus der Frachtbriefvorschrift deutlich hervorgeht.
Sämtliche nicht zugelassene Sendungen sind nach dem in unmittelbarer Nähe gelegenen Bahnhofe Berlin Anh. Gbf. zu verweisen.

9 Zu Berlin Schles. Gbf.: Nicht anzunehmen nach Berlin Schles. Gbf. sind Ladungen (Eil- und Frachtgut) aus den Richtungen Cüstrin und Werneuchen. Güter sind nach dem in unmittelbarer Nähe gelegenen Eingangsbahnhof Berlin Ostbahnhof zu verweisen. Ausgenommen sind Ladungen an Anschlußinhaber und Lagerplatzpächter, wenn dies aus der Frachtbriefvorschrift deutlich hervorgeht, sowie Kartoffelladungen allgemein.

Diese Tarifmaßnahmen sind außerdem veröffentlicht worden durch die am 10. Dezember 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Verkehrseinschränkungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Dezember 1923. (1708)
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahngütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Der durch Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 2083 mit Wirkung bis 10. Dezember d. J. eingeführte Notstandstarif für Steinkohlen usw. im Versande von den deutschoberschlesischen Gewinnungsstätten nach den Oderumschlagstellen Breslau Stadthafen Umschlag, Cosel Hafen, Oppeln Hafen und Pöpelwitz Umschlag wird bis einschließlich 22. Dezember d. J. verlängert.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn.

Breslau, den 10. Dezember 1923. (1712)
Reichsbahndirektion.

a) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b — Tfv. 4 a.

Im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ treten in den Unterabschnitten zu 11, 19, 21, 23, 73, 80 a und 110 (bei Frankfurt [Main] Osthafen, Norderney und Reichenberg) Änderungen und Ergänzungen ein, die zum Teil Erhöhungen, zum Teil Ermäßigungen hervorrufen.

b) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c — Tfv. 4 b.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1923 ab wird die Bestimmung für Bremerhaven usw. geändert, wodurch Vergünstigungen für Umschlaggüter (ausgenommen Auslandspost) eintreten.

Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Alexanderplatz. (1700)

Berlin, den 4. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b. — Tfv. 4 a.

Im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ treten folgende Änderungen ein:

1. Im Unterabschnitt „7 c. Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn“ werden mit Gültigkeit vom 13. Dezember 1923 ab die Umlade- und Rollbockgebühren zum Teil erhöht.
2. Im Unterabschnitt „93. Teutoburger Wald-Eisenbahn“ wird der für die Station Lengerich Teutoburger Wald-Eisenbahn Gbf. angegebene Frachtzuschlagsatz von 0,2 Goldpfennigen aufgehoben.

Näheres enthält die am 13. Dezember 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Dezember 1923. (1709)
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 10. Dezember 1923 werden einige Stationen in den Tarif aufgenommen. Näheres hierüber und über einige Tarifberichtigungen enthält der Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 4. Dezember 1923. (1701)
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 ist auf der Deutschen Reichsbahn eine Neuausgabe des „Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil II: Reichsbahn-Tiertarif“ in Kraft getreten.

Dieser Eisenbahn-Tiertarif, Teil II, gilt vom gleichen Zeitpunkte ab im Bereiche des Oberschlesischen Wechselverkehrs mit der Maßgabe, daß an Stelle der Goldmark die Tarifmark tritt, wobei 4,20 Tarifmark gleich 1 Dollar sind. Die Genehmigung des Oberkomitees ist erteilt.

Oppeln, den 6. Dezember 1923. (1706)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschl. Eisenbahnen)
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1923 werden in dem Ausnahmetarif 10 a als Torfstreufabrikstationen Au b. Aibling und Eurasburg nachgetragen.

Berlin, den 10. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion. (1713)

Nordisch-tschechoslowakischer Güterverkehr.

Ab 15. Dezember 1923 müssen Fracht und sonstige Gebühren bis zur deutsch-tschechoslowakischen Grenzstation mit Ausnahme von Unterwegsgebühren vom Absender bezahlt werden. Nachnahmen sind ausgeschlossen.

Altona, den 6. Dezember 1923. (1705)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordisch-österreichischer Güterverkehr.

Sendungen werden ab 15. Dezember 1923 mit direktem Frachtbrief nur befördert, wenn u. a. Fracht usw. bis zur deutsch-österreichischen oder deutsch-tschechoslowakischen Grenze in beiden Richtungen vom Absender bezahlt ist. Nachnahmen und Barvorschüsse sind ausgeschlossen. Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 6. Dezember 1923. (1704)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 15. Dezember 1923 tritt Nachtrag IV in Kraft. Durch ihn werden mehrere deutsche Stationen in den Tarif einbezogen. Am 1. Januar 1924 wird der Grenzabfertigungs- und Umbehandlungsdienst von Niebüll nach Süderlügum verlegt.

Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 7. Dezember 1923. (1711)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Lindenberg (Allgäu) als Versandstation in den Ausnahmetarif 33 für thüringische usw. Waren aufgenommen. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1707)

Altona, den 7. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife 30 bis 33).

Mit sofortiger Gültigkeit:

1. Aufnahme von Potsdam in den Ausnahmetarif 30 (Jute), Kleinwelka und Metzingen in den A. T. 31 (Baumwolle), Breslau West, Herrnprotsch, Leipzig Berl. Bf., Leipzig-Plagwitz, Schmölln (S. Altenbg.) und Wiesenburg (Sa.) in den A. T. 32 (Schafwolle), Bretten, Chemnitz Hbf., Chemnitz-Kappel, Chemnitz Süd, Grünhain, Heroldsberg, Kirchenlamitz-Stadt, Lehesten, Lindenberg (Allgäu), Prien, Reitzenhain, Schwarzenhammer, Sebnitz, Selb Stadt, Triebes, Tettau, Werdau und Windischeschenbach in den A. T. 33 (Thüringische Waren usw.).
2. Änderung der Frachtsätze für Altenrheine und Mesum im A. T. 31, Leipzig-Lindenau im A. T. 32, Backnang im A. T. 33.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1714)

Altona, den 11. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 50. Berlin, den 20. Dezember 1923. LXIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Vereinsversammlung in Dresden am 12. und 13. Dezember d. J.

In der letzten Vereinsversammlung, die als 75jährige Jubiläumssitzung im September 1921 in Berlin stattfand, wurde ein Beschluß darüber, wann und wo die nächste Hauptversammlung des Vereins abgehalten werden sollte, nicht gefaßt, vielmehr die Geschäftsführende Verwaltung ermächtigt, den Ort und die Zeit selbst festzusetzen. Nach Ablauf von zwei Jahren ergab sich im Herbst des laufenden Jahres die Notwendigkeit, alle im Verein während dieser Zeit eingelaufenen neuen sowie die noch schwebenden älteren Anträge durch die Beratung und Beschlußfassung in der Vereinsversammlung satzungsgemäß endgültig zu erledigen. Als Zeitpunkt konnte zunächst nur der Spätherbst in Betracht kommen, weil die Mehrzahl der ständigen Fachausschüsse ihre vorbereitende Tätigkeit noch nicht beendet hatte. Als Verhandlungsort war schon für die vor neun Jahren fällige ordentliche Vereinsversammlung die Landeshauptstadt und Kunststadt Dresden bestimmt. Damals, im Jahre 1914, waren bereits sämtliche Vorbereitungen bis ins Einzelne getroffen; durch den Ausbruch des Weltkrieges wurden indessen alle Pläne und Abmachungen jäh unterbrochen. Es lag daher nahe, daß die Geschäftsführende Verwaltung auf Dresden als Verhandlungsort zurückkam.

Die Festsetzung des Zeitpunktes für die Tagung begegnete einigen Hindernissen. Ursprünglich für Anfang November in Aussicht genommen, mußte die Tagung zunächst aus geschäftlichen Gründen auf Mitte Oktober und später aus allgemeinen äußeren Anlässen nochmals verlegt werden. So kam es, daß die aus Ost und West, aus Nord und Süd herbeieilenden Mitglieder des Vereins sich erst im Adventsmonat zusammenfinden konnten.

Die Verhältnisse der Zeit drückten der diesjährigen 58. Hauptversammlung den Stempel einer rein geschäftlichen Sitzung auf und die bei früheren Vereinsversammlungen üblich gewesenen geselligen Veranstaltungen, zu denen sich auch die Damen der Teilnehmer regelmäßig einzufinden pflegten, fielen diesmal selbstverständlich aus.

Die Verhandlungen wurden von dem Vorsitzenden der Geschäftsführenden Verwaltung, Herrn Reichsbahndirektionspräsident Wulff, um 9 Uhr vormittags eröffnet und durch folgende Ansprache eingeleitet:

„Meine Herren!

Ich eröffne unsere 58. Vereinsversammlung und gestatte mir, Sie bestens zu begrüßen. Meine Begrüßung ist umso wärmer und herzlicher, als es uns erst nach vielen Hemmungen und Schwierigkeiten gelungen ist, uns hier zusammenzufinden.

Meine Herren! Als wir unsere letzte 57. Vereinsversammlung in Berlin abhielten und im Anschluß hieran unser 75jähriges Vereinsjubiläum feierten, ging durch unsere Reihen ein starkes Hoffen und eine frohe Zuversicht. Der Verein, von stolzer Höhe durch den Weltkrieg und seine Folgen herabgerissen, brachte damals einmütig den festen Willen zum Ausdruck, unter Wahrung des alten Grundsatzes: ‚Die Interessen des allgemeinen Verkehrs und seiner Mitglieder zu fördern' wie bisher in treuer Arbeit den Verein auszugestalten und neue Erfolge den alten anzureihen.

Zwei Jahre sind seitdem verflossen. Wir sind von neuem zusammengekommen, um uns Rechenschaft zu geben: Was ist erreicht, sind unsere Hoffnungen in Erfüllung gegangen?

Die Antwort, die ich hierauf zu geben habe, geht dahin, daß nicht alle Hoffnungen erfüllt sind, die wir glaubten hegen zu dürfen. Eine Ausdehnung des Vereins ist nicht eingetreten. Er hat sogar kleinere Verluste weiter zu verzeichnen, indem er von 76 000 km auf 73 000 km zurückgegangen ist. Die furchtbaren Folgen des Krieges, unter denen — man darf sagen — ganz Europa, ganz besonders aber Deutschland zu leiden hat, das immer wieder von neuen Schlägen heimgesucht wird, ließen eine volle ungehemmte Entfaltung der Vereinstätigkeit nicht zu, so daß nicht großzügig gearbeitet werden konnte. Und doch meine ich, daß

wir unter voller Berücksichtigung der außergewöhnlich schwierigen Zeitverhältnisse mit dem Ergebnis unserer Tätigkeit zufrieden sein dürfen. Das nähere hierüber wird bei Punkt 1 der Tagesordnung zur Erörterung kommen. Ich möchte nur hervorheben, daß jedenfalls die ständigen Ausschüsse eine rege Tätigkeit entfaltet haben, und wie die vorliegenden Anträge dartun, eine mannigfaltige und fruchtbare Arbeit geleistet haben. Ich möchte hier nur, ohne die Arbeit der übrigen Ausschüsse weniger würdigen zu wollen, die wichtige Arbeit des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, der seine 100. Sitzung abgehalten hat, die Neubearbeitung des Vereinswagenübereinkommens im Ausschuß für gegenseitige Wagenbenutzung und endlich die außergewöhnlich starke fruchtbringende Tätigkeit im Technischen Ausschuß hervorheben. Hervorheben möchte ich ferner noch, daß sowohl im Technischen wie im Wagenausschuß die Bearbeitung wichtiger Fragen durch die Mitwirkung verehrter hinzugezogener Gäste aus Schweden, Dänemark, Norwegen und der Schweiz wesentlich gefördert wurde.

Zwei Jahre sind eine kurze Zeit. Sie sind im Leben der Völker ein Augenblick. Bedenkt man diese Tatsache, bedenkt man die schwierigen Verhältnisse, prüft man mit diesem Maßstabe gemessen das Ergebnis, so meine ich doch, daß wir einen Schritt weitergekommen sind. Wir haben uns wiedergefunden, die innere Kraft des Vereins beginnt sich wieder überall zu regen und zu entfalten. Freilich, Schwierigkeiten für unseren Bestand und die Hindernisse für unsere Entfaltung sind uns entgegengetreten, und werden noch weiter in starkem Maße entgegentreten. Aber umso fester müssen und werden wir uns zusammenschließen, umsomehr müssen wir versuchen, durch engen Zusammenschluß und angestrengte Arbeit unseren hohen Aufgaben gerecht zu werden. Wenn wir in diesem Sinne fortfahren zu arbeiten, wird, davon dürfen wir überzeugt sein, der Verein auch wieder einer gesicherten Zukunft und besseren Tagen entgegengehen.

Von diesem Vertrauen getragen, lassen Sie uns auch in unsere heutige Tagung und Beratung eintreten, der ich besten Erfolg wünsche."

An die mit großem Beifall aufgenommene Begrüßungsansprache schlossen sich die sachlichen Verhandlungen, die eine stattliche Tagesordnung von 30 Punkten umfaßten. Den ersten Beratungsgegenstand bildete der Geschäftsbericht der Geschäftsführenden Verwaltung für die Zeit von Anfang August 1921 bis Ende Juli 1923, der in allen Punkten die Zustimmung der Vereinsversammlung fand. Erwähnenswert ist u. a., daß die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn als neues stimmberechtigtes Mitglied dem Verein beigetreten ist. Zu den an den Vereinseinrichtungen nach § 6 der Satzungen teilnehmenden kleineren Privatbahnen sind in der Berichtszeit neu hinzugekommen die Badischen Lokaleisenbahnen, die mit der Gernrode—Harzgeroder Eisenbahn unter der Firma „Anhaltische Landes-Eisenbahngemeinschaft" vereinigte Dessau-Wörlitzer Eisenbahn und die Steiermärkischen Landesbahnen; inzwischen sind noch neu angeschlossen die Butzbach-Licher Eisenbahn sowie die Eisenbahnen Greifswald—Grimmen und Stralsund—Tribsees.

Je ein weiterer Abschnitt des Geschäftsberichts behandelt die Tätigkeit der Ausschüsse während der Berichtszeit sowie die Fortbildung der Vereinsdrucksachen; neu hinzugekommen ist bei letzteren das zum 1. Januar 1923 im Bereiche des Vereins eingeführte Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen (VPÜ), das dem zu derselben Zeit in Kraft gesetzten Personenwagenübereinkommen im internationalen Verkehr (RIC) entspricht. Den letzten Abschnitt des Geschäftsberichts bilden die besonderen Einrichtungen des Vereins, und zwar das Vereinsbüro, die Vereins-Abrechnungsstelle, die Vereinskasse, die Versorgungskasse für Vereinsbeamte, die Zeitung des Vereins und das Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung.

An zweiter Stelle wurde die Schaffung eines Übereinkommens über die Beförderung von Dienstbriefen im Bereiche des Vereins, dessen Einführung schon seit längerer Zeit — namentlich im Zusammenhang mit Fragen des Abrechnungsdienstes — als Bedürfnis empfunden wurde, behandelt. Das neue Übereinkommen tritt am 1. April 1924 in Kraft und regelt insbesondere den Übergang der Dienstsendungen (Briefe, Telegrammbriefe, Karten, Rechnungsmaterial, Mappen, Planrollen und Drucksachen) von einer Bahn zur andern sowie ihre Behandlung auf den Grenz- oder Übergangsstationen.

Zu Punkt IIa der Tagesordnung beschloß die Vereinsversammlung, daß die satzungsmäßigen Beiträge der nach § 6 der Satzungen an den Verein angeschlossenen Verwaltungen in Rücksicht auf die gegenwärtige schlechte Finanzlage dieser Unternehmungen bis auf weiteres nur für die halbe kilometrische Betriebslänge berechnet werden sollen.

Zu Punkt IIb der Tagesordnung nahm die Vereinsversammlung die vom Technischen Ausschuß ausgearbeiteten „Grundsätze für die Schaffung von Wohnungen für Eisenbahnbedienstete bei Anlage großer Bahnhöfe, Werkstätten und dergl., insbesondere für die Errichtung von Eisenbahnerkolonien unter besonderer Berücksichtigung der Eigenheimfrage" zur Kenntnis und genehmigte, daß sie als wertvolle Anregung auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge für spätere Zeiten in den beiden Fachzeitschriften des Vereins veröffentlicht werden.

Zu Punkt III der Tagesordnung beschloß die Vereinsversammlung, die nach dem Übereinkommen, betr. die Aussetzung von Preisen für Erfindungen, Verbesserungen und für hervorragende schriftstellerische Arbeiten aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens, zur Verfügung zu stellenden Geldbeträge den gegenwärtigen Zeitverhältnissen entsprechend neu festzusetzen, um eine angemessene Beteiligung an dem ausgeschriebenen Wettbewerb zu sichern.

Punkt IV der Tagesordnung betraf die Änderung und Neubearbeitung des Fahrgelderstattungsübereinkommens. Die Vereinsversammlung beschloß, den § 14 des FEÜ dahin zu ergänzen, daß bei der Erstattung von Fahrpreisanteilen, die in fremder Währung ausgedrückt sind, grundsätzlich der vom Reisenden erhobene anteilige Betrag in der Währung des Erhebungslandes zu erstatten ist. Die regelnde Verwaltung soll aber berechtigt sein, diesen Betrag insoweit zu kürzen, als nach erfolgter Abrechnung infolge zwischenzeitlich eingetretener Änderungen der Geldkurse einer Verwaltung ein Schaden erwachsen würde. Ausgeschlossen von der Rückerstattung sind die Zuschläge für Platzkarten, die in die Fahrpreise eingerechneten Herstellungskosten der Fahrausweise und die für den Verkauf der Fahrausweise bezahlten Provisionen. Die weitere Frage einer Kürzung des Erstattungsbetrages um einen gewissen Prozentsatz erschien noch nicht spruchreif und wurde dem Besonderen Ausschuß für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur endgültigen Erledigung übertragen.

Die Punkte V—XI der Tagesordnung umfaßten die Angelegenheiten des Güterverkehrs und behandelten im wesentlichen a) die Regelung außergerichtlicher Entschädigungsansprüche durch eine Zusatzbestimmung 2 zu § 63 des Vereinsbetriebsreglements, b) die vorläufige Aufhebung des Artikels 13 des Übereinkommens zum VBR. (Hilfswege-Übereinkommen), c) die Neufestsetzung der in dem gleichen Übereinkommen in den verschiedenen Währungen festgesetzten Mindest- und Höchstbeträge bei Entschädigungsregelung, d) die Abrundung der Anteile bei Entschädigungsverteilung nach Art. 19, e) die anderweitige Festsetzung des Umrechnungskurses für Frachterstattungen. Einem Antrage im Verkehr mit Bahnen, die wegen besonders hoher Betriebskosten in ihre Tarifkilometer Zuschläge zu den wirklichen Entfernungen eingerechnet haben, der Entschädigungsaufteilung die wirklichen kilometrischen Entfernungen statt der Tarifkilometer zugrunde zu legen oder die Aufteilung nach Anteilskilometern vorzunehmen, wurde entsprechend dem Vorschlage des Güterverkehrsausschusses nicht stattgegeben; es wurde vielmehr den Privatbahnen anheimgegeben, die Angelegenheit mit der anschließenden Reichs- oder Staatsbahnverwaltung durch Sondervereinbarung zu regeln.

Einen wichtigen Teil der Verhandlungen bildete ferner die Beratung des Entwurfs zum Vereinswagenübereinkommen (Punkt XII der Tagesordnung). Dieses wurde auf Weisung der vorigen Vereinsversammlung völlig neubearbeitet und soll die Grundlage für die im nächsten Jahre statt-

findende Nachprüfung des internationalen Wagenübereinkommens (RIV) bilden. Die hauptsächlichste Änderung gegenüber dem bisher gültigen VWÜ ist die Umstellung der Sätze für Wagenmiete und sonstige Entschädigungen in Goldmark unter grundsätzlicher Aufrechterhaltung der Markwährung. Die Mietsätze betragen 0,50 Goldmark für den 1.—7. Tag, 0,75 Goldmark für den 8.—10. Tag, 1 Goldmark für den 11.—15. und 1,30 Goldmark für jeden weiteren Tag. Die übrigen wesentlichen Neuerungen sind bereits in Nr. 41 dieser Zeitung bekanntgegeben, worauf hiermit verwiesen wird.

Das neue VWÜ, das auch in sprachlicher Hinsicht einer Nachprüfung unterzogen wurde, soll zum 1. Februar 1924 in Kraft treten mit der Maßgabe, daß die Mietsätze schon vom 1. Januar 1924 ab gelten sollen. Schließlich erhielt der Wagenausschuß noch die Ermächtigung, in der Zeit bis zur nächsten Vereinsversammlung endgültig die Mietsätze und Staffeln zu ändern, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse oder die Vorgänge im RIV-Verbande dies bedingen, und die Art der Durchführung des Ausgleichs der Wagenmieten und Entschädigungen zu beschließen.

Die Punkte XV—XXV der Tagesordnung umfassen die technischen Angelegenheiten. Erwähnenswert sind unter anderm a) die Änderung der Grundlagen für die Bearbeitung der Güterprobensammlung, b) die Änderung der Bestimmungen über die Lichtraumumgrenzung und die Gleisabstände auf Vollspurbahnen sowie der Bestimmungen über die Wagenumgrenzung und die Einschränkungen der Breitenmaße der Wagen in einer Reihe von Paragraphen der TV und Grz, c) Ergänzung der TV durch einen neuen § 138 a über Fülleinrichtungen für Wasserbehälter der Personenwagen, d) Ergänzung des § 140 der TV durch eine Bestimmung über die Ausrüstung der Güterwagen mit Zettelhaltern, e) Änderung des § 159 der TV hinsichtlich der Länge und Belastung der Züge, f) Einführung einheitlicher Bezeichnungen für Dampflokomotiven, Tender, elektrische Lokomotiven und Triebwagen und g) dreisprachiges Verzeichnis der Benennung von Wagen und Wagenteilen. Von hervorragender Bedeutung ist der Gesamtbericht des Technischen Ausschusses über die Frage der Einführung einer selbsttätigen durchgehenden Bremse für Güterwagen, der neben einem allgemeinen Bericht die Entwicklung der vom Verein erprobten Bremsbauarten enthält. Der Gesamtbericht soll nach endgültiger Festsetzung durch einen Fassungsausschuß in Druck gelegt werden, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse dies gestatten. Von großem Interesse ist ferner ein vom Technischen Ausschuß aufgestelltes Gutachten über die Frage der Vereinfachung und Vereinheitlichung des Streckenbewachungsdienstes, nach dem bei einwandfreiem Bahnzustande nach den seither gewonnenen Erfahrungen auch für die verkehrsreichsten Hauptbahnen mit Zuggeschwindigkeiten über 75 km in der Stunde eine täglich einmalige Untersuchung genügt. Auf Hauptbahnen mit mäßigerem Verkehr und Zuggeschwindigkeiten über 50 bis 75 km in der Stunde wird eine wöchentlich dreimalige Begehung als ausreichend erachtet, eine wöchentlich einmalige Untersuchung bei Bahnen mit Geschwindigkeiten über 25 bis 50 km. Bei Lokal- und Kleinbahnen mit Geschwindigkeiten von 25 km oder weniger können die Zeitabstände für die Begehungen angemessen vergrößert werden. In einem weiteren Gutachten des Technischen Ausschusses ist die Frage der Auflassung von Wegschranken auf Hauptbahnen vom Standpunkt der Betriebssicherheit und der Wirtschaftlichkeit untersucht worden. Die erforderlichen Änderungen der Technischen Vereinbarungen wurden genehmigt, ferner wurde den Vereinsverwaltungen empfohlen, bei den Staatsregierungen auf eine entsprechende Änderung entgegenstehender gesetzlicher Bestimmungen und gleichzeitig auf eine Milderung der Haftpflicht der Eisenbahnen in diesem Belange hinzuwirken.

Zu Punkt XXVI und XXVII der Tagesordnung wurden die Jahresrechnungen über die Einnahmen und Ausgaben der Vereins- und der Versorgungskasse geprüft und der Geschäftsführenden Verwaltung Entlastung für die Berichtszeit erteilt.

Den Schluß der Verhandlungen bildete die Festsetzung von Zeit und Ort der nächsten ordentlichen Vereinsversammlung.

Nach Beendigung der Verhandlungen vereinigte in der Abendstunde ein gemeinsames Essen in der Bahnhofswirtschaft des Hauptbahnhofs Dresden die Teilnehmer der Versammlung. Zunächst begrüßte Herr Präsident Mettig von der Reichsbahndirektion Dresden die Gäste und gab seiner besonderen Freude darüber Ausdruck, daß als Tagungsort für die Vereinsversammlung nach einer Pause von 33 Jahren wieder einmal Dresden gewählt worden sei. Er sprach sodann seine Anerkennung und Genugtuung darüber aus, daß die Beratungen der Vereinsversammlung Zeugnis von der fruchtbringenden, zielbewußten Tätigkeit des Vereins ablegten. In eindrucksvollen und markigen Worten gab Redner der Hoffnung Ausdruck, daß der alte Geist der Eisenbahner allen Fährnissen und Hemmungen der Gegenwart zum Trotz an seinen alten Zielen und Idealen festhalten werde, zu Nutz und Frommen nicht nur der Eisenbahnverwaltungen, sondern auch der Staaten und Völker: Ein dreifaches Hoch für den Verein!

Herr Präsident Wulff als Vorsitzender der Geschäftsführenden Verwaltung sprach hierauf für die herzliche Begrüßung seinen und des Vereins besten Dank aus. Er ging sodann, anknüpfend an die Wahl des Tagungsortes und an die Hemmungen, die sich zunächst der Zusammenkunft in Dresden entgegenstellten, in der Vereinsgeschichte zurück und gab bekannt, daß schon im zweiten Jahre nach der Vereinsgründung, also im Jahre 1848 ebenfalls in Dresden eine Vereinsversammlung tagte. Diese Versammlung war zunächst für Juli nach Wien geplant, mußte aber der damaligen politischen Verhältnisse wegen in den Spätherbst, und zwar nach Dresden verlegt werden. In der Niederschrift über diese Sitzung findet sich folgende interessante und von den Anwesenden mit heiterem Beifall entgegengenommene Stelle vor:

> „Der Deputierte der Wien-Gloggnitzer Bahn*), Herr Dr. Neumann, bat hierauf, die Erklärung zu Protokoll zu nehmen, daß die österreichischen Deputierten nicht zugeben könnten, daß die ursprünglich für Wien bestimmte Zusammenkunft, wie es in einem mitgeteilten Schreiben der Oberschlesischen Bahndirektion vom 3. August cr. heiße, „durch die in Wien herrschende Anarchie gefährdet gewesen sei", indem eine solche dort nicht stattfinde und am wenigsten eine derartige Versammlung Störungen zu befürchten gehabt hätte, daß man deshalb auch ihr, der österreichischen Deputierten, Erscheinen hier nicht als ein Anerkenntnis solcher Zustände, sondern lediglich als aus dem Wunsche entsprungen betrachten möge, sich nirgends auszuschließen, wo eine Förderung deutscher Einheit erstrebt werde."

Mit besonderen Dankesworten an alle Herren, die sich in Dresden den mühevollen Vorbereitungen für die Abhaltung der Vereinsversammlung unterzogen haben, schließt Redner mit einem kräftigen Hoch auf die Reichsbahndirektion Dresden.

Als Vertreter der Niederländischen Eisenbahnen sprach sodann Herr Direktor Dr. van Overbeek de Meyer. Er drückte seine besondere Freude über den befriedigenden Verlauf der diesmaligen Tagung der Vereinsversammlung aus und gab der Hoffnung Ausdruck, daß die tatkräftige Arbeit, die der Verein in bald 80jähriger zielbewußter Tätigkeit geleistet habe, eine gute Vorbedeutung für die weitere ersprießliche Fortentwicklung in der Zukunft sein möge.

Am folgenden Tage trennten sich nach Verlesung der Niederschrift die Teilnehmer der Vereinsversammlung und eilten wieder ihrer heimatlichen Tätigkeit zu. Die Verhandlungen zeugten von dem einmütigen Entschluß, den Verein auch in Zukunft kräftig zu fördern und fest zusammenzuhalten. Die Erinnerung daran wird in allen Teilnehmern lebendig bleiben.

*) Nachmalige österr. Südbahngesellschaft, jetzige Donau-Save-Adria-Eisenbahn-Gesellschaft.

Telegraphie und Telephonie. Der Verkehr im Draht und im Äther*).

Eine bedeutsame Literatur sucht heute das Verständnis für die Technik und ihre neuzeitlichen Werke weitesten Kreisen näherzubringen. Allgemeinverständliche Schilderung technischer Gebilde, ihrer Wirkungsweise und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung erfordert besondere Veranlagung, und es ist eine Freude, zu sehen, zu welcher Vollendung die Kunst dieser Darstellung in einzelnen Schriftwerken entwickelt worden ist, die den Erfolg haben, weiteren Schichten den Geschmack an seichter Tagesliteratur zu verleiden, zugleich die schaffenskräftigen Triebe, die im Volke durch die Verwirrung der letzten Jahre betäubt und verschüttet wurden, wieder anzufachen und zu neuem Leben zu erwecken. Einer der besten Schriftsteller auf diesem Gebiete ist Artur Fürst. Die tiefgehende Wirkung seiner Bücher beruht auf der längst anerkannten Meisterschaft und Sonderbegabung, technische Ausführungen und Vorgänge so anschaulich, geschickt und fesselnd darzustellen, daß sie — merkwürdig genug — von dem Fachmann wie von dem Laien mit gleichem Genuß und gleicher Spannung gelesen werden.

In einem neuen mehrbändigen Prachtwerk wird von Fürst die Entwicklung und Gegenwart der Technik eingehend und allgemeinverständlich beleuchtet. Der vorliegende erste Band dieses Werkes behandelt den Werdegang, den heutigen Stand und die Zukunftsmöglichkeiten von Fernschreiber und Fernsprecher. Der Leser erfährt darin nicht nur, sondern erlebt förmlich mit, wie die einzelnen Erfindungen, aus der Zeit herausgewachsen, Schritt für Schritt vervollkommnet, wieder den Anstoß zu neuen Fortschritten in der Beherrschung der Naturkräfte gegeben haben und noch geben. Besondere Beachtung und warme Aufnahme darf der prächtige Band namentlich in den Kreisen der Eisenbahnerschaft erwarten, denen Fernschreiber und Fernsprecher, unentbehrliche Helfer im Eisenbahnbetrieb, von jeher vertraut sind, und die vielfältige Anregungen auch für Berufszwecke daraus entnehmen werden.

An die Spitze stellt Fürst in geistvoller Plauderei die ersten Anfänge der Nachrichtentelegraphie über Land von der akustischen Telegraphie bei Negern und Indianern, der Feuertelegraphie der Griechen bis zu den ersten optischen Linientelegraphen von Chappe, wie sie z. B. 1830 zwischen den Städten Berlin und Koblenz eingerichtet waren und heute noch in den Hauptsignalen der Eisenbahnen wiederklingen. Elektrizität und Magnetismus sind indessen heute die Kräfte, die das Fernmeldewesen beherrschen, das nach und nach in den verschiedensten Formen verkörpert wurde. Da ist zunächst der erste elektrische Telegraph von Sömmering, bei dem die Zeichen durch Wasserzersetzung beim Stromdurchgang erkennbar gemacht wurden. Der erste elektrische Nadeltelegraph der Göttinger Gelehrten Gauß und Weber beruhte schon auf dem von Oerstedt entdeckten Zusammenhang, der zwischen Elektrizität und Magnetismus besteht, und dessen Bedeutung für die Entwicklung des elektrischen Zeitalters eindringlich klargestellt ist. Die Erfindung der beiden Gelehrten wurde dann von Steinheil in München zu einem praktischen Verkehrswerkzeug, zum ersten wirklichen Fernschreiber ausgebildet.

Eine der ersten Telegraphenleitungen nach Steinheils Erfindung ist 1838 für die zuerst in Deutschland erbaute Eisenbahnlinie Nürnberg-Fürth eingerichtet worden. Bei dieser Gelegenheit hat der Erfinder die für die wirtschaftliche Verwertbarkeit des Telegraphen entscheidende Entdeckung von der Leitfähigkeit der Erde gemacht, durch die die kostspielige Rückleitung mittels eines zweiten Drahtes erspart wurde.



Abb. 1. Indo-europäische Telegraphenlinien.

Bis hierher verlief die Entwicklung der Telegraphie vollständig in Deutschland. Einen beträchtlichen Fortschritt bedeuteten die Verbesserungen des Engländers Wheatstone für die Nadeltelegraphen. Im Lande der ersten Eisenbahnen, in dem die große Wichtigkeit der elektrischen Telegraphie für die Sicherung von Eisenbahnzügen von vornherein erkannt wurde, führte sich der Wheatstonesche Fünfnadeltelegraph, der einfach zu benutzen und von jedermann ohne weiteres zu lesen war, rasch ein, zuerst bei der englischen Westbahn; der konservative Sinn der Engländer hat die Wheatstoneschen Nadeltelegraphen, obgleich von viel besseren Apparaten längst überholt, auch heute zum Teil noch beibehalten. Zu ihren Gunsten ist immerhin anzuführen, daß sie mit ganz schwachen Strömen eine nicht unbeträchtliche Telegraphiergeschwindigkeit gestatten.

Die Ausnutzung der Magnetisierungskraft der Elektrizität führte zu der Erfindung der Zeigertelegraphen, wie sie von dem in Mannheim lebenden Engländer Fardely hergestellt und 1844 bei der Taunusbahn zur Sicherung des Betriebes verwendet wurden. Durch die Zeigertelegraphen wurde 1846 Werner Siemens, der als Artillerieleutnant im Auftrag des Preußischen Generalstabs die Verwertungsmöglichkeiten der elektrischen Telegraphie untersuchte, für die Telegraphentechnik gewonnen, eine Begebenheit, die von nachhaltigster Wirkung für die Entwicklung der Elektrotechnik werden sollte. Siemens gelang es in kurzer Zeit, wesentliche Verbesserungen der Wheatstoneschen Tele-

*) Das Weltreich der Technik. Entwicklung und Gegenwart. Von Artur Fürst. 1. Band. 1923. Verlag Ullstein, Berlin. Großoktav 322 S.

graphen zu erreichen. Die Auswertung der Zeigertelegraphen war 1847 der Anlaß zur Gründung der heutigen Weltfirma Siemens & Halske. Der Siemenssche Zeigertelegraph lebt heute noch in der Form der Gleismelder für Verschiebebahnhöfe weiter.

In der elektrischen Telegraphie hatte inzwischen der Amerikaner Morse den Weg zu einer höchst einfachen Verwertung der elektromagnetischen Anziehung gefunden. Seine Erfindung, die mit erstaunlicher Einfachheit die Möglichkeit gewährte, die ankommenden Nachrichten auf dem Papier festzuhalten, schlug rasch alle anderen wesentlich verwickelteren Telegraphen aus dem Felde. Morse hatte im Laufe seines 80jährigen Lebens das für Erfinder seltene Glück, den Erfolg seiner Erfindung voll auszukosten. Die Punkt-Strich-Schrift hat sich nicht nur alle Telegraphenleitungen der Welt erobert, sie wird auch von den Winkern auf den Schiffen und in weitestem Maße im Bereich der Funkentelegraphie angewandt. Der gesamte Ätherraum um uns ist heute ständig erfüllt von den Strich-Punkt-, Punkt-Strich-Rufen der funktelegraphischen Großsendestellen. Freilich wurden an den Morseapparaten, besonders an der Schreibvorrichtung, noch viele Verbesserungen angebracht. Der Normalfarbschreiber, der noch heute in fast unveränderter Form bei der Reichstelegraphenverwaltung auf Linien mit schwachem Verkehr und für die Eisenbahntelegraphie verwendet wird, ging 1870 aus den Werkstätten von Siemens & Halske hervor. Unter den Einzelheiten der Morseapparate und ihrer Zubehörteile, den Blitzschutzvorrichtungen, dem Stromlauf usw., ist vor allem die wichtige Hilfsvorrichtung, das Relais, zu beachten, das die Reichweite der telegraphischen Fernwirkung bedeutend vergrößert, ja unbeschränkt gemacht hat. Es gestattet das Zuschalten neuer Stromquellen auf langen Leitungsstrecken. So wurde dann der durchgehende Telegraphenverkehr ohne Zwischenaufnahme über riesige Landflächen möglich. Dem deutschen Ingenieur Siemens verdankt England, daß die ungeheure Landfläche von 10000 km Längenausdehnung, die England von Indien trennt, schon vor mehr als 50 Jahren durch eine direkte Telegraphenanlage überbrückt werden konnte, die über Berlin-Tiflis führt und noch heute neben den inzwischen geschaffenen Seekabel-Verbindungen weiter besteht.

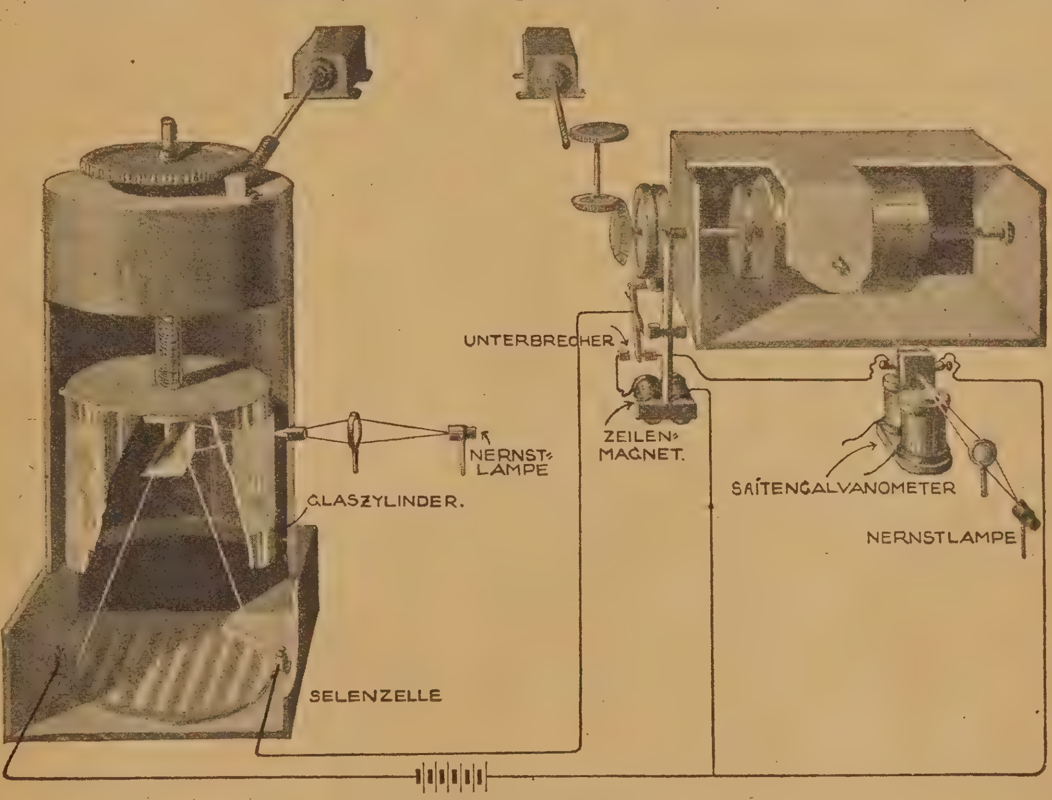


Abb. 2. Einrichtung für Selen-Bildtelegraphie nach Professor Artur Korn.

Die scheinbar so einfache Aufgabe, die blanken oberirdischen Leitungen zu ziehen, bietet in Wirklichkeit mannigfache Schwierigkeiten, und es erforderte, wie aus der Schilderung und aus sprechenden Bildern zu ersehen ist, viele Geistesarbeit, bis die Leitungen in jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit, durch Wüsten und Waldstrecken oder über Gebirge zuverlässig und ausreichend isoliert gelegt werden konnten.

Obwohl der Morseapparat trefflich arbeitet, wurde bald der Wunsch nach weiteren Beschleunigungen des Telegraphenverkehrs rege. Schon 1855 wurden seine Leistungen in erstaunlichster Weise durch den Drucktelegraphen von Hughes übertroffen. Wie ein Wunder wirkt es, wie es durch die überaus sinnreichen Vorrichtungen zur Erzielung eines vollkommenen Gleichlaufs der entsprechenden Teile in den beliebig weit voneinander entfernten Sende- und Empfangsapparaten möglich ist, durch einen einzigen Draht von den 52 Zeichen eines nach dem andern in klarer Druckschrift auf dem ablaufenden Streifen des Empfängers hervorzurufen. Noch kunstvoller ist der von Siemens & Halske geschaffene Ferndrucker, bei dem das, was auf den Tasten des Gebers wie bei einer gewöhnlichen Schreibmaschine abgetippt wird, in beträchtlicher Entfernung in einem oder mehreren Empfangsapparaten in klarer Druckschrift zum Vorschein kommt, ohne daß sich am Empfangsort jemand auf der Wacht befindet. Die steigenden Ansprüche des Telegraphenverkehrs wurden indessen nicht nur durch gewaltige Beschleunigung der Abgabe der telegraphischen Zeichen zufriedengestellt; es gelang auch das Kunststück, mehrere Depeschen gleichzeitig und nicht nur miteinander, sondern sogar gegeneinander durch denselben Draht laufen zu lassen, ohne daß es dabei, wie im Reich der Körper, zu zerstörenden Zusammenstößen kommt. Mit verschiedenen Brückenschaltungen wird das Gegensprechen und das Doppel-Gegensprechen ermöglicht. Wie Fürst mitteilt, ist bei Versuchen nach der Anordnung von Mercadier bereits erreicht worden, daß 24 Depeschen, 12 in der einen und 12 in der anderen Richtung, gleichzeitig über einen einzigen Draht liefen, ohne einander zu stören. Eine andere Art der Mehrfachtelegraphie gestattet die Baudot-Einrichtung, durch die es gelungen ist, 4 bis 8 Apparate gleichzeitig auf eine Leitung zu schalten und so deren vervielfachte Ausnutzung zu erreichen. Der Baudot-Apparat arbeitet zwischen Berlin und Paris seit vielen Jahren und hat sich ausgezeichnet bewährt. Zu der Mehrfachschaltung kam dann noch der Maschinenbetrieb für die Zeichengeber: Die Geschwindigkeit, mit der die Geber durch die menschliche Hand betätigt werden konnten, reichte längst nicht mehr aus. Ein Morseklopfer gestattet 100 Buchstaben in der Minute zu telegraphieren, der schnellste der Maschinentelegraphen von Pollak-Virag jagt mit Leichtigkeit 3600 Buchstaben in der Minute durch die Leitung, die in einer Art Rundschrift am Empfangsort ankommen. Für so gewaltige Leistungen ist nun allerdings noch nicht einmal ein praktisches Bedürfnis vorhanden. Daher kommt es, daß der wundervolle technische Apparat der beiden Ungarn, obwohl praktisch erprobt, noch nirgends in Verwendung ist.

Ein Besuch im Haupttelegraphenamt Berlin belehrt den Leser darüber, wie der Telegraphenbetrieb praktisch gehandhabt wird. In diesem Amt ist eine Sammelstätte von unvergleichlicher Art für den Nachrichtenschnelldienst geschaffen. Hier sind die jetzt nach ihrer Entstehungsgeschichte wie auch in ihrer technischen Wirkungsweise wohlbekannten Kunstwerke aller Gattungen an der Arbeit zu finden. Eine durchschnittliche Tagesleistung von rund 100 000 Telegrammen wird hier erledigt!

Der Schilderung der Nachrichtentelegraphie über Land ist die der Untersee-Telegraphie angereiht. Eine Seeschlange modernster Art, weit größer als alle anderen Fabelwesen, ist auf mehr als 10 000 km Länge in den Ozean hineingesenkt. Es gibt wenige Gebiete der Technik, um deren Ausbau so hart hat gekämpft werden müssen, die so hohe Summen an Lehrgeld erforderten wie die Schöpfung des unterseeischen Kabelnetzes. Entscheidenden Anteil an dem Gelingen hat Werner Siemens, dessen Name auch hier wieder, wie auf allen Gebieten der Schwachstromtechnik, leuchtet. Er schaffte die erste verläßliche Isolierung. Mit Zähigkeit überwand er, wie der Leser in der Schilderung miterlebt, die zahllosen Hemmnisse, die sich der Legung der Kabel und ihrem ungestörten Arbeiten entgegensetzten. Deutschland besaß ehemals — 1914 — 43 782 km Kabel. Wenn das Kabelnetz der Erde 531 000 km umfaßte, so hatte deutsche Technik den größten Teil dazu beigetragen.

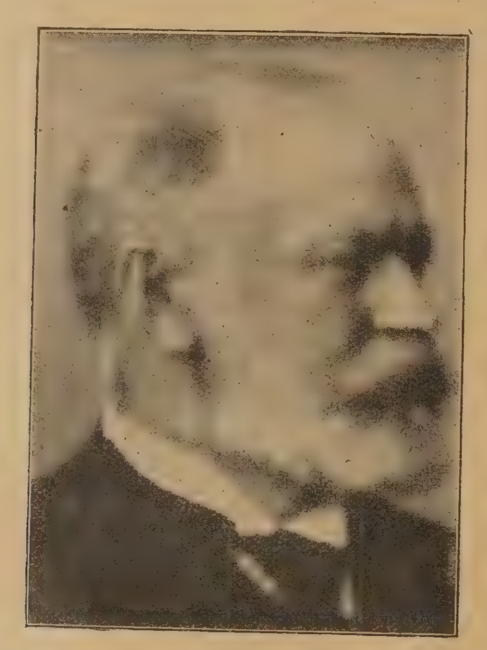


Abb. 3. Bildnis des Ministers Studt, das mit Apparaten von Korn drahtlich in 12 Minuten übertragen wurde.

Ein Bild zu telegraphieren, scheint ein seltsames Unterfangen, demgegenüber alle bisher erörterten Telegraphenkunststücke nur als einfache Spielerei erscheinen! Und doch ist auch dies längst gelungen. Die Kunst des Führers vermag auch hier wieder das Verständnis der dafür geschaffenen Apparate scheinbar mühelos zu vermitteln. Bei der Übertragung von Strichzeichnungen, wie sie mit den Apparaten von Bakewell (schon 1847) und von Caselli gelungen sind, wird die chemische Wirkung des elektrischen Stromes verwertet. Der Schöpfer der neuzeitlichen Apparate für Bildtelegraphie ist Korn, der den photographischen Empfänger an die Stelle des elektrochemischen setzte und das Saiten-Galvanometer in die Bildtelegraphie einführte. Auch hier sind die verschiedenen Entwicklungsstufen zu verfolgen, die Verwendung des Rasterdruckes, der ganz zufriedenstellende Bilder liefert, bis zur Selen-Bildtelegraphie nach Korn, die 1906 erstmals versucht wurde und dann so große Erfolge erzielt hat. Ein besonderer Abschnitt befaßt sich mit den elektrischen Klingeln, Leuchtsignalen, Fernthermometern, Feuermeldern usw., überhaupt den vielgestaltigen Einrichtungen, die den Menschen bei Tag und Nacht als Diener und Schützer umgeben, und die der Leser oft genauer kennen lernen möchte, zumal er ihnen im Zusammenhang mit fast allen technischen Schöpfungen in der einen oder anderen Form immer wieder begegnet. Gefahrdrohende Hitze- oder Kältegrade, der Wasserstand, das unbefugte Berühren eines Kassenschrankes, alles bringen die kunstvollen Apparate zur Meldung. Selbst ein ungewohnter Lichtstrahl wird, wenn es verlangt wird, von der Selenzelle, dem „elektrischen Auge“, in die Ferne weitergemeldet.

Der **Fernsprecher** gehört zu den Einrichtungen, mit denen jedermann täglich umgeht, deren Wesen doch einem großen Teil der Benutzer fremd geblieben ist. Wir beobachten Reis, den Erfinder des Fernsprechers, bei seinen ersten Versuchen in der Scheune in Friedrichsdorf im Jahre 1860, wo zum erstenmal eine Stricknadel die Töne wiedergibt, die in den Schalltrichter hineingesprochen werden. Den ersten praktisch



Abb. 4. Bildnis des Königs von Italien, das mit Apparaten von Artur Korn von Rom nach Massaua in $1^1/_2$ Stunden drahtlos übermittelt worden ist.

verwertbaren Fernsprecher baute dann der Amerikaner Bell im Jahre 1876. Generalpostmeister Stephan, im Oktober 1877 durch eine amerikanische Zeitschrift über die Erfindung unterrichtet, erkannte, wie Fürst nachweist, vom ersten Augenblick an, daß hier ein neues Verkehrswerkzeug mit großartiger Wirkungsmöglichkeit vorliege, und noch im gleichen Jahre führte die deutsche Reichspost als erste Verwaltung der Erde den Fernsprecher in den öffentlichen Nachrichtendienst ein. Fürst veranschaulicht die Vorgänge beim Fernsprechen, die technische Ausgestaltung, die der Hörer und Geber im Laufe der Entwicklung bis zur Vereinigung von Hör- und Sprechapparat in einem einzigen leichten Geräte, dem Mikro-Telephon, erfuhren, die Arbeit des Mikrophons, die Anordnung der Stromkreise, die Ein- und Ausschaltung des Weckers und alle sonstigen Einrichtungen, die zum Gebrauch des Fernsprechers durch den Teilnehmer nötig sind, weiterhin die Einrichtung der Vermittlungsämter, die die Verbindungen zwischen den Teilnehmern herstellen. Es ist eine erdrückende Fülle von Vorgängen, die bei der Vermittlung einer einzigen Sprechverbindung stattzufinden haben, und die uns an der Arbeit eines neuzeitlichen Fernsprechamtes in der Großstadt mit 10 000 Teilnehmern, zwischen denen täglich 150 000 bis 180 000 Verbindungen herzustellen sind, in allen Einzelheiten erläutert wird. Die sinnreiche Anordnung der Vielfachumschalter ermöglicht es, jeden Teilnehmer mit jedem andern an jedem Arbeitsplatz zu verbinden. Bald zeigt

sich auch, wie die Verbindung über die Vermittlungsämter — in Berlin sind mehr als 40 solcher Ämter — zustandekommt, und für den praktischen Gebrauch des Fernsprechers, welche Leistung in jedem Einzelfall von der Vermittlungsbeamtin erwartet werden kann und welche nicht, welche Tätigkeit der „Aufsicht" und der „Auskunftsstelle" zukommt u. s. f. Unendliche Sorgfalt erfordert das Legen, die Isolierung und störungsfreie Erhaltung der Leitungsstränge, die zwischen den einzelnen Teilnehmerapparaten und den Schränken in den Vermittlungsämtern in ungeheurer Zahl vorhanden sind. Die Erdung als Rückleitung ist beim Fernsprecher längst aufgegeben, da die immer mehr zunehmenden Starkstromleitungen für Kraftübertragung und Bahnbetrieb so viele vagabundierende Ströme in die Erde schicken, daß diese nicht mehr als neutral gelten kann. Die sehr empfindlichen Störungen, die in den Einfachleitungen auftraten, konnten erst durch die freilich sehr kostspielige Einführung der Doppelleitungen beseitigt werden. So viel technischer Scharfsinn für die Einrichtung der Ämter auch aufgewendet worden ist, so ist das Vermittlungsgeschäft doch immer noch mit einer großen

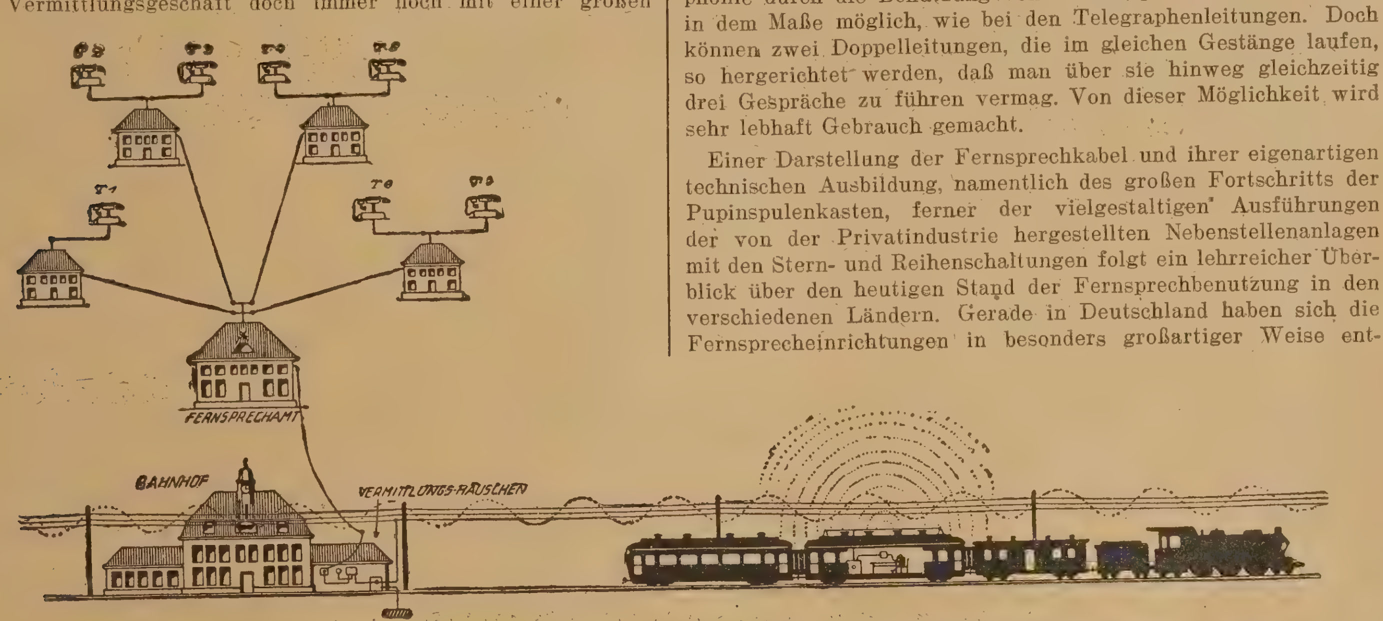


Abb. 5. Leitungsgerichtete Telephonie vom fahrenden Zuge aus.

Zahl von Unzulänglichkeiten behaftet — lange Wartezeiten, falsche Verbindungen, vorzeitige Trennung und Zusammenschalten von mehr als zwei Teilnehmern sind die vier großen Mängel, die den allbekannten Fernsprechärger verursachen. Es scheint eigentlich unsinnig, die Vermeidung aller dieser Unzulänglichkeiten von einer toten Maschine zu verlangen, und doch ist ein Gerät mit so hoch entwickelter Denk- und Tatkraft in dem selbständigen Vermittlungsapparat tatsächlich schon vorhanden. Schon 1889 meldete der Amerikaner Strowger sein erstes Patent des Apparates an, dessen Bauart in den Grundzügen noch heute verwendet wird. Der nervöse Erfinder hat seinen Schwur, die mangelhaft arbeitenden Vermittlungsbeamtinnen durch Maschinen zu ersetzen, voll bewahrheitet. In der von Siemens & Halske für europäische Betriebsverhältnisse umgearbeiteten Form bewährt die Einrichtung vollkommene Zuverlässigkeit; sie ist bekanntlich heute bereits in München, Dresden, Leipzig und zahlreichen anderen deutschen Städten in Betrieb. Jeder Teilnehmer kann sich durch Betätigung seiner Fingerscheibe und mit Hilfe des Kontaktarms in seiner Leitung mit jedem anderen Teilnehmer verbinden. Außerordentlich fesselnd schildert Fürst das Arbeiten dieser wunderbaren Neuerung, wie der Kontaktarm des Anrufenden die Berührung mit dem Kontakt der gesuchten Leitung herstellt, wie bei großen Ämtern aus der Gesamtheit der zur Verfügung stehenden Kontakte die nicht gewünschten Hunderttausender, alsdann die nicht gewünschten Zehntausender usw., ausgeschlossen werden, bis nur die einfache Aufgabe übrig bleibt, aus 10 Kontakten den richtigen auszusuchen; welche Zwecke die Leitungswähler und Vorwähler und die sonstigen Zubehörstücke der feinmechanischen Kunstwerke zu erfüllen haben und welche bedeutenden betrieblichen und wirtschaftlichen Vorteile die selbständigen Vermittlungsämter vor den älteren Einrichtungen voraushaben. Alle Mängel des Handbetriebes sind bei dem selbsttätigen Apparat so gut wie ausgeschlossen. Da im selbsttätigen Amt Menschen nicht anwesend zu sein brauchen, stellt es seinen Betrieb niemals ein, eine Tatsache, die namentlich von den Teilnehmern an den etwa 40 ländlichen Vermittlungsstellen, die in Deutschland schon für den selbsttätigen Betrieb eingerichtet sind, mit großer Freude begrüßt worden ist. In der Darstellung des Fernsprechbetriebes fortfahrend, ist weiterhin die Herstellung der Fernverbindungen und der Aufgabenkreis des Fernamtes überhaupt erläutert. Eine verbesserte Ausnutzung der Fernsprechleitungen durch Mehrfachbetrieb ist im übrigen — abgesehen von der ganzen neuen Möglichkeit der Mehrfachtelephonie durch die Benutzung von Hochfrequenzströmen — nicht in dem Maße möglich, wie bei den Telegraphenleitungen. Doch können zwei Doppelleitungen, die im gleichen Gestänge laufen, so hergerichtet werden, daß man über sie hinweg gleichzeitig drei Gespräche zu führen vermag. Von dieser Möglichkeit wird sehr lebhaft Gebrauch gemacht.

Einer Darstellung der Fernsprechkabel und ihrer eigenartigen technischen Ausbildung, namentlich des großen Fortschritts der Pupinspulenkasten, ferner der vielgestaltigen Ausführungen der von der Privatindustrie hergestellten Nebenstellenanlagen mit den Stern- und Reihenschaltungen folgt ein lehrreicher Überblick über den heutigen Stand der Fernsprechbenutzung in den verschiedenen Ländern. Gerade in Deutschland haben sich die Fernsprecheinrichtungen in besonders großartiger Weise entwickelt, besaß Deutschland doch, von den Vereinigten Staaten von Nordamerika abgesehen, 1913 mit seinen 7 324 200 km Staatsfernsprechleitungen bei weitem das ausgedehnteste Telephonnetz.

Ungeahnte Verwendungsfähigkeit hat der Fernsprecher erwiesen, als die drahtlose Telegraphie und Fernsprechkunst ihren Vormarsch begann. Wie drahtlose telegraphische Zeichen und heute auch Töne und Worte ohne Anwendung verbindender Drähte auf den Flügeln der Ätherwellen in weite Fernen gesendet werden können, ist in dem dritten großen Abschnitt des Buches „Der Verkehr im Äther" behandelt. Auch hier wird der Leser mit den einzelnen Erfindungen und Entdeckungen, die schließlich zum heutigen hohen Stande der drahtlosen Übertragung führten, und mit allen zugehörigen technischen Einrichtungen eindringlich vertraut gemacht, um dann in einem zweiten Teil des Abschnitts die Arbeitsweise der Großsendestelle Nauen und der Empfangsstellen dazu, sowie die praktische Anwendung der drahtlosen Telegraphie in ihren zahlreichen Arten kennen zu lernen. Dann ist noch auf die Möglichkeiten und das Wesen des drahtlosen Fernsprechens, weiter auf die wichtige Hochfrequenztelephonie längs Leitungen und zuletzt auf den Fernsprechverkehr mit fahrenden Eisenbahnzügen des Näheren eingegangen. Leider verbietet der Raum, auch aus diesem dritten wichtigen und für viele Leser gerade heute besonders anziehenden Abschnitt nähere Anhaltspunkte über den reichhaltigen Inhalt zu geben. Wir müssen uns darauf beschränken, auf die im August vorigen Jahres in Nr. 28 dieser Zeitung ent-

haltene ausführliche Würdigung des vor Jahresfrist erschienenen Fürst'schen Werkes „Im Bannkreis von Nauen" zu verweisen, das ja im wesentlichen, wenn auch in anderer Anordnung und nach dem damaligen Stande, das gleiche Gebiet behandelt. Hier genügt es, hervorzuheben, daß auch dieser Abschnitt, ebenso wie die vorhergegangenen, eine fast überwältigende Fülle von technischen Offenbarungen vermittelt, deren Studium ein wahrer Genuß ist; die Darstellungskunst des Verfassers in Verbindung mit einer reichen Auswahl trefflicher bildlicher Darstellungen macht dem Leser das Verständnis leicht. Die Art dieser Abbildungen ist durch einige Beispiele erläutert.

Dr. Kemmann.

Eisenbahnen nach dem Kriege.

Der bekannte englische Eisenbahnfachmann Sir W. Acworth hat in der letzten Zeit ein ausführliches Gutachten über die Notwendigkeit einer Neuregelung des indischen Eisenbahnwesens erstattet und ist auch als Gutachter bei der Neuordnung der Eisenbahnen von Österreich herangezogen worden. Er ist dadurch veranlaßt worden, sich mit den Verhältnissen der Eisenbahnen außerhalb Englands zu beschäftigen, was sonst gerade die englischen Eisenbahnfachleute nicht gern tun; sie behaupten, die Eisenbahnen Englands böten in ihrem Betrieb und ihrer Verwaltung so eigenartige Aufgaben, daß ein Vergleich mit dem Auslande nicht möglich sei, und sie beschränken daher ihre Vergleiche im allgemeinen höchstens auf die Betriebs- und Verwaltungsformen der verschiedenen Netze untereinander, aus denen sich die Eisenbahnen Englands zusammensetzen. Sir W. Acworth hat nun vor einer Vereinigung von Eisenbahnstudenten einen Vortrag über die Entwicklung der Eisenbahnen außerhalb Englands seit Beendigung des Krieges gehalten und seinen Hörern empfohlen, ihre Kenntnisse im Eisenbahnwesen dadurch zu vertiefen, daß sie sich mit den Eisenbahnen außerhalb Englands beschäftigen, ein Rat, der bei der angedeuteten Haltung der englischen Fachleute gegenüber dem Auslande um so beachtlicher und geradezu auffällig erscheint. Der Vortragende hatte aber wahrscheinlich bei seiner Gutachtertätigkeit im Auslande gesehen, wie wertvoll es für einen Eisenbahnbeamten ist, nicht nur die Eisenbahnen seines eigenen Landes zu kennen, sondern auch die des Auslandes.

Merkwürdigerweise scheint Sir W. Acworth, wenigstens nach den Zeitschriftenberichten zu urteilen, in seinem Vortrag Deutschland nicht berührt zu haben, obgleich ihm die Veränderung, die bei uns die Nachkriegszeit im Eisenbahnwesen gebracht hat, nicht entgangen sein kann. Sein Vortrag hat sich überhaupt in der Hauptsache mit den englisch sprechenden Ländern befaßt, und unter diesen hat er wieder die Vereinigten Staaten von Amerika ausgelassen. Von europäischen Ländern erwähnt er nur Österreich, veranlaßt durch seine dortige Tätigkeit, etwas eingehender und geht über die übrigen Länder ganz flüchtig hinweg. Einiges aus seinem Vortrag sei nachstehend wiedergegeben. Sind auch die Tatsachen unseren Lesern nicht neu, so ist doch ihre Beleuchtung und Bewertung durch einen so geschätzten Fachmann, wie es Sir W. Acworth in England ist, von besonderer Bedeutung.

In allen Ländern sind die Preise und Löhne gestiegen, und die Frachtsätze haben ihnen nicht zu folgen vermocht; dadurch ist das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben gestört worden. Am besten hat dabei noch die Schweiz abgeschnitten, indem sie die Tarife ihren erhöhten Ausgaben angepaßt hat. Wenn in England über hohe Tarife geklagt wird, so sollte man sich vergegenwärtigen, daß in der Schweiz die Frachtsätze auf 120 %, die Fahrpreise auf 70 % über den Friedenssätzen stehen. In den meisten anderen Ländern hat aber der Staat die Lasten getragen, die sich aus dem Wachsen der Ausgaben ohne entsprechende Steigerung der Einnahmen ergaben.

In vielen Ländern ist in der letzten Zeit die Umwandlung der Staats- in Privatbahnen und umgekehrt erörtert worden, der Vorkriegszustand ist aber fast überall erhalten geblieben, doch sind die Formen, in denen hier Staats-, dort Privatbahnen verwaltet und betrieben werden, hier und da verändert worden.

In Frankreich war vor 15 Jahren die Westbahn verstaatlicht worden, doch war der Erfolg nicht günstig, und ihre Leitung wird nun wohl in eine Form gebracht werden, die mehr der eines kaufmännischen Geschäfts entspricht. Die fünf französischen Eisenbahngesellschaften haben sich zu einer Gemeinschaft zusammengeschlossen, der auch die Staatsbahnen angehören. Ohne die Eigentumsverhältnisse anzutasten, geschieht alles, um die französischen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz zu betreiben, und bei den Staatsbahnen ist zu erwarten, daß sie allmählich mehr und mehr zu kaufmännischen Gebarungen übergehen werden.

Erhebliche Veränderungen sind in der nächsten Zukunft bei den Eisenbahnen Indiens zu erwarten. Dort ist der Staat der Hauptaktionär der größeren Eisenbahngesellschaften, doch ist die Leitung des Betriebes in privaten Händen; der Sitz der Gesellschaften ist in London. Der Staat hat hier einen so weitgehenden Einfluß, daß von Privatbetrieb kaum geredet werden kann. Entgegen den Wünschen der Engländer in Indien hat das indische Parlament beschlossen, daß bei Ablauf der Verträge mit den Gesellschaften der Staat den Eisenbahnbetrieb übernehmen soll. Vor dem Kriege brachten die indischen Eisenbahnen beträchtliche Überschüsse, im Kriege mußten sie aber ihre Unterhaltungsarbeiten zurückstellen, ohne daß sie dabei Rücklagen für deren zukünftige Ausführung gemacht hätten. Jetzt leidet nun der Verkehr unter dem schlechten Zustande der Anlagen und Betriebsmittel, und die wirtschaftliche Lage ist wegen der hohen Aufwendungen, die zur Beseitigung dieses Zustandes gemacht werden müssen, höchst ungünstig. Die Privatbahnen Indiens haben dagegen im Kriege durch Rücklagen für die Zukunft gesorgt und ihre damals unterbliebenen Arbeiten und Anschaffungen mittlerweile nachgeholt. Daraus schließt Acworth, daß es falsch sei, wenn der Finanzminister in das Eisenbahnwesen eines Landes hineinzureden habe. Die Eisenbahnen seien kein gewöhnlicher Staatsbetrieb, sondern müßten als werbendes Unternehmen betrachtet und nach den Grundsätzen eines solchen betrieben werden; das sei jetzt in der ganzen Welt richtig erkannt. Deshalb sind auch in den meisten Ländern mit Staatsbahnen die Zuständigkeiten in bezug auf diese umgestaltet worden.

In Südafrika sind durch die Vereinigung der vier dortigen Staaten auch die Eisenbahnen zu einer Einheit verschmolzen worden; sie werden nach dem Grundsatz bewirtschaftet, daß die Einnahmen die Ausgaben, einschließlich der Verzinsung des Anlagekapitals, decken, sowie eine Rücklage zur Tilgung und Erneuerung einbringen müssen. Weitergehende Überschüsse haben der Allgemeinheit zugute zu kommen, entweder in der Form von niedrigeren Tarifen oder von vermehrten Verkehrsmöglichkeiten. Verlangt aber das Parlament Maßnahmen, die die Eisenbahnen belasten, so muß es auch die Mittel zu ihrer Durchführung bereitstellen.

Ähnlich werden die Eisenbahnen von Japan bewirtschaftet: Staatshaushalt und Eisenbahnhaushalt sind streng geschieden, und diese Trennung hat sich glänzend bewährt. In der Tschechoslowakei wird eine derartige Regelung der Eisenbahnwirtschaft vorbereitet.

Ganz besonders einschneidenden Änderungen ist in den letzten Jahren das Eisenbahnwesen Kanadas und Österreichs unterworfen worden. Über die Neuregelung des Eisenbahnwesens in Österreich sind unsere Leser genügend unterrichtet, so daß es einer Wiederholung hier nicht bedarf. Über Kanada ist auch wiederholt berichtet worden, doch sei hier der dortige Vorgang noch einmal zusammenfassend kurz geschildert. In Kanada hat der Staat die Kanadische Nordbahn, die Grand Trunk-Eisenbahn und die Grand Trunk Pacific-Eisenbahn übernommen und dadurch seinem Eisenbahnnetz, das vorher nur etwa 6400 km ausmachte, weitere 29 000 km hinzugefügt. Der Grund für diese Vergrößerung des Staatsbahnnetzes ist darin zu suchen, daß weder die alten Staatsbahnen, noch die verstaatlichten Privatbahnen sich wirtschaftlich halten konnten; man hofft aber, durch ihre Zusammenfassung zu einem großen, einheitlich betriebenen Netz bessere Ergebnisse erzielen zu können. Das neue Staatsbahnunternehmen ist nun einerseits so aufgebaut, daß es vom Finanzminister vollständig unabhängig ist, und andererseits ist seine Verwaltung und die Leistung des Betriebes nach dem Muster der Kanadischen Pacific-Eisenbahn eingerichtet, der einzigen Privatbahn, die nunmehr neben den Staatsbahnen noch besteht; sie war auch vor der Verstaatlichung der genannten drei Privatbahnen das einzige der kanadischen Eisenbahnunternehmen, das angemessene Überschüsse einbrachte, und es hat daher eine gewisse Berechtigung, ihre Einrichtungen zum Vorbild zu nehmen, wenn eine Eisenbahn als werbendes Unternehmen aufgezogen werden soll. Als Direktor der kanadischen Staatsbahnen ist ein englischer Fachmann berufen worden, und er leitet die Staatsbahnen so, als ob sie ein Privatunternehmen wären. Die Form als Aktiengesellschaft ist beibehalten worden, es gibt aber nur einen Aktionär, nämlich den Staat, der infolgedessen auch z. B. in der Lage ist, den Aufsichtsrat zu beseitigen und einen neuen an

seine Stelle zu setzen. Besonderer Wert wird darauf gelegt, daß im Aufsichtsrat lauter Sachverständige sitzen. Früher hatten die Politiker ein gewichtiges Wort bei der Leitung der kanadischen Eisenbahnen mitzureden, und es wird nun darauf ankommen, ihren Einfluß auszuschalten; wie weit das gelingen wird, ist noch fraglich, man glaubt aber, daß davon der Erfolg der Verstaatlichung abhängen wird.

Zusammenfassend sprach sich Sir W. Acworth am Schlusse seines Vortrags dahin aus, er wünsche seinen Hörern den Eindruck zu vermitteln, daß die Vorgänge, die sich zurzeit im Eisenbahnwesen abspielen, darauf hinauskämen, den staatlichen Einfluß auf die inneren Angelegenheiten der Eisenbahnen auszuschalten und besondere Maßnahmen zu treffen, um die Staatsbahnen nach kaufmännischen Grundsätzen zu betreiben. In manchen Ländern möchten wohl Staatsbahnen berechtigt sein, aber dann müßten sie aus dem Staatshaushalt herausgelöst werden und ihre Geldwirtschaft vollständig von der aller anderen staatlichen Einrichtungen getrennt werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Finanzgesetz.** Das Eisenbahn-Finanzgesetz, welches das Reichsverkehrsministerium dem Reichstag unterbreiten wird, sieht dem Vernehmen nach u. a. eine Loslösung der Betriebsverwaltung vom Reichshaushalt vor. Die Gründung einer Aktiengesellschaft, wie sie mehrfach angeregt worden ist, wird ausdrücklich abgelehnt. Auch eine Aenderung der Betriebsform kommt nicht mehr in Frage. Das Kabinett wird in aller Kürze zu dieser Vorlage Stellung nehmen.

— **Die Finanzlage der Reichsbahn.** Der Reichsverkehrsminister hat einem Vertreter des Wolffschen Telegraphenbüros eine Unterredung gewährt, bei der er folgendes erklärte:

Bekanntlich hat seit dem 15. November d. J. die Finanzierung der Deutschen Reichsbahn aus allgemeinen Reichsmitteln aufgehört, ohne daß diesem Riesenunternehmen mit einem Anlagewert von mehr als 25 Gold-Milliarden ein Betriebsfonds mit auf den Weg gegeben worden wäre. Dazu kommt, daß das Unternehmen, das während des ganzen Jahres 1922, d. h. bis zum Ruhrkampf, in seinem Etat balancierte, in den letzten Monaten als Folge des verlorenen Rhein- und Ruhrkampfes mit Fehlbeträgen arbeiten mußte und heute ohne Deckung für seine Verpflichtungen für werbende Anlagen dasteht. Es muß deshalb vorübergehend dem Unternehmen auch an Barmitteln zur Deckung dieser großen Gesamtverpflichtungen so lange fehlen, bis es sich eine neue Kreditorganisation aufgebaut hat.

Die Personalkosten und die laufenden sächlichen Kosten (z. B. für Kohle, Öl usw.) können bereits heute wieder aus den laufenden Einnahmen gedeckt werden. Anders liegen noch die Verhältnisse bei den Kosten für Rhein und Ruhr und für werbende Anlagen, wie neue Lokomotiven, Wagen, Bahnhofsanlagen usw. Es ist selbstverständlich, daß, nachdem der Finanzminister der Reichsbahn seine Kredite entzogen hat, es augenblicklich der Reichsbahn an Mitteln fehlt zur Finanzierung dieser Projekte, wie das bei einem Privatunternehmen nicht anders sein würde. Der Mangel an Betriebsmitteln ist leider eine ganz allgemeine Erscheinung der heutigen deutschen Wirtschaft. Über die Bauten und Beschaffungen laufen eine Reihe von Verträgen, die bis zum 1. April 1924 schätzungsweise eine Belastung von rund 200 Millionen ausmachen. Hinzu kommen für den gleichen Zeitraum rund 100 Millionen für Ausgaben, die mit dem Ruhrschicksal zusammenhängen. Zur Deckung dieser 300 Millionen und zur Bildung eines Betriebsfonds, den ein so großes Unternehmen wie die Reichsbahn nicht entbehren kann, müssen Kredite in Anspruch genommen werden. Es ist nur natürlich und dankenswert, daß die Industrie, der die gesamten Bestellungen der Reichsbahn zugute kommen, ihren Wechselkredit zur Verfügung gestellt hat. Wenn in einer Mitteilung von Verpflichtungen der Reichsbahn in Höhe von 550 bis 600 Millionen die Rede ist, so entbehrt diese Angabe der Grundlage. Es scheint sich hier um eine Verwechslung mit Beträgen zu handeln, die unter Umständen einmal für Investitionsanleihen in Betracht kommen könnten, wenn die Reichsbahn wieder an Bauten und Beschaffungen in größerem Stile herangehen kann.

Der Boden für diese Kreditaufnahme und für eine durchgreifende Sanierung des Unternehmens ist vorbereitet. Jetzt ist die Durchführung eingeleitet, der Reichsfinanzminister hat den neuen Vorschlägen schon grundsätzlich zugestimmt, baldigst wird sich das Kabinett mit der Frage beschäftigen. Vorher werden selbstverständlich die Länder, die am Staatsvertrage beteiligt sind, gehört werden, ebenso werden der Reichsrat und der Fünfzehnerausschuß des Reichstages befaßt werden. Es ist eine Notverordnung geplant, deren Ablösung durch endgültiges Gesetz zum 1. April nächsten Jahres erfolgen soll.

Die Reichsbahn hat die innere Kraft, ebenso den festen Willen, diese Organisation selbst zu gestalten, sachkundigen Rates wird sie sich dabei gern bedienen.

— **Eisenbahnlieferanten G. m. b. H.** Die zwischen dem Reichsverkehrsministerium und dem Reichsverbande der Deutschen Industrie geführten Verhandlungen über die Frage, wie in der nächsten Zeit die notwendigsten Geldmittel für erfolgte Industrielieferungen und -Leistungen bereit gestellt werden können, haben nunmehr zu einem Abschluß geführt. Jeder Industriefirma, die Lieferungen oder Leistungen für die Reichsbahn ausgeführt hat, steht es frei, einen durch die getroffenen Abmachungen geschaffenen Wechselkreditweg zu beschreiten, um in Kürze die ihr von der Reichsbahn zustehenden Zahlungen zu erhalten. Zur Bearbeitung dieser Angelegenheit ist von den beteiligten Industriekreisen in Zusammenarbeit mit dem Reichsverkehrsministerium die „Eisenbahnlieferanten G. m. b. H.“ in Berlin gegründet worden.

— **Reichseisenbahnrat.** Der Reichsverkehrsminister hatte den ständigen Ausschuß des Reichseisenbahnrats auf den 14. d. M. einberufen, um ihm Bericht zu erstatten über die Entwicklung der Lage der Reichsbahn seit Einführung der Goldrechentarife am 1. November d. J. Der Vorsitzende, Staatssekretär Vogt gedachte bei der Eröffnung mit Bedauern des Ausscheidens des seitherigen Vorsitzenden Staatssekretärs Stieler, der seine reiche Kenntnis und Arbeitskraft bisher dem Reichseisenbahnrat gewidmet habe. In eingehender Aussprache wurde die gesamte Tarifpolitik der Reichsbahn auch im Zusammenhang mit der Finanzlage und Finanzpolitik der Reichsbahn behandelt, insbesondere auch die Folgen, die sich daraus ergeben, daß die Reichsbahn mit dem 15. November von der Finanzwirtschaft des Reiches losgelöst und auf sich selbst gestellt worden ist. Der Ausschuß war mit der Verwaltung der Auffassung, daß gleichzeitig mit einem Preisabbau der für die Eisenbahn nötigen Stoffe, namentlich Kohle und Eisen, eine Ermäßigung der Gütertarife anzustreben sei. Er empfiehlt der Verwaltung die Einführung von Ausnahmetarifen für die Ausfuhr auch über die trockene Grenze; die bestehenden Ausnahmetarife sollen auf ihre Angemessenheit nachgeprüft werden. Eine Ermäßigung des zehnprozentigen Zuschlages für die Beförderung von Gütern in bedeckten Wagen konnte bei der finanziellen Lage der Reichsbahn nicht befürwortet werden.

— **Eisenbahnwertzeichen.** Die Deutsche Reichsbahn gibt neuerdings Eisenbahnwertzeichen aus. Durch Ausgabe der Eisenbahnwertzeichen soll dem weniger kaufkräftigen Publikum Gelegenheit gegeben werden, für später auszuführende Reisen das Fahrgeld im voraus nach und nach anzusammeln.

Die Eisenbahnwertzeichen werden von den von den Reichsbahndirektionen bestimmten Fahrkartenausgaben der Deutschen Reichsbahn ausgegeben. Sie werden von allen Kassen der Deutschen Reichsbahn und von allen Ausgabestellen des Mitteleuropäischen Reisebüros ohne Rücksicht darauf, wo sie ausgegeben sind, beim Lösen von Fahrkarten jeglicher Art (einfachen Karten, Fahrscheinheften, Zeitkarten, Sonderzugkarten usw., auch im Verkehr mit Privatbahnen und Ausland) und beim Zahlen von Gepäckfracht angenommen.

Die Fahrkartenausgaben der deutschen Privatbahnen geben einstweilen weder derartige Wertzeichen aus, noch nehmen sie sie in Zahlung.

Die Eisenbahnwertzeichen sind in Form Edmonsonscher Karten hergestellt.

Die Wertzeichen lauten über 2 Goldmark (grüne Farbe) und über 5 Goldmark (gelbe Farbe). Sie sind, worauf bei der Annahme an Zahlungsstatt besonders zu achten ist, auf der Vorder- oder Rückseite mit dem Trockenstempel einer Reichsbahn-Direktion versehen.

Die Geltungsdauer der Wertzeichen ist vorläufig bis zum 31. Dezember 1924 festgesetzt.

Eisenbahnwertzeichen werden nicht zurückgenommen. Auch im Erstattungswege wird ihr Wert nicht zurückgezahlt.

— **Organisationsausschuß der Reichsbahn.** Im Reichsverkehrsministerium hat kürzlich eine Sitzung des Organisationsausschusses stattgefunden, die von Minister Oeser selbst geleitet wurde. Wie wir erfahren, hat im Laufe dieser Besprechungen der Reichsverkehrsminister wichtige Aufschlüsse über die schwierige finanzielle Lage der Reichsbahn gemacht, die hervorgerufen worden ist durch das Abschneiden der Kredite durch das Reichsfinanzministerium. Weiter machte Minister Oeser Mitteilungen über die Umstellung der Organisation auf kaufmännische Grundlage, die in möglichst kurzer Zeit restlos durchgeführt werden soll.

Einen breiten Raum nahmen die Erörterungen über den Beamtenabbau ein. Von sachverständiger Seite wurden schwere Bedenken gegen eine überstürzte Verringerung der Betriebsbeamten geäußert. Es wurde darauf hingewiesen, daß durch einen zu schnellen Abbau der fachlich vorgebildeten technischen Beamten dem Betrieb der Eisenbahn eine nicht zu unterschätzende Gefahr drohe. Eines Tages werde dann die Reichsbahn den erhöhten Anforderungen, die sich voraussichtlich schon in einigen Monaten ergeben werden, nicht mehr gewachsen sein.

— **Ausgabe von Fahrkarten des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs vermittels elektrischer Fahrkartenschnelldrucker.** In der Fahrkartenausgabe Bellevue ist am 17. Dezember d. J. zur Erprobung ein elektrischer Fahrkartenschnelldrucker in Betrieb genommen worden, durch den Fahrkarten des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs hergestellt und verausgabt werden. Die Fahrkarten sind für beide Klassen aus weißem Karton hergestellt, tragen u. a. die Klassenbezeichnung und Preisstufe und für Kinderkarten auch die Bezeichnung „Kind“, ferner die Bezeichnung der Strecken, für die sie gelten.

— **Frankierung von Auslandssendungen.** Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat sich auf Anregung einiger Handelskammern dafür eingesetzt, daß das augenblickliche Verfahren der Frachtzahlung bei Auslandssendungen dahin geändert wird, daß eine sofortige Feststellung und Mitteilung der Fracht bis zur Grenze an den Versender erfolgt, um diesen in die Lage zu versetzen, seine Frachtspesen rechtzeitig dem Auslandskunden in Rechnung zu stellen. Auf diese Eingabe hat die Reichsbahndirektion Berlin mit nachstehendem Bescheid geantwortet:

„Auf Ihre Eingabe vom 16. Oktober 1923 an das Reichsverkehrsministerium, die uns zur Erledigung überwiesen wurde, gestatten wir uns folgendes zu bemerken:

Bei den dem Frankaturzwange unterliegenden Auslandssendungen werden, ebenso wie bei anderen Sendungen, die Frachten bis zur deutschen Grenze und die Nebengebühren der Versandstation sogleich bei der Auflieferung festgestellt und in den Frachtbriefen in Frankatur verrechnet. Eine sofortige Abrechnung mit den Versendern für die ganze Frankierungsstrecke ist jedoch nicht möglich, weil Beträge, die ebenfalls unter den Frankaturzwang fallen, der Versandstation nicht bekannt sind, wie die bis zur Übergabe an die fremde Verwaltung etwa entstehenden Unterwegs- und Grenzabfertigungsgebühren sowie die Frachten für Auslandsstrecken, falls sich der Frankaturzwang über die deutsche Grenze hinaus erstreckt. Für diese Beträge muß zunächst die Rückkunft der Frankaturrechnung abgewartet werden. Erst dann erfolgt die Abrechnung mit den Versendern auf Grund der von der Versandstation vorgenommenen Frachtberechnung bis zur deutschen Grenze und der durch die Frankaturrechnung stattgefundenen Belastung der Versandstation.

Die Versandstation ist demnach jederzeit in der Lage, die von ihr selbst berechneten Frachten und Gebühren anzugeben. Wenn daher, wie Sie ausführen, einzelne Versender die Angaben über die Höhe der Frachten bis zur deutschen Grenze einschließlich der Nebengebühren der Versandsation — also ohne Unterwegs- und Grenzabfertigungsgebühren sowie etwaige Auslandsfrachten — gleich nach der Auflieferung für die Verrechnung mit dem Empfänger gebrauchen, so können sie diese Beträge ohne weiteres durch Rückfrage bei der Versandstation erfahren. Die Versandstationen werden hierüber bereitwilligst Auskunft erteilen.

Eine amtliche Mitteilung an die Versender über die bei jeder Sendung von der Versandstation berechneten Frachten und Gebühren vor der Rückkunft der Frankaturrechnungen halten wir nicht für empfehlenswert, weil — abgesehen von der dadurch entstehenden Mehrarbeit — diese leicht zu Mißverständnissen führen und die spätere Angabe der Unterwegs- usw. Gebühren vielfach als Frachtnachforderung angesehen werden würde. Wir empfehlen daher ergebenst, Ihre Interessenten von der Sachlage unterrichten und ihnen anheimstellen zu wollen, im Bedarfsfalle die erforderlichen Angaben über die von der Versandstation berechneten Frachten und Gebühren bei dieser zu erfragen. Damit den Parteien dabei keine Schwierigkeiten entstehen, werden wir die Dienststellen entsprechend anweisen.“

— **Eisenbahngüterverkehr zwischen Reichsbahn und Regie.** Mit dem 10. Dezember sind die zwischen Vertretern der Regie und der Reichsbahn in Mainz am 1. Dezember getroffenen Vereinbarungen über die Aufnahme des Verkehrs zwischen Reichsbahn und der Regie in Kraft gesetzt. Wie in den Niederschriften über die Mainzer und über die vorangegangenen Düsseldorfer Verhandlungen hervorgehoben ist, ist eine Anerkennung der Regie seitens der Reichsbahn de jure nicht erfolgt. Man hat sich aus dem Zwang der politischen, wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse nur zur Schaffung eines modus vivendi verstanden. Demgemäß haften der getroffenen Regelung auch alle Schwächen und Nachteile eines solchen Zustandes an. Seit dem 10. Dezember sind die Vorbeitungen für die Aufnahme des Übergabeverkehrs seitens der Reichsbahn so gefördert, daß die bisher bestehenden Sperren des Güterverkehrs nach dem besetzten Gebiet — soweit nicht einzelne Ortssperren wegen besonderer Verhältnisse beibehalten werden müssen — aufgehoben werden sollen und die Abfertigung der Güter nach folgenden Bestimmungen für den Verkehr mit den im Regiebetrieb befindlichen Stationen des besetzten Gebietes erfolgen soll:

A. Verkehr **nach** Stationen im Regiebetrieb.

1. Eilgut, Frachtgut und Tiere für Stationen im Regiebetrieb dürfen nur unter folgenden Bedingungen angenommen werden:

a) Jeder Sendung ist ein deutscher Frachtbrief mitzugeben, der als Bestimmungsstation den aus den Leitungs- oder Ladevorschriften ersichtlichen Tarifübergangspunkt enthält. In Spalte „Vorgeschriebene oder zulässige Erklärungen“ oder unter „Bestimmungsort“ hat der Versender die Weiterbeförderung im Regiebetrieb nach der endgültigen Bestimmungsstation vorzuschreiben.

Beispiel: „Bestimmungsstation: Dorsten.
Bestimmungsort: Zur Weiterbeförderung im Regiebetrieb nach Gelsenkirchen Hbf.“

Die gleiche Anschrift muß der Wagen- oder Stückgutbeklebezettel erhalten.

Die Versandgüterabfertigung fertigt die Sendung bis zum Tarifübergangspunkt in Frankatur ab. Der Frachtbrief wird mit dem Gut der Regie übergeben, die die Fracht vom Tarifübergangspunkt bis zur endgültigen Bestimmungsstation in Überweisung stellt.

b) So wie die Fracht sind auch sämtliche sonst etwa entstehenden Gebühren für die Beförderung bis zum Tarifübergangspunkt im Voraus zu bezahlen.

c) Nachnahmebelastung, Angabe des Interesses an der Lieferung und nachträgliche Verfügungen des Absenders sind ausgeschlossen.

d) Eine Vorschrift des Absenders, daß die Güter auf der Tarifübergangsstation nachgezählt oder nachgewogen werden sollen, ist nicht zulässig.

e) Kosten für zollamtliche Behandlung — Verwiegung, Auspacken, Einpacken usw. — auf den im Reichsbahnbetrieb befindlichen Bahnhöfen werden von der Reichsbahn verauslagt und auf den Versandbahnhof zurückgerechnet.

f) Bei nach dem interalliierten Zolltarif zollfreien Gütern ist in den Frachtbrief der Vermerk einzutragen: „Nach Nr. . . . . des interalliierten Zolltarifs vom März 1923 zollfrei“, oder bei Lebensmitteln: „Als Lebensmittel zollfrei“.

Bei zollpflichtigen Gütern muß die Einfuhrbewilligung der interalliierten Zollbehörde dem Frachtbrief angeheftet sein. In diesem Falle ist die Sendung auf den Tarifübergangspunkt abzufertigen, der auf dem Lade- oder Leitungswege zur Zollbehandlungsstation liegt. Wenn die Zollbehandlungsstation vor dem Tarifübergangspunkt liegt, ist die Sendung auf den der Zollbehandlungsstation zunächst liegenden Tarifübergangspunkt abzufertigen.

g) Die Weiterabfertigung von Sendungen von den im Reichsbahnbetrieb befindlichen Tarifübergangspunkten auf späteren Antrag des Absenders oder Empfängers wird grundsätzlich nicht zugelassen.

2. Sendungen nach Stationen der im besetzten Gebiet liegenden Privatbahnen, die nur über Regiestrecken erreichbar sind, sind in gleicher Weise, wie unter 1. ausgeführt, zu behandeln.

3. In besonderen Fällen, insbesondere für Milch und Viehsendungen, können in bestimmten Verkehrsbeziehungen für be-

stimmte Empfänger die für die Tarifübergangspunkte zuständigen Reichsbahndirektionen Ausnahmen vom Frankaturzwang zulassen, wenn die Frachtzahlung für die im Reichsbahnbetriebe zurückgelegte Beförderungsstrecke in bar oder im Wege der Frachtstundung sichergestellt wird.

4. Die Bestimmungen unter Ziffer 1 gelten sinngemäß auch für die Annahme und Abfertigung von Leichen auf Beförderungsschein.

5. Reisegepäck und Expreßgut nach den im Regiebetrieb befindlichen Stationen darf nur angenommen werden, wenn diese Stationen gleichzeitig Tarifübergangspunkte sind.

B. Verkehr **von** Stationen im Regiebetrieb nach Stationen im Reichsbahnbetrieb.

Die Sendungen werden von der Regie mit deutschem Frachtbrief für die im Reichsbahnbetrieb befindliche Strecke übergeben. Die Fracht für die Strecke des Reichsbahnbetriebes wird in Überweisung vom Empfänger erhoben.

Die Bestimmung unter A 1 g) gilt auch für diesen Verkehr.

C. Auflieferungen **auf** einem Tarifübergangspunkt.

Bei Auflieferungen für das unbesetzte Gebiet, die auf einem Tarifübergangsbahnhof vorgenommen werden, müssen die Frachten in Überweisung gezahlt werden, wenn dieser Bahnhof von der Regie betrieben wird. Bei Auflieferungen, die von einem der Tarifübergangsbahnhöfe nach dem besetzten Gebiet vorgenommen werden, müssen die Frachten ebenfalls in Überweisung gezahlt werden, wenn dieser Bahnhof durch die Reichsbahn betrieben wird.

D. Verkehr mit dem Ausland.

Von und nach dem Ausland können Sendungen, die sowohl über Strecken des Reichbahnbetriebes als auch über Strecken des Regiebetriebes laufen sollen, ebenfalls nur unter Frankatur für die im Reichsbahnbetriebe befindlichen Strecken befördert werden, wobei die Bestimmungen unter A. und B. sinngemäß Anwendung finden.

E. Tarifübergangspunkte.

Wesel, Dorsten, Sinsen, Lünen Nord, Lünen Süd, Scharnhorst*), Dortmund Hauptbahnhof, Dortmund Ost, Dortmund Süd, Hoerde, Löttringhausen, Vorhalle, Hattingen (Ruhr), Kupferdreh, Ratingen West, Düsseldorfer Hauptbahnhof, Düsseldorf-Derendorf, Troisdorf, Flammersfeld, Montabaur, Staffel, Eschhofen, Höchst, Goldstein, Darmstadt Hauptbahnhof, Kranichstein, Groß-Gerau, Worms, Mannheim, Lusshof, Reinsheim, Maxau.

F. Verkehr zwischen den im Reichsbahnbetrieb befindlichen Stationen **der Reichsbahndirektion Köln** und Stationen im Regiebetrieb.

Da ein Übergangsverkehr zwischen diesen Stationen bisher nicht vereinbart ist, bedarf die ausnahmsweise Überführung von Sendungen wie bisher der örtlichen Regelung durch die Reichsbahndirektion Köln.

Im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn, Nr. 162 vom 17. Dezember, erscheint ferner ein Verzeichnis der im besetzten Rhein- und Ruhrgebiet gelegenen und der im Regiebetrieb befindlichen Stationen. Auch wird ebenda alsbald eine Mitteilung über die auf einzelnen Zollkontrollstellen festgestellten Besonderheiten in der Anwendung des interalliierten Zolltarifs vom März 1923 erscheinen.

Beim Versand von Gütern nach Stationen im Regiebetrieb wird seitens der Beteiligten also zunächst festgestellt werden müssen, ob das Gut zollpflichtig ist oder nicht, unter Berücksichtigung dieser Besonderheiten. Bei einfuhrbewilligungspflichtigen Gütern ist die Einfuhrbewilligung zu beschaffen. Alsdann ist das Gut nach den vorher aufgeführten Abfertigungsbestimmungen bei der Eisenbahn zur Auflieferung zu bringen.

Es wird Sache der Regie und der an der Zoll- und Paßrevision beteiligten Stellen der Besatzung sein, den angebrachten Verkehr reibungslos zu übernehmen und auf den Strecken und Stationen des Regiebetriebes zu bewältigen.

— **Absatzstockung im Ruhrbezirk.** Mit der allmählich wieder zunehmenden Kohlenförderung auf den Ruhrzechen machen sich nach der „D. A. Z." bereits Zeichen von Absatzschwierigkeiten bemerkbar, welche allerdings in erster Linie wohl Verkaufsschwierigkeiten sind. Besonders nimmt das Kohlenangebot im Landabsatz zu, weil die gegenwärtigen schwierigen Verkehrsverhältnisse eine Steigerung des Eisenbahntransports nicht in dem Maße zulassen, wie die Förderung zunimmt.

— **Aufnahme des direkten Zugverkehrs Frankfurt—Paris.** Nachdem die Verhandlungen der deutschen Eisenbahnbehörde mit Vertretern der Regie zum Abschluß gekommen waren, ist der direkte Schnellzugsverkehr Frankfurt—Paris am 11. Dez. wieder aufgenommen worden.

*) Der Frachtberechnung nach Scharnhorst ist die Tarifentfernung für Kurs zuzüglich 3 km zugrundezulegen.

— **Elektrischer Betrieb auf der Hamburger Alstertalbahn.** Die Arbeiten an der elektrischen Betriebsanlage der Hamburger Alstertalbahn sind, wie die D. A. Z. meldet, zu Ende geführt. Da in diesen Tagen die landespolizeiliche Abnahmeprüfung stattfinden soll, wird die Bahn an die Reichsbahnverwaltung übergeben werden, die vertragsgemäß den Betrieb zu übernehmen hat, der noch vor Neujahr eröffnet werden soll.

— **Schließung zweier Berliner Güterabfertigungen.** Am 15. d. M. ist die Güterabfertigung Berlin-Ostbahnhof für den gesamten Eil- und Frachtstückgutverkehr und die Güterabfertigung Berlin-Potsdamer Bahnhof für den gesamten Frachtstückgutverkehr und für den Frachtgutladungsverkehr der Freiladegleise bis auf weiteres geschlossen worden. Seit dem 16. Dez. ist also die Güterabfertigung Berlin-Ostbahnhof nur noch für Wagenladungen und Milch und die Güterabfertigung Berlin-Potsdamer Bahnhof nur noch für Eilgut, Stückgut, Eilgutladung und Milch, ferner für Frachtgutladungen der Anschließer, Lagerplatzpächter und Eisenbahndienststellen des Potsdamer Bahnhofes geöffnet.

— **Die Bezugsgebühr für die Niederschriften der ständigen Tarifkommission der Deutschen Reichsbahn** beträgt für das Jahr 1924 20 Goldmark. Die Neubestellungen können bis zum 20. Januar n. J. bei dem Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, angemeldet werden. Die Einzahlung der Gebühren kann auf das Postscheckkonto Berlin Nr. 2909 der Eisenbahnhauptkasse erfolgen.

— **Richtzahl für Eisenbahntarife.** Nach einem vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen aufgestellten Index (vgl. Nr. 20, S. 335, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hat gegenüber dem Friedensstande betragen:

Am	Die Steigerung der Materialausgaben	Die Steigerung der Personalausgaben	Die Richtzahl für Eisenbahntarife (durchschnittliche Steigerung der Gesamtbetriebsausgaben)
	errechnet über Goldmark		
30. 11. 1923 das	2,1 fache	1 fache	1,44 fache
7. 12. 1923 „	2,1 „	1 „	1,44 „
14. 12. 1923 „	2,1 „	1,15 „	1,53 „

— **Der Handel mit Saarkohlen.** Vor dem Kriege versorgten die Kohlenbergwerke des Saargebietes hauptsächlich jene Gegenden mit Kohlen, die von der Ruhr aus nicht so leicht mit Massentransporten zu erreichen waren und die von den belgischen, nordfranzösischen und englischen Kohlengebieten zu weit abliegen. Die hauptsächlichsten Kunden der Saarkohle waren das Saargebiet und das südliche Rheinland zu 30 %, Süddeutschland zu 22 %, Elsaß-Lothringen zu 22 %, Ostfrankreich zu 17 %, die Schweiz zu 7 %. Ferner bekamen auch Italien und Österreich-Ungarn Saarkohlen. Gemäß den Bestimmungen des Versailler Vertrages muß dem Saargebiet ungefähr die gleiche Menge zufallen, wie vor dem Kriege, und es sind ihm auch 40 % des Ertrages vorbehalten worden, inbegriffen den Bedarf der Bergwerke selbst, während 55 % nach Frankreich gingen und 5 % nach der Schweiz, Italien und Luxemburg. Die scharfe Krisis auf dem französischen Markte aber zwang im Jahre 1921 den Handelsdienst der Kohlenzechen, die früheren Absatzgebiete im Auslande wieder an sich zu ziehen, und es wurden in der Folge Verkaufsstellen geschaffen in Mailand, Ludwigshafen, Basel, Charleroi, Antwerpen und Lüttich. Der Verkauf im Jahre 1922 gestaltete sich folgendermaßen: 4 000 000 t nach Frankreich, 1 200 000 t nach Deutschland, 340 000 t nach der Schweiz, 43 000 t nach Luxemburg, 400 000 t nach Österreich, 300 000 t nach Belgien und 140 000 t nach Italien. Das Gesamterträgnis des Saargebietes belief sich 1922 auf 14 200 000 t.

— **Die Baukunst als Grundlage für die Empfindung des Schönen.** In der Gesamtsitzung der Akademie des Bauwesens am 23. November d. J. hielt hierüber der Lehrer an der Technischen Hochschule zu Berlin, Professor Dr. Ing. O. Stiehl, einen Vortrag, worin er folgendes ausführte:

Die Verhältnisse im Gebiete der bildenden Kunst sind, vom Standpunkte der Künstler betrachtet, wenig befriedigend, weil der äußerlich rege Kunstbetrieb in seiner heutigen Form die Gebildeten im allgemeinen vielleicht befähigt, über Kunst nachzu-

denken und zu sprechen, nicht aber, sie zu empfinden und dadurch ihre erhebende Macht voll zu genießen. Unter Bezugnahme auf des Vortragenden Buch „Der Weg zum Kunstverständnis“ wird an einem einfachen Beispiele gezeigt, wie diese Erhebung nicht durch geschichtliche oder sonst gedankliche Einwirkungen, sondern nur durch die reine Wahrnehmung des Auges vermittelt wird, und wie sie sich wesentlich auf die Erregung körperlicher Empfindungen, der Bewegung, der Ruhe, des Gleichgewichts usw. aufbaut. Wir stehen dauernd, ohne es zu wissen, unter der zwingenden Herrschaft der uns umgebenden Formenwelt, gegen deren Einflüsse der Verstand völlig machtlos ist. Dem Künstler stehen vielfache Mittel zu Gebote, um die Bestandteile dieser Formenwelt, Linien, Flächen, Massen, Licht, Farbe, gegenseitig abzustimmen und zum Einklang zusammenzuordnen. Mit ihrer Hilfe kann er die beabsichtigte Stimmung in ganz ähnlicher Weise hervorrufen, wie sie der Musiker aus dem Zusammenwirken der Töne erzeugt. Der Beschauer wird dieser Stimmungen ähnlich wie in der Musik teilhaftig, indem er unter Fernhaltung störender Gedankenverbindungen sich rein in die eingehende Betrachtung der Linienführungen, Flächen-, Maßverhältnisse usw. versenkt. — Deren Wirkungen sind am klarsten in der Baukunst zu erkennen, bilden aber die Grundlage auch für den Genuß der Schwesterkünste, wie überhaupt jeglicher Schönheit.

Der Baukunst muß daher die grundlegende Rolle beim Aufbau eines neuen Kunstverständnisses zufallen. Sie ist dabei imstande, indem sie die Augen öffnet, für die Schönheitswerte unserer gesamten Umwelt einschließlich der landschaftlichen Natur, jedem ohne Aufwand von Geldmitteln eine seelische Bereicherung zu verschaffen, die in der Not unserer Tage von besonderem Werte ist.

Österreich.

— **Österreichs Kohlenbergbau.** Die Zahl der Braunkohlenbergbaubetriebe in Österreich hat sich im Jahre 1922 gegenüber dem Vorjahr von 78 Betrieben auf 75 verringert. Trotzdem weist das Jahr 1922 die höchste Jahresförderung der letzten zehn Jahre auf. Sie beträgt 3116 Mill. Tonnen im Werte von 418,52 Milliarden Kronen gegenüber einer Förderung im Jahre 1921 von 2479 Millionen Tonnen. Dementsprechend ist auch die Absatzzahl im Berichtsjahre mit 2758 Millionen Tonnen die höchste der letzten zehn Jahre. Sie bezifferte sich 1921 auf 2122 Millionen Tonnen. Ein ähnliches Verhältnis ergibt sich auch im Steinkohlenbergbau. Hier ist die Zahl der Betriebe von 24 im Jahre 1921 auf 19 im Jahre 1922 gesunken. Trotzdem ist die Jahresförderung von 137 633 t im Jahre 1921 auf 165 727 t im Jahre 1922 gestiegen. Der Absatz betrug im Berichtsjahre 158 345 t gegen 120 387 t im Jahre 1921. Der Wert der im Berichtsjahre geförderten Steinkohle belief sich auf 36,78 Milliarden Kronen.

— **Eisen- und Manganerzbergbau.** Die Jahresgewinnung an Roherz in den in Österreich bestehenden neun Betrieben belief sich im Jahre 1922 auf 11 124 148 Meterzentner im Werte von 60,89 Milliarden Kronen. Von dieser Jahresgewinnungsmenge entfallen auf Niederösterreich mit zwei Betrieben 20 300 Meterzentner, auf Oberösterreich mit einem Betrieb 132 308 Meterzentner, auf Steiermark mit drei Betrieben 10 079 000 Meterzentner und auf Kärnten mit einem Betrieb 892 540 Meterzentner. Die restlichen zwei in Tirol befindlichen Betriebe haben keinen Ertrag ausgewiesen. Im zehnjährigen Durchschnitt ist die Jahresförderung an Roherzen, der Menge nach, im Jahre 1922 den Vorkriegs- und Kriegsjahren gegenüber, trotz erhöhter Zahl der Betriebe, wohl noch nicht so ausgiebig, dagegen weisen die Nachkriegsjahre eine stetige Steigerung auf. Während im Jahre 1918 noch in fünf Betrieben mit 5127 Personen 11 726 972 Meterzentner Roherze gefördert wurden, zeigt das folgende Jahr 1919 bei der gleichen Zahl Betriebe, allerdings mit nur 2592 beschäftigten Personen, im ganzen eine Jahresförderung von 2 504 909 Meterzentner. Das Jahr 1920 erzielte in acht Betrieben mit 2375 beschäftigten Personen schon 4 350 617 Meterzentner, im folgenden Jahre 1921 betrug die Jahresförderung in neun Betrieben mit 3224 beschäftigten Personen bereits 7 109 317 Meterzentner, um im Jahre 1922, bei der gleichen Zahl Betriebe, mit 4120 beschäftigten Personen, auf 11 124 148 Meterzentner anzusteigen.

Übrige europäische Länder.

— **Staatliche Fährenverbindung zwischen Schweden und Finnland.** Wir haben hierüber zuletzt in Nr. 3, S. 51 berichtet. Der schwedisch-finnische Verkehrsausschuß hat nun seinen Bericht über die Einrichtung einer täglichen Dampfschiffverbindung zwischen Schweden und Finnland vom Jahre 1926 ab erstattet. Der Ausschuß schlägt vor, daß die Staatsbahnverwaltungen der beiden beteiligten Länder diesen Verkehr in die Hand nehmen sollen. Der Verkehr solle künftig auch ein Bindeglied zwischen Schweden und Rußland und ein Glied des Durchgangsverkehrs zwischen Finnland und Westeuropa über Schweden werden. Man gedenkt einen regelmäßigen Nachtverkehr zwischen Stockholm und Åbo aufrechtzuerhalten durch zwei Dampfschiffe oder Dampffähren von ungefähr 2000 t Größe mit 15 Knoten Geschwindigkeit. Der Ausschuß ist zu dem Schluß gelangt, daß nur, wenn die Linie in die Staatsbahnen einbezogen wird, sie ein erstklassiges Verkehrsmittel werden könne. Auf schwedischer Seite wären 2 350 000 Kr. für Anschaffung der regelmäßigen Fahrzeuge und 160 000 Kr. für Verbesserung der Seezeichen und der Beleuchtung des Furusundfahrwassers erforderlich, auf finnischer Seite 23 250 000 finnische Mark für Beschaffung des zweiten Fahrzeuges und 2 800 000 ℳ für Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse des Åbofahrwassers. Der Ausschuß schlägt der Regierung vor, baldigst in Verhandlungen über Einrichtung dieser Seefahrtverbindung einzutreten. Dr. S.

— **Verbilligung der polnischen Ausfuhrkohle.** Wie W. T. B. aus Warschau meldet, setzt eine Verordnung des Finanzministeriums die Kohlensteuer herab, und zwar in Oberschlesien auf 25 %, im Dombrowaer und Krakauer Revier auf 12, 16 und 22 %, je nach Ergiebigkeit der Gruben. Ferner wird die Kohlensteuer bei der für die Ausfuhr bestimmten Kohle um weitere 5 % ermäßigt.

— **Moskauer Untergrundbahn.** Wie die „D. A. Z.“ meldet, verhandelt die Berliner Sowjethandelsvertretung zurzeit mit einem Konsortium französischer und tschechoslowakischer Firmen über den Bau einer Untergrundbahn in Moskau. Die Baukosten werden auf 120 Millionen Goldrubel geschätzt.

— **Eine Stimme gegen Eisenbahnregie und französische Rheinschiffahrt.** Der Berner Korrespondent des „Züricher Tagesanzeigers“ bespricht unter der Überschrift „Die Schweiz als Leidtragende“ die Rückwirkung der französisch-belgischen Eisenbahnregie auf die Schweiz, und gelangt zu der Schlußfolgerung, daß bei deren Verwirklichung entweder die Schweiz die hohen Frachtsätze der Regie zahlen müsse und damit aus ihrer Haut zum großen Teil die Gewinne zur Deckung der Reparationsschulden geschnitten würden, oder daß sie für Einfuhr und Ausfuhr ausschließlich den französisch-belgischen Wegen ausgeliefert sei. Was für die Eisenbahn gelte, gelte erst recht für die R h e i n s c h i f f a h r t. Wer die Eisenbahnzufahrtslinien zu den Rheinhäfen in der Hand habe, habe auch den Rhein selbst in der Hand. Die Schweiz wäre also mit ihrer gesamten Wirtschaft ohne wirksame Gegenmittel der französisch-rheinischen Verkehrs- und Tarifdiktatur ausgeliefert.

Anders sei es aber, wenn die Bahnen des Rheinlandes in dem Gesamtnetz der deutschen Eisenbahnen bleiben würden. Sie müßten dann allerdings an den Reparationen mittragen; aber gerade deshalb hätte die Reichsbahn ein Interesse daran, auf diesen fruchtbaren Zweig ihres Netzes recht vielen Verkehr zu ziehen. Da ihr die Möglichkeit von Ausnahmetaxen zugunsten des Eigenverkehrs fehle, könne sie das nur, wenn sie die Taxen des ganze Netzes niedrig halte. Der Wettbewerb holländischer und deutscher Häfen gegen die belgisch-französischen Häfen würde einen neuen Anreiz erhalten. Den Nutzen daraus würden die S c h w e i z, H o l l a n d und I t a l i e n ziehen. Im Plane Italiens und sogar in den Absichten des Reparationsplanes B e l g i e n s, das wohl bei einem Übergewicht der französischen Beteiligung auch für A n t w e r p e n Befürchtungen hege, sollte es liegen, daß die Einnahmen der ungeteilten deutschen Reichsbahn zugunsten der Reparationen verpfändet würden. In gleicher Richtung dürften auch die schweizerischen Interessen gehen.

— **Ein schweizerischer Freihafen in Italien.** Durch die Presse geht eine Mitteilung, wonach der Sekretär der Handelskammer von Savona, Dr. Balbi, den Vorschlag macht, der Schweiz den Hafen von Vado, einer Küstenortschaft, etwa 8 km westlich von Savona, als Freihafen anzubieten. Was den Sekretär der Handelskammer von Savona dazu veranlaßt, sagt er offen, indem er auf die Bestrebungen Frankreichs hinweist, die darauf abzielen, den überseeischen schweizerischen Verkehr den französischen Verkehrswegen und Seehäfen zuzuweisen. Der Sekretär der Handelskammer von Savona möchte den schweizerischen Verkehr von französischen Verkehrseinrichtungen unabhängig machen und zugleich dafür etwas für Italien gewinnen. Daß er gerade Cette als denjenigen französischen Hafen nennt, den Frankreich der Schweiz reservieren möchte, da er mit einem Kanal mit der Rhone verbunden sei, ist um so verwunderlicher, als die Schweiz nicht daran denkt, sich dieses Hafens in größerem Maßstabe zu bedienen. Er hat wohl während des Krieges gute Dienste geleistet, als ein anderer Hafen nicht zu haben war, aber in mehr oder weniger normalen Zeiten wird sich die Schweiz der vorzüglich ausgerüsteten Nord-

seehäfen bedienen oder auch italienischer Häfen oder französischer, wenn sie dieselben Vorzüge bieten, was für Marseille und namentlich Genua der Fall ist, für letzteren Hafen wegen seines Vorteils, den er der Schweiz als Ausgangspunkt für den Gotthard bietet. Was nun den Hafen von Vado anbelangt, so ist seine Reede bereits für den Umschlag von Gütern teilweise ausgebaut, und die italienische Staatsbahn hat dort auch einen Hafenbahnhof hergestellt mit Lagerschuppen, die aber heute noch nicht stark benutzt werden. Mit verhältnismäßig kleinen Aufwendungen könnte ein Freihafen erbaut werden, welcher der Schweiz wesentlich näherliegen würde als irgend ein französischer Hafen. Der Hafen von Vado hat den Vorteil, nach dem Gotthard und dem Simplon gerichtet zu sein, aber das Anerbieten des Sekretärs der Handelskammer von Savona hat doch seinen Pferdefuß, denn er sagt, daß die Schweiz den Freihafen auf eigene Kosten herstellen müßte und daß sie außerdem die Vollendung der Eisenbahnlinie Vado-Savona-San Giuseppe di Cairo auf sich nehmen müßte, die 24,382 km lang ist und deren Herstellung auf 123 Millionen Lire veranschlagt ist, von denen noch 35 Millionen auszugeben wären für das noch nicht hergestellte Teilstück von 3,5 km. Wird diese Linie nicht gebaut, so geht die Abfuhr und Zufuhr der in Vado umzuschlagenden Güter über Genua-Savona. Diese Linie ist aber bereits stark überlastet. Die Idee eines Freihafens für die Schweiz beim ligurischen Vado muß also noch genau erwogen werden. F.

— **Zunahme des Kraftwagenverkehrs in Bozen.** Die Fremdenverkehrskommission in Bozen hat eine interessante Statistik über den Luxuskraftwagenverkehr im Gebiete der Stadt aufgestellt; vom Juni bis Oktober d. J. passierten nicht weniger als 26 750 Luxuskraftwagen die Zollstellen der Stadt, das sind 3450 mehr als in der vorletzten Fremdensaison, und sogar 14 000 mehr als im Sommer 1920. Diese Steigerung des Kraftwagenverkehrs, der die nahen Dolomitenstraßen bevölkert, brachte der uralten Fremdenstadt im Etschtale rund 180 Kraftwagen täglich.

— **Zur Überlastung der elsässischen Bahnen** schreibt die Schweiz. Verkehrskorrespondenz: In den letzten Wochen sind bei der Handelskammer in Straßburg zahlreiche Klagen eingelaufen wegen des Betriebes auf den elsaß-lothringischen Bahnen, da infolge der Überlastung starke Verspätungen im Güterverkehr sich eingestellt hatten. Die Angelegenheit kam nun in der Handelskammer zur Sprache, wobei der Direktor der Bahnen die mißlichen Erscheinungen auf folgende Ursachen zurückführte: das elsaß-lothringische Bahnnetz hat infolge der Verkehrssperren auf dem rechten Rheinufer seit einiger Zeit einen außerordentlichen Verkehr zu bewältigen. Außerdem mußte es den infolge der Verkehrsstörungen und Verstopfungen auf gewissen ausländischen Netzen entstandenen stoßweisen Verkehr auf sich nehmen. Das einzige Mittel, eine Besserung herbeizuführen, beruhe darin, daß der Handel die Wagen möglichst schnell entlade, um sie dem Verkehr wieder zur Verfügung zu stellen. Die Handelskammer sprach den Wunsch aus, es möchte nichts unterlassen werden, um dem normalen Verkehr wieder die Wege zu bahnen. Unserer Ansicht nach gibt es aber noch ein wesentlich besseres Mittel als das angegebene, und das würde darin bestehen, daß die Besatzungsarmeen etwas mehr Rücksicht nehmen auf die Bedürfnisse der am Kriege nicht beteiligt gewesenen Staaten, indem sie die unvernünftigen und widerrechtlichen Verkehrssperren bei Offenburg und im Rheinland aufheben und die rheinischen Eisenbahnen wieder ihrer eigentlichen Aufgabe überlassen, und daß sie künftig jede Störung des Rheinschiffahrtsbetriebes vermeiden.

— **Die Rheinschiffahrt Basel-Straßburg.** Die Äußerungen von Straßburger Vertretern auf dem französischen Binnenschiffahrtskongreß in Straßburg im Jahre 1919 und zahlreiche Zeitungsartikel ließen befürchten, daß die Straßburger die Weiterentwicklung der Rheinschiffahrt bis nach Basel und weiter hinauf nicht gerne sehen, weil sie Wert darauf legten, am Rheine oberster Umschlaghafen zu bleiben. Es scheint nun doch, daß die Stimmung in Straßburg umgeschlagen hat, denn bei dem kürzlichen Besuch verschiedener Schweizer Journalisten in Straßburg wurde auch ein Rundgang durch die Straßburger Häfen unternommen, bei welchem Anlaß Herr Haelling, Direktor der Häfen von Straßburg und Kehl, den Schweizern erklärte, daß Straßburg keineswegs der Verlängerung der Schiffahrt nach der Schweiz im Wege sein wolle, daß man im Gegenteil die Ansicht vertrete, daß die Interessen der Häfen von Straßburg und Basel ineinanderfließen. Er wies auf den Hafen von Kehl hin, der in einigen Jahren wieder in badische Verwaltung zurückkomme und ohne weiteres von den schweizerischen Reedern als Aus- und Eingangstor benutzt würde, wenn sich Straßburg den Schweizern feindlich erweise. Herr Haelling wies auch daraufhin, daß er, um den Baslern entgegenzukommen, für die Öffnung der Rheinschleuse im Hüninger Zweigkanal eingetreten sei, so daß den Baslern auch der Rhein-Rhone-Kanal künftig zur Verfügung stehe und damit nicht nur ein weiterer Anschluß an Straßburg, sondern auch an das französische Kanalnetz geschaffen werde. Hierher gehört auch eine Mitteilung, welche dieser Tage die französische Fachzeitschrift „Les voies navigables“ unter dem Titel „Une Entente franco-suisse sur le Rhin“ veröffentlichte, in welcher gesagt wird, daß die „Société Alsacienne de Navigation Rhénane“ mit der „Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft“ für die Förderung der Schiffahrt zwischen Straßburg und Basel auf dem Rhein-Rhone-Kanal ein Abkommen abgeschlossen habe. Es sollen auf diesem Kanal weitgehende Bauten unternommen werden, und es soll auf dem Hüninger Zweigkanal der elektrische Betrieb durchgeführt werden.

— **Die englischen Eisenbahnen vor dem Parlament.** Dem englischen Parlament liegen 13 Anträge der Eisenbahngesellschaften auf gesetzliche Genehmigung von Neubauten und anderen Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrs vor. Die Londoner Untergrundgruppe sucht die Genehmigung zum Neubau von Tunneln und von Verbindungen der Londoner Strecken untereinander nach; ferner will sie Grund und Boden pachten und das ihr verliehene Enteignungsrecht verlängert sehen. Ein anderer ihrer Anträge bezieht sich auf Änderungen ihrer Geschäftsordnung. — Bei der Großen Westbahn sind sechs kleine Neubaustrecken geplant, die der Genehmigung durch das Parlament bedürfen. Auch hier müssen einige durch Gesetz ausgesprochene Genehmigungen verlängert werden. Die Neubauten der London und Nordostbahn, zu denen Genehmigung nachgesucht wird, liegen z. T. in London und Umgebung, z. T. auch außerhalb. Ähnliche Anträge sind von der Midland und Schottischen Eisenbahn gestellt, die u. a. die Genehmigung zum Bau von fünf Eisenbahnen verlängert sehen will. Bei der Südgruppe stehen neben kleinen Streckenneubauten Pläne zur Erweiterung der Hafenanlagen in Southampton. Einige Anträge beziehen sich auch darauf, daß die Eisenbahngesellschaften im Betrieb befindliche Strecken stillegen wollen. Alle vier Gruppen wünschen ihre Hafengebühren zu erhöhen, und bei den meisten von ihnen besteht der Wunsch, ihre bahnpolizeilichen Befugnisse zu erweitern, wozu es parlamentarischer Genehmigung bedarf. Daß unter den Anträgen vor dem Parlament eine ganze Anzahl sind, durch deren Genehmigung die Geltungsdauer von bereits erlassenen Gesetzen verlängert werden soll, weist darauf hin, daß die Eisenbahngesellschaften in den letzten Jahren nicht in der Lage gewesen sind, die Pläne, die sie aufgestellt hatten, so zu fördern, wie es ursprünglich beabsichtigt war; der Hauptgrund dafür wird in der Schwierigkeit bestanden haben, die dafür nötigen Geldbeträge zu Lasten des Anlagekapitals aufzubringen.
Einige der dem Parlament vorliegenden Gesetzentwürfe beziehen sich auch auf den Bau von Siedelungen für die Angestellten der Eisenbahngesellschaften, auf den Betrieb von Omnibusstrecken im Zusammenhang mit den Eisenbahnen, auf die Ruhegehaltskassen u. dgl.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau in Südafrika.** In den letzten 20 Jahren hat sich die Länge der Staatsbahnen in Südafrika von 6854 km auf 15 390 km vermehrt. Dazu kommen noch eine Anzahl Privatbahnen in Staatsbetrieb, der sich infolgedessen auf ein Netz von 18 565 km Länge erstreckt. Vor zwei Jahren sind dem Parlament umfassende Neubaupläne vorgelegt worden, die sich auf 23 verschiedene Strecken von zusammen 1365 km Länge erstrecken. Da diese sich über das ganze weit ausgedehnte Land verteilen, ist es nicht möglich, den von einer Stelle, dem Eisenbahnministerium, geleiteten Bau so zu fördern, wie es von manchen Seiten gewünscht wird, und der Minister hat sich deshalb veranlaßt gesehen, die ihn drängenden Kreise um etwas Geduld zu bitten. Andererseits hat er aber bei der Eröffnung einer der Neubaustrecken, von denen auf einer Länge von rund 550 km die Erdarbeiten beendet sind und auf rund 200 km der Oberbau vorgestreckt ist, seine Besorgnis ausgesprochen, daß diese Neubaustrecken, deren Verkehr die Betriebskosten nicht decken wird, den Eisenbahnhaushalt schwer belasten werden. Er forderte daher zu lebhaftem Vorgehen in der Besiedelung des Landes auf, damit die Verkehrsmöglichkeiten, die durch die neuen Eisenbahnen geboten werden, auch ausgenutzt werden. Mit den genannten Zahlen steht Südafrika unter den englischen überseeischen Besitzungen an erster Stelle in bezug auf die auf den Kopf der Bevölkerung entfallenden Länge der Eisenbahnen.

In den letzten 20 Jahren sind alle Hauptstrecken Südafrikas mit Steinschlag von 65 mm Korngröße beschottert worden. Die Kosten hierfür haben 400 £ für die englische Meile (1,61 km) betragen. In Nordamerika angestellte Versuche haben Anlaß gegeben, die erwähnte Korngröße des Schotters als die vorteilhafteste auch in Südafrika allgemein anzuwenden. Seit 1902 sind

ferner 105 Mill. Pfund aufgewendet worden, um scharfe Krümmungen und steile Neigungen zu beseitigen, so daß stellenweise die Zuglasten verdoppelt und die Geschwindigkeit wesentlich erhöht werden konnten. In bezug auf die zukünftige Entwickelung des Verkehrswesens in Südafrika wird die Ansicht vertreten, daß Kleinbahnen vorteilhafter zu bauen sind als Kraftwagenstraßen, da letztere sowohl hohe Baukosten wie auch hohen Unterhaltungsaufwand erfordern. Namentlich Bahnen mit 60 cm Spurweite werden als Zubringerstrecken empfohlen, doch wird zugegeben, daß die einschlägigen Fragen noch nicht vollständig geklärt sind, vielmehr noch der Erörterung bedürfen.

— **Die Uganda-Eisenbahn.** Der „African World" vom 25. 8. 23 entnehmen wir die nachstehenden Mitteilungen: Der Jahresbericht der Uganda-Eisenbahn für das Rechnungsjahr 1922 läßt im allgemeinen erkennen, wie sehr sich die Kolonie Kenya von der schweren finanziellen Krisis der letzten 2 Jahre zu erholen beginnt; die Rohüberschüsse der Bahn betrugen für das Jahr 1922 159 750 £ gegenüber 33 260 £ im Jahre 1921. Nach Abzug der Lasten des Anleihedienstes und eines Verlustes von einigen 30 000 £ aus zwei kleinen Zweigbahnen in Uganda bleibt ein Reinüberschuß von 56 780 £ gegenüber einem Reinfehlbetrage von 8870 £ für 1921. Die Eisenbahn scheint also sozusagen „über den Berg" zu sein, was nur dadurch möglich wurde, daß der allgemeine Handel sich besserte. Der Anteil der Einnahmen aus dem Güterverkehr an den Gesamteinnahmen stieg von 67,75 auf 74,6 %, was als ein bemerkenswert günstiges Anzeichen gelten darf. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind dagegen etwas zurückgegangen. Auf der Ausgabenseite haben kleine Ersparnisse gemacht werden können, trotz hoher Aufwendungen bei der Bahnunterhaltung und für die Fahrzeuge. Die Ausgaben für die Streckenunterhaltung waren unvermeidlich hoch, infolge schwerer Schäden an dem Küstenabschnitt der Bahn bei einem ungewöhnlichen Regenfall. Die Unterhaltungskosten für die Meile (= 1,609 km) sind noch immer sehr hoch; sie steigerten sich von 4 s 9½ d im Jahre 1916/17 auf 10½ s im Jahre 1922, während sie 1921 sogar 11 s 5 d betragen hatten; eine kleine Besserung ist also eingetreten.

Die finanzielle Lage des Dampferdienstes auf dem Victoriasee hat sich beträchtlich gebessert; im Jahr 1921 betrugen die Verkehrseinnahmen 86 360 £, im Jahre 1922 stiegen sie auf 107 000 £, während etwa 3600 £ auf der Ausgabenseite erspart wurden.

Hinsichtlich der Quellen für das Erträgnis der Eisenbahn ergeben sich 63 % aus der Kenya-Kolonie, ungefähr 30 % aus Uganda und 7 % aus dem Tanganjika-Gebiet durch die Häfen des Victoriasees.

Die Übersicht über die auf der Bahn beförderten Güter bietet einen guten Fingerzeig über die Erzeugungstätigkeit von Kenya und Uganda. Es wurden u. a. befördert 12 229 t Kaffee, die eine Fracht von 29 000 £ brachten; 9400 t Baumwolle, fast nur aus Uganda; 5000 t Sisal und nahezu 2000 t Flachs; 42 000 t Mais, die bei sehr niedriger Tarifierung 32 500 £ Fracht einbrachten; 1175 t Weizen, Ölsaaten nahezu 16 000 t, Kartoffeln etwa 2500 t, ferner 47 000 t Soda vom Magadi-See, die aber bei dem ungewöhnlich niedrigen Tarif die Eisenbahneinnahme nicht wesentlich steigerten, Holz 11 600 t.

An die Stelle des obersten Betriebsleiters trat für den ausscheidenden Sydney Couper Ende 1922 der aus Südafrika eintreffende Mr. Felling, der alsbald zahlreiche Reformen in der allgemeinen Organisation durchführte. Die Zahl der angestellten Inder wurde verringert, die der eingeborenen Afrikaner vermehrt. Einnahmen der neuen Uasin Gisku-Eisenbahn sind in Kürze zu erwarten; bei dieser Bahn macht sich gegenüber Südafrika vorteilhaft geltend, daß Einschränkungen im Personal keine politischen Störungen verursachen können. In manchen Kreisen tritt das Bestreben hervor, die Staatsbahn zur Verringerung der öffentlichen Schuldenlast des Schutzgebiets an eine Privatgesellschaft zu übergeben. Dieses Bestreben stößt aber auf lebhaften Widerstand bei denen, die der Ansicht sind, daß ohne Rücksicht auf alle sonstigen Anschauungen die Verkehrsmittel des Schutzgebiets unbedingt in der Hand des Staats bleiben müssen. Nach einer Mitteilung des Gouverneurs der Kenya-Kolonie auf dem Abschiedsbankett, das für Ch. Bowring aus Anlaß seiner Ernennung zum Gouverneur von Nyassaland gegeben wurde, sollen auf der unteren Stammstrecke Mombasa-Nairobi der Ugandabahn neue Schienen von 80 Pfd. für 1 Yard (= rd. 39,6 kg/m) Gewicht verlegt werden, um die Durchführung wesentlich schwererer Güterzüge zu ermöglichen.

F. B.

— **Unfälle bei den amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1922.** Nach einem Bericht des Bundesverkehrsamts haben sich im Jahre 1922 bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten 21 592 Zugunfälle ereignet, bei denen 106 Reisende und 253 Eisenbahnbedienstete tötlich verunglückten. In den beiden vorhergehenden Jahren betrug die Zahl der Unfälle 21 251 und 36 313; dabei wurden 110 und 95 Reisende und 195 und 422 Bahnbedienstete getötet. Die Jahre 1921 und 1922 haben also annähernd das gleiche Ergebnis. Auffallend ist aber der außerordentliche Abstieg in der Zahl der Unfälle von 1921 zu 1922. Nicht ausgeschlossen ist es, daß er seinen Grund in einer veränderten Zählung hat. Wie immer ist auch im Jahre 1922 eine große Anzahl — 2383 — Personen, die das Bahngelände unbefugterweise betreten hatten, zu Tode gekommen, und auch bei den vielen Bahnübergängen mit ihren mangelhaften Sicherungseinrichtungen waren zahlreiche Todesfälle — 1810 — zu verzeichnen. Es gab in den Vereinigten Staaten im Jahre 1922 256 362 Kreuzungen in Schienenhöhe; davon sind 10 087 solche, auf denen sich eine Dampfbahn mit einer anderen kreuzt, und 4583 solche, auf denen eine der kreuzenden Bahnen eine elektrische oder eine Straßenbahn ist; an 241 692 Stellen werden die Eisenbahnen in gleicher Höhe von Straßen gekreuzt. Im Jahre 1922 wurden 705 solcher Kreuzungen beseitigt, und zwar 50 zwischen Dampfbahn und Dampfbahn, 43 zwischen Dampfbahn und elektrischer oder Straßenbahn und 612 Straßenkreuzungen.

Zur Übermittelung von Zugbefehlen wird neuerdings in immer zunehmendem Maße der Fernsprecher an Stelle des Telegraphen benutzt, was nicht ohne Bedenken ist. Bemerkenswert ist aber, daß bei den drei Unfällen, die durch Irrtümer in der Übermittelung von Kreuzungsbefehlen verursacht worden sind, diese Befehle durch den Telegraphen und nicht durch den Fernsprecher gegeben waren.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Wiedereröffnung von Strecken.

Reichsbahndirektion Karlsruhe. Die Strecke Wintersdorf-Röschwoog, die bisher nur für den Güterverkehr freigegeben war, ist vom 20. Dezember ab auch wieder für den Personenverkehr eröffnet worden.

Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektion Halle (Saale). Vom 20. Dezember 1923 ab ist der zwischen den Stationen Torgau und Pflückuff links der Bahnstrecke Torgau-Belgern gelegene Personen-Haltepunkt Entenfang für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Bundesbahndirektion Wien-Nordost. Ab 10. Dezember 1923 ist der Name der an der Linie Parndorf-Kittsee zwischen den Stationen Gattendorf und Kittsee gelegenen Station Baumern auf „Pama" abgeändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 194 vom 15. Dezember 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Bezugspreis für das 8. Heft des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1923 wird der zwischen den Stationen Torgau und Pflückuff links der Bahnstrecke Torgau-Belgern gelegene Personen-Haltepunkt Entenfang für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Halle (Saale), im Dezember 1923.

Reichsbahndirektion. (1725)

2. Aenderungen von Stationsnamen.

Vom 1. Januar 1924 ab erhält die Station Oehde die Bezeichnung „Barmen-Oehde" und die Station Bracken die Bezeichnung „Barmen-Nächstebreck". (1716)

Reichsbahndirektion Elberfeld.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924 erhält der Personen- und Güterbahnhof „Rogau" die Bezeichnung „Rogau-Rosenau", „Rosenau (Schlesien)" die Bezeichnung „Hirschberg (Schlesien) West" und Hirschberg (Schlesien) die Bezeichnung „Hirschberg (Schlesien) Hbf.".

Breslau, den 6. Dezember 1923.

Reichsbahndirektion. (1715)

3. Wagenstandgelder.

Wagenstandgeld auf Bahnhof Bomst.
Die mit dem 15. Dezember 1922 für Bahnhof Bomst eingeführten erhöhten Wagenstandgelder und Abbestellgebühren werden mit Ablauf des 14. Dezember 1923 aufgehoben.
Vom 15. Dezember 1923 gelten wieder die tarifmäßigen Sätze. (1741)
Frankfurt (Oder), den 10. Dez. 1923.
Reichsbahndirektion Osten.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Dezember 1923 ist der an der Bahnstrecke Cassel—Guntershausen gelegene Haltepunkt Oberzwehren für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden. (1739)
Cassel, den 15. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

5. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 wird der Bahnhof 1. Klasse Leipzig Eilenb. Bf., der z. Z. dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Güterverkehr dient, für den Gepäck- und Expreßgutverkehr geschlossen. Gepäck (nicht Expreßgut) wird dort dann nur noch unabgefertigt mitgenommen, sofern es vom Reisenden in Leipzig Eilenb. Bf unmittelbar am Packwagen aufgeliefert wird. Nachträgliche Abfertigung findet auf einer geeigneten Unterwegs- oder der Bestimmungsstation statt. Im Verkehr nach Leipzig Eilenb. Bf. ist die Abfertigung von Gepäck nur dann zugelassen, wenn sich der Reisende ausdrücklich bereit erklärt, dieses sofort nach Ankunft des Zuges in Leipzig Eilenb. Bf. am Packwagen in Empfang zu nehmen. (1730)
Halle (Saale), im Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

6. Verkehrseinstellung.

Am 20. Dezember 1923 wird infolge Stillegung des Betriebes auf der Verbindungsbahn Carolinensiel-Harle der direkte Personen-, Gepäck- und Güterverkehr mit der Insel Wangerooge über Carolinensiel-Harle aufgehoben. An Reisende für Wangerooge werden Fahrkarten nur noch bis Carolinensiel ausgegeben, die Reisenden haben für ihre Überführung zwischen dem Bahnhof Carolinensiel und der Friedrichschleuse, dem künftigen Anlegeplatz des Fährdampfers, selbst zu sorgen. Eine bahnamtliche Überführung von Gepäck und Gütern findet ebenfalls nicht statt. Die für den direkten Verkehr mit Wangerooge in Frage kommenden Personen-, Gepäck- und Gütertarife werden außer Kraft gesetzt. Über die Wiederaufnahme des direkten Verkehrs erfolgt besondere Bekanntmachung. (1718)
Oldenburg, den 10. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

7. Güterverkehr.

Nottarif (Tfv. 7).
Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1923 werden in den Ausnahmetarif Heringe und Breitlinge, gesalzene, einbezogen.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 17. Dezember 1923. (1744)
Reichsbahndirektion.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen und Privatbahnen.
Mit Gültigkeit vom 17. Januar 1924 werden die Entfernungen zwischen Benneckenstein und den Stationen Nordhausen und Wernigerode Reichsb. sowie die Entfernung zwischen Gernrode (Harz), Gern. G. E. und Wernigerode Reichsb. erhöht. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1721)
Berlin, den 12. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1923 tritt die Hohenzollerische Landesbahn dem Ausnahmetarif 11 für Düngemittel bei. (1726)
Berlin, den 13. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b — Tfv. 4 a.
Im Unterabschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:
1. Mit sofortiger Gültigkeit werden sämtliche im Unterabschnitt „39. Hoyaer Eisenbahn" angegebenen Frachtzuschlagsätze um 50 % ermäßigt.
2. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 ab werden im Verkehr mit Station Trossingen Ort der Trossinger Bahn wieder Frachtzuschläge erhoben, die betragen für 100 kg
   a) für Eil- und Frachtstückgut 30 Goldpfennige,
   b) für Wagenladungen 15 Goldpfennige.

Näheres enthält die am 17. Dezember 1923 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 14. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion. (1736)

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Tarifhefte 1, 2 und 3.
I. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Schneidemühl Zollbahnhof der Reichsbahndirektion Osten in die oben bezeichneten Tarifhefte aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (Preuß.-hess. Netz).
II. Vom 1. Februar 1924 ab erhalten die Stationen Hirschberg (Schlesien) die Bezeichnung: Hirschberg (Schlesien) Hbf., Rosenau (Schlesien) die Bezeichnung Hirschberg (Schlesien) West und Rogau die Bezeichnung Rogau-Rosenau. (1742)

Breslau, den 15. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C. II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.
Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1923 tritt die Meppen-Haselünner Eisenbahn dem Ausnahmetarif II bei.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 17. Dezember 1923. (1743)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife. Teile II.
Mit der Aufhebung der Sperre auf der Strecke Appenweier-Offenburg treten niedrigere Schnittfrachtsätze für Basel bad. Bf. in Kraft. Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.
Altona, den 14. Dezember 1923. (1731)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I B.
Ab 20. d. M. treten auf nordischer Seite bei Packmitteln und Eisenwaren Ermäßigungen ein, gleichzeitig werden Führersitze für Kraftfahrzeuge in das Sperrigkeitsverzeichnis (deutsch-dänischer Verkehr) aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen. (1722)
Altona, den 12. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion Altona
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-dänischer Tiertarif.
Ab 20. 12. 23 werden die dänischen Schnittsätze für Rindvieh in Wagenladungen nach Deutschland um 10 v. H. ermäßigt. Auskunft erteilen die Abfertigungen. (1732)
Altona, den 15. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-polnischer Wechselverkehr.
Vom 1. Januar 1924 ab wird die an der Strecke Danzig—Dirschau gelegene Station Guteherberge für den Gepäck-, Expreßgut-, Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen und bleibt nur noch für den Personenverkehr geöffnet. (1733)
Breslau, den 13. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 63. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1922.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 ist an dem Tarif die Privatlokalbahn Gotteszell-Viechtach beteiligt. In die Entfernungstafel I sind daher nachstehende Stationen aufzunehmen:
Gumpenried-Asbach (Lb. Viechtach)*
Ruhmannsfelden (Lb. Viechtach)*
Teisnach (Lb. Viechtach)*
Viechtach (Lb. Viechtach)*.
Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (1720)
München, den 10. Dezember 1923.
Tarifamt b. RVM, ZB.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 15. März 1923.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 werden die Stationen Ruhmannsfelden, Teisnach, Gumpenried-Asbach und Viechtach der Privatlokalbahn Gotteszell-Viechtach in den Tarif aufgenommen. Die Tarifentfernungen hierfür werden mit Ausschreiben im Verkehrsanzeiger für das bayerische Netz der deutschen Reichsbahn bekanntgegeben. (1737)
München, den 13. Dezember 1923.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1923 wird der Nachtrag XVIII zum Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I, Abt. B., mit Ausschluß des Abschnitts C, Nebengebührentarif, eingeführt. (1738)
Oppeln, den 12. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1924 sind nachzutragen: 1. Auf dem Titelblatt des Tarifs in der Stern*-Anmerkung und auf Seite 3 unter Ziffer 1, Absatz „Die Entfernungstafel II enthält": nach den Worten „in Tegernsee" (VAE 1922/481) „sowie der Privatlokalbahn Gotteszell-Viechtach in Viechtach". — 2. Auf den Seiten 30, 43, 46 und 47 die Stationsnamen Gumpenried*, Ruhmannsfelden*, Teisnach* und Viechtach*.

II. Die Station Goldbach (VAE 1923/1520) heißt nunmehr „Aschaffenburg-Goldbach".

III. Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 39 des Tarifs nach Oberdorf b. Immenstadt zu ergänzen:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Obereichstätt	843	747	712	652	634	598	599	611	620	622	593	588

München, 7. Dezember 1923. (1727)

Tarifamt beim RVM., ZB.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 werden die Stationen Ruhmannsfelden, Teisnach, Gumpenried und Viechtach der Privatlokalbahn Gotteszell-Viechtach in Viechtach in den Lokalbahn-Schnittarif aufgenommen. Aus diesem Anlaß ist nachzutragen:

1. Auf Seite 1 und 2 des Schnittarifs — Titelblatt und Vorwort — als neue Ziffer 4. bzw. IV.: „und den Stationen der Privatlokalbahn Gotteszell-Viechtach in Viechtach".
2. Auf Seite 3 des Nachtrags I unter II. — Überschrift — nach den Worten „in Tegernsee" „sowie der Privatlokalbahn Gotteszell-Viechtach in Viechtach".
3. Auf Seite 4 des Nachtrags I unter B Ziffer 2. Ausnahmetarife* nach dem Worte „Tegernsee" in der Fußnote* „und der Privatlokalbahn Gotteszell-Viechtach in Viechtach".
4. Auf Seite 6 des Nachtrags I — am Schluß —: Entfernungstafel nebst Zuschlagsfrachten für Stationen der Privatlokalbahn Gotteszell-Viechtach in Viechtach.

Stationen und Haltestellen	Besonderheiten für die Abfertigung	Anzustoßen		Größte zulässige	
		an die Entfernung der Anschlußstation	km	feste Radstände (für Güterwagen) m	Raddrücke (für Güterwagen) kg
Gumpenried	OK	Gotteszell	40	4,0	6000
Ruhmannsfelden . .	OK	Gotteszell	15	4,0	6000
Teisnach	OK	Gotteszell	33	4,0	6000
Viechtach.		Gotteszell	63	4,0	6000

II. Die Dienstbeschränkungen bei nachstehenden Stationen lauten nunmehr wie folgt: Brand (Mfr.) [St bed, OR, W] §*, Heufurt [St 250 kg], Kaindlmühle [St 250 kg, OR, W], Rauenzell [OR, W], Weibhausen [OK, St 250 kg, W], Untersteinach b. Bayreuth [St bed, OR, W].

* Erst ab 1. Januar 1924 gültig.

München, den 7. Dezember 1923. (1728)

Tarifamt beim RVM., Zweigstelle Bayern.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner, S. Candido, Piedicolle und Postumia. Kundmachung vom 1. Oktober 1921.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über die Schweiz (Übergänge: Chiasso, Pino und Iselle). Kundmachung vom 1. Okt. 1921.

Mit Wirkung vom 10. Dezember 1923 sind neue Bestimmungen über die Privatwagen in Kraft getreten, die in die Kundmachungen an Stelle der bisherigen Ziffer II übernommen wurden.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1729)

München, 6. Dezember 1923.

Tarifamt beim RVM., ZB.

Deutsche Gütertarife, Teile II.

Seit der Wiederaufnahme des Verkehrs über Kehl am 10. Dezember d. J. ist Kehl für den Verkehr nach Westen auch Tarifstation der elsaß-lothringischen Bahn. Sendungen nach und von Elsaß-Lothringen und darüber hinaus werden künftig nach und von Kehl statt Kehl Grenze abgefertigt. Der Tarifpunkt Kehl Grenze ist fortgefallen. (1735)

Karlsruhe, den 14. Dezember 1923.

Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Von heute ab treten auf den Verkehrsstellen Hänichen-Goldene Höhe an der vollspurigen Nebenbahn Freital-Potschappel-Possendorf und Weesenstein an der schmalspurigen Linie Heidenau-Altenburg (Erzgeb.) in bezug auf Frankierung, Nachnahmebelastung usw. der Sendungen einige Einschränkungen in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 11. Dezember 1923.

Reichsbahndirektion. (1723)

Reichsbahn- (früher Staats- und Privatbahn) Gütertarif, Ost-, Mitteldeutsch-Sächsischer, Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die in den vorgenannten Tarifen für Großrudestedt enthaltenen Entfernungen für Güter, die dort nach und von der Weimar-Großrudestedter (früher Rastenberger) Bahn übergehen, um je 1 Kilometer erhöht. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen. (1717)

Erfurt, den 11. Dezember 1923.

Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung der Güterannahme von Teilsendungen Stückgut und Wagenladungen) im fahrplanmäßigen Frachtgutverkehre von und nach der unteren Donau.

Die Güterannahme von Teilsendungen (Stückgut und Wagenladungen) im fahrplanmäßigen Verkehre nach Orsova, Turn Severin, Vidin, Somovit, Lom, Rahova, Swischtow, Ruse und Giurgiu wird diesjährig:

in Regensburg, Passau und Linz . . . . am 13. Dezember,
in Wien und Bratislava am 20. Dezember,
in Budapest . . . . . am 22. Dezember
geschlossen.

Die Annahme von Stückgütern im Bergverkehre der bezeichneten Relationen wird diesjährig mit 13. Dezember eingestellt.

Die Güterannahme von Teilsendungen in obigen Verkehren zwecks Abwicklung in Gelegenheitsfahrt bleibt, so lange die Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse es gestatten, bis auf weiteres aufrecht.

Ohne Einschränkung offen bleiben ferner bis auf weiteres:
die fahrplanmäßigen Frachtgutverkehre (auch für Teilsendungen) zwischen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava, Vácz, Ujpest, Budapest (auch D. U. B.), den Stationen der Strecke Budapest—Mohács, sowie Osijek, Vukovar, Novi Sad, Zemun und Beograd untereinander, ferner der gesamte Schleppladungsverkehr in allen Relationen. (1740)

Auskünfte erteilen die Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen.

Wien, am 13. Dezember 1923.

8. Personen- und Güterverkehr.

Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn.

Binnen-, Personen- und Gütertarif.

Ab 15. Dezember 1923 werden Änderungen und Ergänzungen nur noch durch Schalteraushang auf den Stationen bekanntgemacht. (1734)

Blankenburg (Harz), den 14. Dez. 1923.

Direktion.

9. Personen- und Gepäckverkehr.

a) **Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I,**

b) **Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.**

Mit Wirkung vom 1. Januar 1924 wird der Bahnhof Stralau-Rummelsburg für den Gepäck- (einschl. Fahrrad-) und Expreßgutverkehr geschlossen. In dem erstgenannten Tarif ist in der Anlage II B auf Seite 67 und in den Anlagen III und IV auf den Seiten 74 bis 77 die vorgenannte Station zu streichen. In dem letztgenannten Tarif treten folgende Änderungen ein: In der bes. Ausf.-Best. A 2 b zu § 32 ist die Station Stralau-Rummelsburg einzufügen. Im Anhang auf den Seiten 14—19 unter I, III und IV ist die Station Stralau-Rummelsburg zu streichen.

Die Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt.

Berlin, den 8. Dezember 1923.

Reichsbahndirektion. (1724)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 51. Berlin, den 27. Dezember 1923. LXIII. Jahrgang.

Dieser Nummer liegt das Inhaltsverzeichnis des Jahrgangs 1923 bei.

Inhalt:

Die Reichsbahn und der § 9a des Preußischen Kommunal-Abgaben-Gesetzes.

Vom Regierungsassessor **Dr. jur. Haustein**, Halle (Saale).

Zur Behebung der herrschenden Wohnungsnot sind nach dem Kriege vom Staat den Gemeinden und Baugenossenschaften nicht nur Beihilfen in verhältnismäßig reichem Maße zur Verfügung gestellt worden, sondern man hat auch eine Fülle gesetzgeberischer Maßnahmen ergriffen, um die Bautätigkeit wieder zu beleben. Durch das Reichsgesetz vom 26. Juni 1921 (RGB. Seite 773) ist eine Abgabe zur Förderung des Wohnungsbaues festgesetzt und gleichzeitig den Gemeinden die Ermächtigung erteilt worden, zu dieser Abgabe Zuschläge zu erheben. Im Rahmen dieser Bestrebungen ist auch § 9a des Preußischen Kommunal-Abgaben-Gesetzes (KAG.) in der Fassung der Novelle vom 26. August 1921 entstanden. Bereits vor Erlaß dieser Vorschrift hatten verschiedene Gemeinden versucht, die Arbeitgeber zu Beiträgen für den Kleinwohnungsbau heranzuziehen. Sie hatten sich bei ihrem Vorgehen auf § 9 KAG. gestützt, wonach sie befugt sind, behufs Deckung der Kosten für Herstellung und Unterhaltung von Veranstaltungen, welche durch das öffentliche Interesse erfordert werden, von den Grundeigentümern und Gewerbetreibenden, denen hierdurch besondere wirtschaftliche Vorteile erwachsen, Beiträge zu den Kosten der Veranstaltung zu erheben. Da es jedoch zweifelhaft war, ob die Fassung des § 9 die Erhebung von Beiträgen für den Bau von Kleinwohnungen gestattete oder nicht, wurde der § 9a eingefügt, der ausdrücklich festlegt, daß als Veranstaltung im Sinne des § 9 auch der Bau von Kleinwohnungen gilt. Als wirtschaftlicher Vorteil ist dabei für die Heranziehung von Arbeitgebern zu Beiträgen die Tatsache anzusehen, daß durch die geplanten Wohnungen eine unter den Arbeitnehmern der Arbeitgeber hervorgetretene Wohnungsnot gemildert oder einer drohenden Wohnungsnot vorgebeugt wird. Beitragspflichtig sind nur die Arbeitgeber, die in der Gemeinde mehr als 20 Arbeitnehmer beschäftigen. Der neue Wortlaut schließt somit jeden Einwand gegen die rechtliche Zulässigkeit der Heranziehung von Arbeitgebern in dem erwähnten Sinne aus. Der Begriff der Kleinwohnungsbauten ergibt sich aus den jeweilig geltenden Bestimmungen über die Gewährung staatlicher Baukostenzuschüsse.

Neuerdings hat man an verschiedenen Orten versucht, auch die Reichsbahn zu Arbeitgeberbeiträgen im Sinne des § 9a heranzuziehen. Die Gemeinden stützen sich bei ihrem Vorgehen auf eine Anweisung des Ministers des Innern und des Finanzministers vom 9. März 1922 zur Ausführung des Gesetzes zur Änderung des Kommunal-Abgaben-Gesetzes (Ministerialblatt für die Preußische innere Verwaltung, Seite 285 ff.), in der ausgeführt ist, daß als Arbeitgeber nicht nur Gewerbetreibende heranzuziehen sind, sondern auch Grundbesitzer sowie das Reich, der Staat und die sonstigen natürlichen oder juristischen Personen, die Arbeitnehmer beschäftigen. Da es naheliegt, daß die Gemeinden allenthalben versuchen werden, den Reichsbahnfiskus für beitragspflichtig zu erklären, und die Frage für die Wohnungsfürsorgetätigkeit der Reichsbahn von einschneidender Bedeutung ist, zumal da sehr hohe Geldbeträge auf dem Spiele stehen, empfiehlt es sich, zu untersuchen, ob dieses Vorgehen der Gemeinden rechtlich begründet ist.

§ 9a stellt zwei Möglichkeiten der Beitragserhebung mit gleicher Berechtigung nebeneinander:

1. den besonderen wirtschaftlichen Vorteil (durch die geplanten Wohnungen wird eine unter den Arbeitnehmern der Arbeitgeber hervorgetretene Wohnungsnot gemildert),
2. den allgemeinen wirtschaftlichen Vorteil (durch die geplanten Wohnungen wird einer drohenden Wohnungsnot vorgebeugt).

I. Bei Anwendung des Grundsatzes des allgemeinen wirtschaftlichen Vorteils werden alle Arbeitgeber, die mehr als 20 Arbeitnehmer beschäftigen, nach Maßgabe ihrer Arbeitnehmerzahl gleichmäßig zum Wohnungsbau herangezogen, um auf diese Weise einer „drohenden Wohnungsnot" vorzubeugen. Auf das Interesse der Arbeitgeber an dem Wohnungsbau kommt es dabei nicht an; sie sind beitragspflichtig ohne Rücksicht darauf, ob ihre Arbeitnehmer bereits Wohnungen innehaben oder solche suchen, oder ob sie Wohnungen nicht begehren, weil sie noch ledig sind. Bereits insoweit weicht § 9a vom geltenden Recht des § 9 ab, nach dessen Grundgedanken nur die Arbeitgeber zu Herstellungs- und Unterhaltungskosten herangezogen werden, die an der betreffenden Veranstaltung interessiert sind.

Eine weitere Neuerung des § 9a gegenüber § 9 ergibt sich aus dem Folgenden:

Während Voraussetzung für die Anwendung des Beitragssystems des § 9 ein dauerndes wirtschaftliches Verhältnis zwischen der Veranstaltung und den beitragspflichtigen Grundeigentümern und Gewerbetreibenden ist (E. d. OVG. vom 22. 5. 1908, II 1606), scheidet dieser Gesichtspunkt — im Regelfalle wenigstens — bei der Beitragserhebung zum Wohnungsbau nach § 9a aus. Bei den heutigen schwankenden wirtschaftlichen Verhältnissen stehen die Arbeitnehmer weniger denn je zu ihren Arbeitgebern in einem Dauerverhältnis. Sie wechseln ihre Arbeitsstätte nach der Lage des Arbeitsmarktes und der Menge der Aufträge, über die ihre Arbeitgeber verfügen. Es ist daher sehr leicht möglich, daß die Arbeitgeber nie in die Lage kommen, über die mit ihren Beiträgen erbauten Wohnungen zugunsten ihrer Arbeitnehmer zu verfügen. Die Fälle, daß wohnungslose Arbeitnehmer, die auf Grund der Beitragsleistung ihrer Arbeitgeber eine Wohnung erhalten sollen, gerade zu diesem Zeitpunkt ihre Arbeit aufgeben und zu einem anderen Arbeitgeber übergehen, oder daß Arbeitgeber durch die wirtschaftlichen Verhältnisse gezwungen werden, die durch ihre Beitragsleistungen zu versorgenden Arbeitnehmer zu entlassen, sind nicht konstruktiver Natur, sondern dürften heute zahlenmäßig häufiger sein als die vom Gesetzgeber ins Auge gefaßten Normalfälle.

Die bewußte Außerachtlassung der für den Begriff der Beitragspflicht wesentlichen Momente in § 9a — Interesse des Beitragspflichtigen an der Veranstaltung und dauerndes wirtschaftliches Verhältnis zwischen der Veranstaltung und beitragspflichtigen Grundbesitzern bzw. Gewerbetreibenden — dürfte den Schluß, daß die Beitragspflicht nach § 9a überhaupt nicht als eine dem § 9 entsprechende angesehen werden kann, rechtfertigen. Ihrem Wesen nach ist sie vielmehr eine besondere Wohnungsbausteuer, zu der die Arbeitgeber auf Grund dieser gesetzlichen Ermächtigung herangezogen werden. Die Anlehnung des formellen Verfahrens über die Erhebung dieser Steuer an die Vorschrift des § 9 ist nur eine äußerliche; in Wirklichkeit hat der Gesetzgeber eine ganz neue Gemeindesteuer eingeführt, den Kreis der Steuerpflichtigen jedoch auf einen bestimmten Personenkreis beschränkt.

Von dieser Steuer sind jedoch die Reichseisenbahnen nach § 15 des Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920 (RGBl. S. 713) befreit. Diese Bestimmung schließt die Besteuerung der Reichseisenbahnen durch die Länder aus, und sie gilt nicht nur für eine Besteuerung durch die Landesregierungen selbst, sondern auch durch die steuerberechtigten Verwaltungskörper innerhalb der Länder (Gemeinden, Kreis, öffentlich-rechtlicher Verband usw.). § 15 des Staatsvertrages ist gerechtfertigt durch die Erwägung, daß die Länder die Einnahmen aus den Eisenbahnen, für die sie abgefunden werden, nicht auf dem Wege der Besteuerung wieder an sich ziehen dürfen. (Sarter: Die Reichseisenbahn 1920, Seite 134.)

II. Wird als Veranlagungsgrund der besondere wirtschaftliche Vorteil, daß eine unter den Arbeitgebern der Arbeitnehmer hervorgetretene Wohnungsnot gemildert werden soll, angegeben, so fällt ein wichtiges Moment, das gegen die Beurteilung der Arbeitgeberbeiträge des § 9a als echte Beiträge im Sinne des § 9 spricht, weg. Denn der ursächliche Zusammenhang zwischen der Wohnungsnot der Arbeitnehmer und den geplanten Wohnungen, mithin auch das Interesse der Arbeitgeber an der Veranstaltung, ist dann gegeben. Aber selbst wenn man in diesem Falle die Arbeitgeberbeiträge als echte Beiträge auffaßt, kann eine Beitragspflicht des Reichsbahnfiskus nicht anerkannt werden. Unter welchen Bedingungen das Reich den Kommunen beitragspflichtig ist, ist in § 1 des Reichs-Besteuerungs-Gesetzes (RBG.) geregelt.

Um das Verhältnis zwischen § 9a des KAG. und § 1 des RBG. festzustellen, muß man auf die Entstehungsgeschichte des RBG. zurückgreifen, aus dessen Begründung folgende Stelle hervorzuheben ist:

> „Bei seiner ersten Beratung im Reichstag am 14. und 21. November 1874 hat der Grundgedanke, auf dem er beruht, daß das Einkommen des Reichs ohne Zustimmung und Mitwirkung des Reichs nicht zum Gegenstande der Besteuerung, sei es der einzelnen Bundesstaaten, sei es der Kommunen, gemacht werden dürfe, von vielen Seiten Zustimmung gefunden. Bei zahlreichen späteren Gelegenheiten aus Anlaß von Verhandlungen über die Notwendigkeit, die Steuerpflicht des Reichs gesetzlich zu regeln, und über die Zuwendung von Reichsmitteln an einzelne infolge Veranstaltungen des Reichs notleidende Gemeinden ist auch aus dem Reichstag heraus gegen diese Auffassung kein Widerspruch erfolgt. Auf den gleichen Standpunkt hat sich die Gesetzgebung in Preußen gestellt. In der Begründung des preußischen Kommunalsteuergesetzentwurfes aus dem Jahr 1883/84, betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben, wird ausgesprochen, daß eine Ausdehnung der Kommunalsteuerpflicht auf den Reichsfiskus nicht habe stattfinden können, weil eine reichsgesetzliche Ermächtigung bzw. ohne Zustimmung des Reichs die Landesgesetzgebung nicht für befugt zu erachten sei, das Reich oder das diesem aus irgendeiner Quelle zufließende Einkommen einer staatlichen oder Kommunalbesteuerung zu unterwerfen.
>
> Die Staatsverwaltung sowohl in Preußen wie in allen anderen Bundesstaaten hat diesen Grundsatz angenommen."

Diese Erwägungen gelten ebenso wie für die Besteuerung so auch für die Heranziehung des Reiches zu Beiträgen.

Grundsätzlich ist also davon auszugehen, daß das Reich ohne seine Mitwirkung und Zustimmung auch nicht beitragspflichtig gemacht werden kann.

Wenn dieser Grundsatz bereits unter der Herrschaft der alten Verfassung galt, so muß er in noch höherem Maße jetzt zur Anwendung kommen. Denn die Souveränität des Reichs gegenüber den Ländern, Gemeinden usw. ist durch die neue Verfassung noch erheblich gestärkt worden.

Im RBG. ist ein- für allemal mit Zustimmung des Reichs festgelegt, in welchem Umfang es sich der Beitragspflicht durch die Länder und nachgeordnete öffentliche Körperschaften unterwirft. In dem durch dieses Gesetz gezogenen Rahmen können die Gemeinden auch neue Verordnungen erlassen, durch die ihnen das Reich, mithin auch der Reichsbahnfiskus beitragspflichtig wird. Sobald jedoch die Kommunen unter Überschreitung der im RBG. festgelegten Grenzen das Reich für beitragspflichtig erklären, sind ihre Verordnungen dem Reich gegenüber unwirksam. Das Reich hat in § 1 Absatz 2 des RBG. in wörtlicher Anlehnung an die Bestimmungen des § 9 KAG. seine Beitragspflicht in dem durch diese Bestimmung gezogenen Umfang anerkannt. Es kommt also sonach bei der Prüfung der Frage, ob § 9a des KAG. die durch § 1 des RBG. festgesetzten Grenzen einhält oder nicht, darauf an, festzustellen, ob § 9a sich im Rahmen der durch § 9 gegebenen Gesichtspunkte hält. Kommt man zu einem positiven Ergebnis, so ist das Reich bzw. der Reichsbahnfiskus ver-

pflichtet, die Arbeitgeberbeiträge nach § 9a zu bezahlen, andernfalls gehören beide nicht zu den Arbeitgebern im Sinne des § 9a.

Der Grundgedanke des § 9 KAG. ist der, daß der Beitragspflicht besondere wirtschaftliche Vorteile zu entsprechen haben. Nach der ständigen Rechtsprechung der Oberverwaltungsgerichte muß dieser Gesichtspunkt im Genehmigungsverfahren nach § 9 Absatz 3 Schlußsatz KAG stets geprüft werden, und auch der Verwaltungsrichter soll kontrollieren, ob im Genehmigungsverfahren die Prüfung dieser Frage wirklich erfolgt ist. Im Falle eines negativen Ergebnisses ist das Genehmigungsverfahren mit wesentlichen Mängeln behaftet und folgeweise der Beschluß der Gemeinde als nicht zu Recht bestehend zu erachten. Der individuelle Vorteil, den Grundbesitzer von der Veranstaltung der Gemeinde haben, prägt sich in der Erhöhung des Wertes des Grundbesitzes aus. Da das Reich, mithin auch der Reichsbahnfiskus nach § 1 Absatz 2 des KAG. nur in dem Maße wie Grundbesitzer — nicht wie Gewerbetreibende — beitragspflichtig ist, so ergibt sich, daß nur die Herstellung und Unterhaltung solcher Veranstaltungen seine Beitragspflicht begründet, durch die der Wert der Bahnanlagen erhöht wird. Beiträge im Sinne des § 9 kommen daher fast nur in Betracht bei der Errichtung und Unterhaltung von öffentlichen Verkehrsstraßen, Plätzen, bei der Herstellung und Unterhaltung von Wasserstraßen und von Flußregulierungen usw. Aus diesen Beispielen erhellt auch zugleich, daß die Veranstaltungen im Sinne des § 9 nur solche Unternehmungen sind, die nicht nur im öffentlichen Interesse unterhalten werden, sondern die darüber hinaus kraft öffentlichen Rechtes der Benutzung freigegeben sind.

Nimmt man diese Feststellungen zum Ausgangspunkt einer Beurteilung des § 9a, so ergibt sich folgendes:

In formeller Hinsicht weicht § 9a vom geltenden Recht des § 9 insofern ab, als er die Festsetzung und Forderung der Beiträge nur v o r der Fertigstellung der Kleinwohnungsbauten bestimmt. Denn das Gesetz selbst spricht in § 9a von „geplanten“ Wohnungen, und die Ausführungsanweisung selbst beseitigt jeden Zweifel in dieser Hinsicht durch den Satz: „Allerdings können die Beiträge des § 9a nur vor der Fertigstellung der Kleinwohnungsbauten festgesetzt und gefordert werden.“ Nach der seitherigen Übung konnten Beiträge zu den Veranstaltungen sowohl vor dem Beginn der Bauten, wie auch nach der Ausfertigung erhoben werden.

In materieller Hinsicht ist der Begriff der Veranstaltung wesentlich verschoben. Indem die Kleinwohnungen zu Veranstaltungen im Sinne des § 9 erklärt sind, ist das gerade für den Begriff der Veranstaltung wesentliche Moment der Benutzung kraft öffentlichen Rechtes völlig beiseite gelassen worden. — Es läßt sich auch nicht behaupten, daß durch den Bau von Kleinwohnungen eine unmittelbare Erhöhung des Wertes der Bahnanlagen eintritt. Der wirtschaftliche Ausgleich für die Beitragsleistungen bewegt sich in anderer, bisher durch § 9 nicht vorgesehenen Richtung. Schließlich ist auch in diesem Zusammenhang nochmals auf die bereits oben erörterte Abweichung des § 9a von § 9 hinzuweisen, die sich daraus ergibt, daß ein d a u e r n d e r Vorteil durch den Kleinwohnungsbau für den Beitragspflichtigen nicht unter allen Umständen gesichert ist.

Es kann nach alledem nicht zweifelhaft sein, daß § 9a über die durch § 9 KAG., mithin auch über die durch § 1 RBG. gezogenen Grenzen hinausgeht und infolgedessen eine geeignete Grundlage für die Heranziehung der Reichsbahn zu den Arbeitgeberbeiträgen nicht bildet.

III. Die Nichtanwendbarkeit des § 9a auf den Reichsbahnfiskus ergibt sich, abgesehen von den eben entwickelten Gründen auch noch aus folgendem Gesichtspunkt: Die Wohnungsnot ist eine allgemeine, sie kann nicht rein örtlich beseitigt werden. Es ist dazu vielmehr eine großzügige Wohnungsfürsorge notwendig, die sich über weite Wohnbezirke erstreckt. Dies gilt insbesondere für die Eisenbahnverwaltung, die an fast allen Plätzen Deutschlands Bedienstete wohnen hat, und die deshalb an der Behebung der Wohnungsnot nicht nur an einem Orte, sondern an allen Teilen des Reichs interessiert ist. Die Reichsbahn und früher die preußische Staatsbahn hat dieses Interesse an der Behebung der Wohnungsnot dadurch zum Ausdruck gebracht, daß sie eine großzügige und umfassende Fürsorgetätigkeit entwickelt. Als einer der wenigen Arbeitgeber hat sie schon vor dem Kriege an fast allen Orten, in denen sie Bedienstete wohnen hat, entweder selbst Wohnbauten errichtet oder durch Gewährung von billigen zweitstelligen Hypotheken und durch weitere Unterstützungen die Baugenossenschaften veranlaßt, preiswürdige und gesunde Wohnungen zu bauen. Nach dem Kriege hat die Reichsbahnverwaltung in verschärftem Maße sich der Behebung der Wohnungsnot angenommen. Zahlreiche Wohngelegenheiten sind durch die Gewährung von Arbeitgeberdarlehen an Baugenossenschaften geschaffen worden.

Nun sollen nach § 9a Absatz 5 KAG. Arbeitgeber, die insbesondere nach dem 1. Januar 1919 bereits selbst zum Bau von Wohnungen für ihre Arbeitnehmer aus eigenen Mitteln in angemessenem Verhältnis zur Zahl ihrer Arbeitnehmer beigetragen haben, von diesem Beitrage befreit werden. Diese Vorschrift ist nicht etwa örtlich beschränkt dahin aufzufassen, daß nur die Bautätigkeit in der veranlagenden Gemeinde nach dem 1. 1. 1919 in Betracht kommt, sondern ihr Sinn geht unverkennbar dahin, einem Arbeitgeber seine gesamte Wohnungsfürsorgetätigkeit nach dem angegebenen Zeitpunkt zugute zu rechnen. Daß aber bei dieser Auslegung der erwähnten Bestimmung eine Beitragspflicht des Reichsbahnfiskus nicht in Frage kommen kann, bedarf nach dem oben Ausgeführten keiner weiteren Begründung.

IV. Außer diesen rein rechtlichen Gründen sprechen auch Erwägungen etatrechtlicher und volkswirtschaftlicher Natur für die hier vertretene Auffassung. Die Wohnungsfürsorgemittel des Reichs sind im Hinblick auf die wirtschaftliche Notlage des Reichs für die einzelnen Reichsbahnverwaltungen genau festgelegt. Als Verteilungsmaßstab kommt die Ausdehnung der an den einzelnen Orten unter den Eisenbahnbediensteten herrschenden Wohnungsnot in Frage. Nur so kann das wohnungsnotleidende Eisenbahnpersonal über das ganze Reich hin gerecht und gleichmäßig behandelt werden. Die Mittelverteilung ist an sich schon schwierig. Die Schwierigkeiten müßten aber ungemein erhöht werden, wenn es jeder einzelnen Gemeinde ermöglicht würde, die Mittel der Reichsbahnverwaltung auch für sich in Anspruch zu nehmen; die Reichsbahn würde dann in der Verfügung über ihre Mittel äußerst beschränkt und triebe in erster Linie Wohnungsfürsorgetätigkeit zur Befriedigung der Belange der Kommunen, während das Interesse ihres Personals erst in zweiter Linie berücksichtigt werden könnte. Es wäre leicht möglich, daß die Forderungen der Gemeinden insgesamt einen solchen Umfang annehmen könnten, daß der Eisenbahnverwaltung auf dem Gebiet ihrer Wohnungsfürsorgetätigkeit jede Initiative aus der Hand genommen wäre. Es könnte sogar der Fall eintreten, daß die verfügbaren Haushaltsmittel allein zur Deckung aller Forderungen der Gemeinden nicht mehr ausreichen würden.

V. Zum Schluß seien die formellen Voraussetzungen des Veranlagungsverfahrens kurz dargelegt, da erfahrungsgemäß die Gemeinden oft dagegen verstoßen. Stellen die veranlagten Reichsbahndirektionen schon bei der Prüfung der äußeren Form Fehler fest, so wird es ihnen möglich sein, die Zahlung der Beiträge bereits unter diesem Gesichtspunkt abzulehnen, ohne auf die materiell rechtliche Seite der Angelegenheit weiter einzugehen.

Um die Erhebung der Arbeitgeberbeiträge grundsätzlich einheitlich zu regeln, ist zunächst ein Beschluß der Gemeindekörperschaft herbeizuführen, der der Genehmigung der Aufsichtsbehörde (Kreisausschuß bei den Landgemeinden und Bezirksausschuß bei den Stadtgemeinden) unterliegt. An Stelle des Beschlusses kann der Erlaß einer Ordnung in Form eines Statuts treten, die in gleicher Weise zu genehmigen ist. Darauf wird der Veranstaltungsplan nebst Kostenanschlag aufgestellt, der durch einen Lageplan der Grundstücke und Bauzeichnungen zu

ergänzen ist. Außerdem muß eine Nachweisung der Arbeitgeber, von denen Beiträge zu den Kleinwohnungen erhoben werden sollen, beigefügt werden. Veranstaltungsplan, Nachweisung, Bauzeichnungen und Kostenanschläge müssen während einer bestimmten Frist ausgelegt werden. Die Auslegung ist vorher zugleich mit dem Gemeindebeschluß wegen Erhebung der Beiträge unter der Angabe, wo und während welcher Zeit der Plan nebst Kostennachweis zur Ansicht offenliegt, in ortsüblicher Weise mit dem Bemerken bekanntzumachen, daß Einwendungen gegen den Beschluß binnen einer bestimmt zu bezeichnenden Frist von mindestens 4 Wochen bei dem Magistrat anzubringen seien. Die Auslegungsfrist selbst braucht nicht wie die Einwendungsfrist 4 Wochen zu betragen. Veranstaltungsplan und alle Unterlagen werden nach Ablauf der Einspruchsfrist der Aufsichtsbehörde vorgelegt, bei der die Genehmigung des Veranstaltungsplanes liegt. Die Genehmigung selbst ist in der gleichen Weise wie der Veranstaltungsplan ortsüblich bekanntzumachen. Erst nach Erfüllung aller dieser Bedingungen kann zur Veranlagung der beteiligten Arbeitgeber geschritten werden.

Zahlung der Eisenbahnverwaltung an Privatfirmen.

Zu dem Aufsatz in Nr. 48 S. 790 f. d. Ztg. geht uns von Herrn Gerichtsassessor Dr. jur. Wyszomirski, Halle (Saale), folgende Erwiderung zu:

In Nr. 48 d. Ztg. hat Herr Fabrikbesitzer Dipl.-Ing. Hermann Sondermann, Düsseldorf, an der Hand eines Beispiels sehr anschaulich dargestellt, welche Verluste durch Papiermarkzahlungen einem Lieferanten entstehen können, der gezwungen ist, seine Rohstoffe in Devisen zu bezahlen. Zur Abwendung der dem Unternehmertum aus solchen Verlusten drohenden Gefahren schlägt er vor, die Reichsbahn solle entweder die Goldmarkrechnungen ihrer Lieferanten in Devisen bezahlen oder mit der Reichsbank ein Abkommen treffen, daß diese dem Lieferer die dem Rechnungsbetrage entsprechende Zahl Devisen zu demselben Kurse beschafft, zu welchem die Rechnung bei der Anweisung in Papiermark umgerechnet worden ist.

Die Schwierigkeiten, die sich für das Unternehmertum aus der bisher ständig fortschreitenden Geldentwertung ergeben haben, sollen keineswegs unterschätzt werden. Trotzdem glaube ich, daß sich beide Vorschläge in der Praxis nicht ohne schwere Schädigungen der Allgemeinheit durchführen lassen würden. Der erstere Vorschlag würde jedenfalls eine nicht unerhebliche Steigerung des Devisenbedarfs zur Folge haben und darum währungspolitisch ernsten Bedenken begegnen. Aus diesem Grunde legt wohl auch Dipl.-Ing. Sondermann den Nachdruck auf das an zweiter Stelle genannte Abkommen. Da indessen die Reichsbank kaum in der Lage und gewillt sein wird, das Umtauschrisiko für die ihr zur Auszahlung an die Reichsbahnlieferanten überwiesenen Papiermarkbeträge selbst zu tragen, würde ein solches Abkommen praktisch darauf hinauslaufen, daß die Reichsbahnverwaltung alle Geldentwertungsverluste ihrer Gläubiger, die sich nach erfolgter Tilgung einer Schuld bis zur wertbeständigen Anlegung der Schuldsumme ergeben, auf sich nimmt. Ein solches Verfahren würde aber in der Rechtsordnung nicht nur keine Stütze finden, sondern auch in Widerspruch mit Art. 92 der Reichsverfassung stehen, wonach die Reichsbahn als „selbständiges wirtschaftliches Unternehmen" jede Ausgabe unterlassen muß, die nicht mit ihrem wirtschaftlichen Zweck in unmittelbarstem Zusammenhange steht. Auch das Reich als solches hat zwar ein Interesse daran, das Unternehmertum produktionsfähig und für den Weltmarkt wettbewerbsfähig zu erhalten, wird aber angesichts der trostlosen Verfassung seiner Finanzen nicht in der Lage sein, Privatunternehmern zum Ausgleich ihrer Geldentwertungsverluste Mittel der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen. So muß es denn Sache der einzelnen Unternehmer bleiben, bei allen Papiermarkzahlungen zur Abbürdung des Umtauschrisikos wie des Geldentwertungsrisikos überhaupt in Zeiten größerer Kursschwankungen gewisse Zuschläge zu den Goldmarkpreisen schon bei der Preisgestellung einzukalkulieren, wie das bis vor kurzem wohl auch von den meisten Unternehmern erfolgt ist. Hoffen wir, daß diese Zeiten mit dem Eindringen der Wertbeständigkeit in unsere Wirtschaft und der Beseitigung des Unterschiedes zwischen der Bewertung der Mark im Inlande und im Auslande für immer überwunden sind!

* * *

Wir haben vorstehende Erwiderung Herrn Diplom-Ingenieur H. Sondermann zugehen lassen und erhalten von ihm folgende Gegenerklärung, mit der wir die Erörterung dieser Angelegenheit abschließen:

Zu meinem ersten Vorschlag: „Die Behörde solle in Devisen zahlen". — Dr. jur. Wyszomirski nimmt an, der Devisenbedarf würde eine erhebliche Steigerung erfahren, was jedoch keineswegs der Fall ist, denn die notwendigen Devisen werden immerhin beschafft, ob durch Vermittlung der Reichsbank oder im Freiverkehr. Die Reichsbank könnte verpflichtet werden, der Reichsbahn ihren Devisenbedarf vor allen anderen Anforderungen voll zu repartieren. Natürlich würde die Reichsbahn nur solche Forderungen oder auch gewisse Prozentsätze solcher in Devisen bezahlen, bei denen der Lieferer nachweist, daß er diese restlos zum Ankauf von ausländischen Stoffen, die er zur Ausführung der Lieferung gekauft hat, zurückhaben muß. Die Allgemeinheit kann dadurch in keiner Weise geschädigt werden, sondern eine Allgemeinschädigung ist zweifellos viel größer bei einem Freiverkehr, als beim regulären Devisenhandel der Reichsbank, da der Freiverkehr zum großen Teil von Ausländern betrieben wird, deren Verdienste wohl in den seltensten Fällen in Deutschland verbleiben.

Zu meinem zweiten Vorschlag: Auch ich nehme nicht an, daß die Reichsbank das Umtauschrisiko bei Einzahlung von Papiermarkbeträgen übernehmen wird. Dieses müßte natürlich von dem Schuldner (Reichsbahn) getragen werden. Es würde verhältnismäßig gering sein, wenn die Reichsbank verpflichtet wäre, den Devisenbedarf der Reichsbahn sofort nach Anforderung zu beschaffen.

Da nun inzwischen die Reichsbahn neue Zahlungsbedingungen herausgegeben hat, die den Lieferer vor größeren Verlusten schützen und andererseits Devisen im Freiverkehr zum amtlichen Kurs zu haben sind, dazu unsere Währung sich in den letzten Wochen stabilisiert hat, hoffe auch ich mit Herrn Dr. jur. Wyszomirski, daß die Mißstände in der Zahlungsweise für immer behoben sein werden.

Dreistellige Lichtsignale mit bedingter und unbedingter Fahrerlaubnis.

In England und Amerika spielt zurzeit die Einführung selbsttätiger Vorrichtungen zur Regelung des Zugverkehrs eine wichtige Rolle und beschäftigt die Fachwelt auf das lebhafteste. Abgesehen von der Erhöhung der Betriebssicherheit, die durch zuverlässig arbeitende selbsttätige Blockeinrichtungen herbeigeführt werden kann, mögen namentlich in den Vereinigten Staaten die hohen Löhne dazu beigetragen haben, selbsttätige Vorrichtungen zu bevorzugen, um dadurch menschliche Arbeitskraft auszuschalten. Auch die weiten Entfernungen, auf die die Eisenbahnen durch dünnbevölkerte Gegenden führen, wo es also schwierig ist, die Mannschaften zur Bedienung der Blocksignale unterzubringen, mögen dazu Veranlassung gegeben haben. Sowohl in England wie in Amerika zwingt aber die stets zunehmende Dichte des Verkehrs, namentlich im Bereich der Vororte der großen Städte, dazu, alles aufzuwenden, was die Zugfolge verkürzen kann, und dazu gehört auch die Einrichtung selbsttätiger Einrichtungen zur Regelung des Zugverkehrs. Sie beschränken sich nicht auf die Signale, sondern umfassen auch Sperren, Anhaltevorrichtungen, Zwangsmaßnahmen zur Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit usw. Die Zunahme der Verkehrsdichte und die Steigerung der Löhne sind Vorgänge, die sich auch in Deutschland abspielen, und so treten denn auch bei uns an den Fachmann des Eisenbahnbetriebes, namentlich an den Signaltechniker, Aufgaben heran, zu deren Lösung die selbsttätige Streckenblockung der gegebene Weg ist. Bei den Hoch- und Untergrundbahnen ist er bereits beschritten worden.

Unter den heutigen Verhältnissen, unter denen den selbsttätigen Blockeinrichtungen besonderes Interesse entgegengebracht wird, ist eine Neueinrichtung bei der Chesapeak- und Ohio-Eisenbahn von Bedeutung, bei der anscheinend die neuesten Errungenschaften neuzeitlicher Signal- und Sicherheitstechnik angewandt worden sind. Es handelt sich dabei um selbsttätige unbedingte und bedingte (absolute and permissive) Blockeinrichtungen mit dreistelligen Lichtsignalen, vereinigt mit Vorrichtungen zur Überwachung der Zuggeschwindigkeit, die zwangsweise eine Verminderung der Fahrgeschwindigkeit herbeiführen. Die Aufgabe, bei deren Lösung diese Vorrichtungen eingeführt wurden, bestand in der Erhöhung der Leistungsfähigkeit einer eingleisigen Strecke unter Vermeidung des zweigleisigen Ausbaus. Die selbsttätigen Signale zeigen weißes Licht als Fahrerlaubnis, grünes Licht mit der Bedeutung: Vorsicht, und rotes Licht als Haltsignal; sie sind durch ein großes A gekennzeichnet. In einigen Fällen ist noch ein bernsteingelbes Licht hinzugefügt, das zusammen mit dem weißen oder grünen Licht diesem die Eigenschaft eines unbedingt auszuführenden Befehls nimmt und ihm bedingte Wirkung verleiht. Bei einigen Signalen ist das rote Licht durch Violett ersetzt; diese Signale sind außerdem durch Nummern bezeichnet, um sie von den mit A gekennzeichneten zu unterscheiden. Sie geben den Zügen die Fahrerlaubnis zur Einfahrt in einen besetzten Blockabschnitt, wobei aber natürlich weitgehende Vorsicht walten muß, eine Einrichtung, die in Amerika für unbedenklich gehalten wird.

Hinter den Signalen, die mit Vorsicht überfahren werden dürfen, sind Vorrichtungen in das Gleis eingebaut, die zu einer Herabsetzung der Geschwindigkeit zwingen. Wenn z. B. ein nach Westen fahrender Zug sich einem Kreuzungsgleis nähert, in dem schon ein Gegenzug hält oder in das ein Gegenzug einfahren will, erhält der nach Westen fahrende Zug zunächst den Befehl: Vorsicht; er kann dann, nur nachdem der Führer eine Sperre gelöst hat, mit verminderter Geschwindigkeit weiterfahren und wird dann, wenn er halten soll, durch ein Haltsignal zum Stillstand gebracht. Entsprechend ist der Vorgang für den Zug, der in das Nebengleis einfahren soll. Hat aber der nach Osten fahrende Zug bereits die Einfahrtsweiche zum Kreuzungsgleis geräumt, so kann der Zug im Hauptgleis seine Fahrt ohne Aufenthalt fortsetzen, indem er an dem betreffenden Signal das Licht für freie Fahrt vorfindet. Bei der Einfahrt in Überholungsgleise steht ein Signal mit bernsteingelbem Licht, so daß also der dadurch übermittelte Signalbefehl als bedingt bezeichnet wird. Das Ausfahrtsignal hat aber unbedingte Gültigkeit. Die dazwischenstehenden Signale sind zum Teil bedingt, außer bei den Tunneln, wo die unbedingt gültigen Signale ein bernsteinfarbiges Licht haben, so daß sie nur bedingt gelten, wenn kein Zug in der gleichen Richtung im Tunnel ist.

Das Signalsystem scheint etwas verwickelt, und es kann deshalb wohl nur auf einer in sich abgeschlossenen Strecke verwendet werden, wo dieselben Mannschaften dauernd fahren, also mehr als die allgemein zu fordernde Streckenkundigkeit besitzen.

Ein amtlicher Plan für die Sahara-Eisenbahn.

Der abenteuerliche Plan der Sahara-Eisenbahn, dieser Lieblingswunsch der Franzosen, für den seit Jahrzehnten Ströme von Tinte fließen und unglaubliche Mengen Druckerschwärze aufgewendet werden, ist in ein neues, anscheinend entscheidendes Stadium getreten. Der Obere Rat der Landesverteidigung (Conseil Supérieur de la Défense Nationale) hat auf das Gutachten seines Studienausschusses in der Sitzung vom 11. Juni d. J. über die verschiedenen Pläne entschieden und Parlament und Öffentlichkeit seinen amtlichen Plan mitgeteilt und zur Ausführung empfohlen. Einer Veröffentlichung hierüber in der L'Afrique française (Septemberheft S. 467 u. f.) entnehmen wir zum Teil die nachstehenden Mitteilungen.

Je mehr der Ausbau des großen französischen Kolonialreiches in Afrika Fortschritte gemacht hatte, desto mehr war der Plan gereift, die gewaltigen Ländermassen von Französisch-Westafrika und Äquatorial-Afrika durch eine die Wüste Sahara von Nord nach Süd durchquerende Eisenbahn mit den nordafrikanischen Besitzungen Algier und Tunis zu verbinden. Vorübergehend hatte allerdings der verhängnisvolle Fehlschlag der Erkundung Flatters von 1881, die mit der Ermordung sämtlicher europäischer Teilnehmer am 16. Februar bei Tadjenut, südlich des Gebirgsstockes von Ahaggar endigte, Regierung und Interessenten erheblich entmutigt und dem Plan in der Öffentlichkeit Abbruch getan. Nachdem aber im Verlauf weiterer 20 Jahre, nach der Einnahme von Insalah und Igli, Oberst Laperrine die Sahara endgültig erobert und befriedet hatte, wurde der Plan der Saharabahn mit verdoppeltem Eifer wieder aufgenommen. Zahlreiche Entwürfe und Vorschläge für die Linienführung entstanden, und viele Städte von Algier und Tunis bewarben sich um den Vorzug, Ausgangspunkt der Bahn zu werden. Die Linien beginnen in Oran oder Algier, Biserta, Tunis, Gabes, Bugrara oder Tripolis und endigen am Scheitel des Nigerbogens bei Timbuktu oder Gao, Ansongo oder bei Ngigmi am Tschadsee oder zwischen diesem und Niger bei Sinder oder Kano. Vor dem Kriege gewann besonders ein neuer Plan des „Transafricain" von André Berthelot greifbare Gestalt und wurde im Saharagebiet durch Hauptmann Nieger erkundet. Die Linie führt von Oran über Colomb Béchar durch die Täler von Saura und Adrar nach der Oase El Aulef, folgt dann dem Tale des Ued Tesaret und erreicht mit südöstlicher Richtung am Ausläufer des Haggargebirges die Oase und Wasserstelle Silet. Hier gabelt sich die Linie: der südöstliche Zweig soll die Hochfläche von Tuareg-Ahaggar — des Tanezruft — durchschneiden und über Gezzam und Agadès den Tschadsee bei Ngigmi erreichen. Die südwestliche Linie soll über Wallen und Timiauin bei Tosaye zum Niger gelangen.

Die Regierung übertrug die weitere Bearbeitung der Pläne dem Studienausschusse beim Oberen Rat der Landesverteidigung, der vermöge seiner Mitarbeiter aus den beteiligten Ministerien vorzugsweise berufen schien, ein Unternehmen zu prüfen, dessen Verwirklichung durch die inzwischen hervorgetretenen „Notwendigkeiten der Landesverteidigung" dringlich geworden war. Nach dem Gutachten vom Januar 1923 sollen für die Saharabahn folgende Ziele gelten: Möglichst innige Zusammenschweißung aller französischen Besitzungen in Afrika und Sicherung möglichst rascher und leichter Verkehrsbeziehungen für den Frieden; in Kriegszeiten möglichst unverwundbare Verbindung des Mutterlandes mit dem Quellgebiet der Hilfsmittel aller Art seiner afrikanischen Besitzungen, so daß das Mutterland jederzeit seine volle Macht auf die Gesamtheit dieser letzteren auszuüben und deren Kraftanstrengungen wirksam zusammenzufassen vermag.

Demgemäß soll die Trasse nunmehr folgende Bedingungen erfüllen:

1. Der Ausgangspunkt in Französisch-Westafrika soll möglichst im Schwerpunkte der auszubeutenden Gebiete liegen, sowohl bezüglich Aushebung der schwarzen Soldaten und Arbeiter, als bezüglich Ausbeutung der Bodenerzeugnisse aller Art.

2. Der Endpunkt in Nordafrika am Mittelländischen Meer soll möglichst nahe dem Mutterlande liegen und durch leistungsfähige Häfen bedient werden, die im Kriege dem Seetransport nach Frankreich möglichste Sicherheit bieten.

3. Die Linie soll möglichst unverwundbar sein, also entfernt vom Meer und solchen Gebieten liegen, die französischem Einflusse entzogen sind.

4. Die Bahn soll möglichst kurz sein, um die Fahrtdauer abzukürzen und die Kosten von Bau und Betrieb zu verringern.

5. Sie soll endlich eine Verlängerung zum Tschadsee und Kongo ermöglichen unter günstigen Bedingungen für Landesverteidigung und allgemeine Wirtschaft.

Der Studienausschuß hat sich für die Verbindung des Gebiets von Oran mit dem Nigerbogen und weiter dahin entschieden, daß der Ausgangspunkt der Bahn im Schwerpunkt von Bevölkerung und Bodenschätzen Westafrikas, in Wagadugu, der Endpunkt am Mittelmeer bei Oran, bedient durch die Häfen von Oran, Mers el Kebir und Arzew, zu wählen sei. Die vorgeschlagene Neubaustrecke beginnt in Ras el Ma-Crampel, südlich Oran, führt über Colomb Béchar, Beni Abbès, Adrar, Taurirt Wallen, Tessalit südwestlich nach Tosaye östlich Timbuktu zum Niger und geht von da südlich nach Dori und südwestlich nach Wagadugu. Die vorgesehene Verlängerung folgt von Tosaye dem Nigerlauf bis Niamey, erreicht den Tschadsee bei Ngigmi, führt östlich um den Tschadsee nach Fort Lamy, weiter das Tal des Schari aufwärts bis Fort Archambault und endigt nahe der Grenze von Belgisch-Kongo in Bangui, dem französischen Flußhafen des Ubangi.

Für den militärischen Schutz der Linie bestehen günstige Bedingungen, auch bietet die neuzeitliche Technik ein vorzügliches Mittel zur Überwachung unruhiger Gebiete durch die Raupenschlepper, wie sie die Expedition Citroën-Kégresse im Dezember 1922 und Januar 1923 in der Sahara durch die Fahrt Tugurt-Timbuktu mit Erfolg erprobt hat. Diese Kraftwagen, die mit eigener Kraft 1200 km durchfahren und den Vorsprung von Räuberbanden in wenigen Stunden einholen können, bilden, kriegsmäßig mit Maschinengewehren ausgerüstet, das wirksamste Hilfsmittel der Saharapolizei.

Die vorgeschlagene Trasse wird voraussichtlich durch Annahme einzelner Vergleichslinien von Godefroy und Fontaneilles

noch Verkürzungen erfahren. Die Spurweite der Bahn soll die europäische Vollspur sein.

Für die Zugförderung sollen Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren dienen, die wenig Wasser verbrauchen und Pflanzenöl verbrennen, das im Lande hergestellt wird. Sobald der Verkehr der Bahn stärkeren Umfang angenommen hat, soll elektrischer Betrieb eingeführt werden, die elektrische Zugkraft also als die Zugkraft der Zukunft gelten.

Baukosten: Gestehungspreis vor dem Kriege für das Kilometer 100 000, also heute 300 000 Fr., und einschließlich der Zinsen während der Bauzeit 380 000 Fr. Dazu Kosten der Wasserbeschaffung im Wüstengebiet 70 000 Fr. für das Kilometer, also im ganzen 450 000 Fr. Hiernach ergibt sich folgende Veranschlagung:

	Millionen Franken
1. Von Ras el Ma bis Colomb Béchar 400 km zu 400 000 Fr. =	160
2. Von Colomb Béchar bis Tosaye 2279 km zu 450 000 Fr. =	1025
3. Von Tosaye bis Wagadugu . . 670 km zu 320 000 Fr. =	215
zusammen	1400

Für die elektrische Streckenausrüstung, mit 80 000 Fr. für das Kilometer würde später noch eine Ausgabe von 268 Millionen Franken hinzutreten und die Gesamtausgabe, falls der elektrische Betrieb sofort ins Auge gefaßt wird, für die ganze, 3349 km lange Bahn Ras el Ma-Wagadugu sich auf rund 1700 Millionen Franken erhöhen. Diese Summe, deren Überschreitung keinenfalls zu befürchten wäre, würde sich auf Frankreich, Algerien und Französisch-Westafrika verteilen.

Bezüglich der Rentabilität soll, nach dem Gutachten, der Wettbewerb des Schiffahrtswegs den Ertrag der Saharabahn nicht beeinflussen; denn der Saharaweg sei kürzer und biete einen Gewinn von sieben Tagen; er sei für den Reisenden wirtschaftlicher, der im Schlafwagen 2979 Fr. bezahlen würde, während er jetzt von Paris bis Wagadugu auf dem Seeweg 3166 Fr. zahle. Bei Verfrachtung in Wagadugu haben die Waren einen Vorteil von 115 Fr. die Tonne gegen die Fracht auf dem Seewege; wird aber in Tosaye verfrachtet, so betrage die Landfracht durch die Sahara 489 Fr. gegen 613 Fr. auf dem Seewege.

Der voraussichtliche Betriebsüberschuß beruht auf einer geschätzten kilometrischen Roheinnahme von 70 000 Fr. bei einer kilometrischen Betriebsausgabe von 21 000 Fr. Unter Berücksichtigung aller Lasten soll sich der jährliche Fehlbetrag des Unternehmens auf nur 70 Millionen Franken stellen, die auf Frankreich, Algerien und Französisch-Westafrika zu verteilen wären.

Für Bau- und Betrieb soll, ähnlich wie in Marokko, eine Konzession an eine Gesellschaftsgruppe verliehen werden, für die in erster Linie die französischen Gesellschaften der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Südbahn in Betracht kommen würden.

Nachdem somit für die Saharabahn in ihrem ganzen Umfange von maßgebender Stelle ein amtlicher Plan verkündet und als dringlich empfohlen ist, darf man auf den weiteren Verlauf der Angelegenheit in Parlament und Öffentlichkeit gespannt sein. Je schwerer sich ein wirtschaftliches Bedürfnis und eine finanzielle Berechtigung für die Bahn nachweisen läßt, um so mehr genügen dem heutigen siegestrunkenen Imperialismus in Frankreich die politischen und strategischen Gründe für das Unternehmen. Der bedrohlich zurückgehende Geburtenrückgang hat längst zu der Erkenntnis geführt, daß das europäische Frankreich nur mit einer Verdoppelung durch das afrikanische Frankreich gerettet werden kann und muß. Nach amtlichen Quellen — Senatsbericht vom 17. August 1918 im Économiste français — wurden im Weltkriege (bis August 1918) nicht weniger als 680 000 Soldaten und 238 000 Arbeiter, zusammen 918 000 Schwarze aus Afrika geholt und auf europäischen Kampfplätzen verwendet. Auch in Zukunft wird das Heranziehen militärischer Hilfskräfte aus dem schwarzen Erdteil für Frankreich immer notwendiger werden. Hierbei bietet sich das Unternehmen der Sahara-Eisenbahn als ein äußerst wertvolles, geradezu unentbehrliches Hilfsmittel dar; die in Deutschland skruppellos geraubten und gestohlenen Milliarden werden bei dem Bau der Bahn vortrefflich zustatten kommen!

Prof. F. Baltzer.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Personal und Sparsamkeit.** Die Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums erläßt an das gesamte Personal folgenden Aufruf: Die Reichsbahn ist als Betriebsverwaltung nunmehr darauf angewiesen, sich aus den Erträgnissen der eigenen Wirtschaft selbst zu erhalten. Zuschüsse aus der allgemeinen Reichskasse werden ihr auf keinen Fall mehr zur Verfügung gestellt. Die sofort in Angriff zu nehmende Aufgabe, die Einnahmen und Ausgaben ins Gleichgewicht zu bringen, ist nur lösbar, wenn es gelingt, die Ausgaben um ein gewaltiges Maß zurückzuschrauben und jede Möglichkeit der Vermehrung der Einnahmen auszuschöpfen. Tief einschneidende, auch harte Maßnahmen müssen von der Verwaltung ergriffen werden, um dieses Ziel zu erreichen. Jeder einzelne Beamte und Arbeiter muß nach seinen besten Kräften mithelfen, um der gegenwärtigen höchsten wirtschaftlichen Not des Reichsbahnunternehmens zu steuern. Ich wende mich daher an Alle mit der eindringlichen Mahnung:

Übt mehr als bisher größtmöglichste Sorgfalt und Sparsamkeit in der Betriebsführung und handelt auch bei Ausübung des Dienstes nach gleichen Grundsätzen, wie Ihr sie in eigener Wirtschaft anzuwenden gezwungen seid! Spart die Betriebsstoffe, vor allem Kohle und Öl, spart Licht und Wärme; seid genau und berechnend in der Anforderung von Materialien und sorgsam in der Behandlung der Geräte und Betriebsmittel; vermeidet Betriebsunfälle und Frachtschäden; erwägt bei allen Diensthandlungen die einfachste und wirtschaftlichste Form! Wirkt in diesem Sinne nachdrücklich auf Eure Dienstgenossen ein und haltet Euch vor Augen, daß jede Schadenstiftung und unwirtschaftliche Handlungsweise mit ihren nachteiligen Folgen auf Euch selbst zurückfällt, indem letzten Endes die Bereitstellung der Mittel für die Lohn- und Gehaltszahlungen beeinträchtigt wird. Arbeitet unter Anspannung Eurer ganzen Kräfte und setzt, nicht zuletzt im eigensten Interesse, Euren festen Willen daran, das Reichsbahnunternehmen lebensfähig zu erhalten! Mehr als je sind wir Eisenbahner von heute mit diesem Unternehmen als unserem Brotgeber in engster Notgemeinschaft verbunden. Ein jeder gebe sich rückhaltlos Rechenschaft darüber, ob seine eigene Dienstführung oder die seiner Genossen nicht mehr noch als bisher auf strengere Grundsätze der Wirtschaftlichkeit abgestellt werden kann, wobei vor allem der Überlegung Raum zu geben ist, daß in der gegenwärtigen schweren Zeit die Verwaltung mit den allerbescheidensten Mitteln geführt werden muß und daß selbst Maßnahmen zurückstehen müssen, die unter anderen Umständen als im dienstlichen Interesse gelegen sich ohne weiteres rechtfertigen ließen. Keiner lasse diesen Appell an sein Pflichtgefühl und seine Verantwortlichkeit unbeachtet.

— **Eröffnung der Nebenbahnstrecke Hassee-Eichhof.** Am 2. Januar 1924 wird im Reichsbahndirektionsbezirk Altona als Teilstrecke der geplanten Nebenbahn Kiel-Holtenau die 3,7 km lange eingleisige Nebenbahn Hassee-Eichhof für den öffentlichen Güterverkehr in Betrieb genommen. Sie erhält den Bahnhof 3. Klasse Eichhof als vorläufige Endstation. Der Bahnhof Eichhof ist nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet. Da eine große Kopf- und Seitenrampe vorhanden ist, können Fahrzeuge jeder Art ver- und entladen werden. Tier-, Feuergut- und Sprengstoffverkehr ist ausgeschlossen. Ladekran und Gleiswage sind nicht vorhanden. Für die Bahn haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

— **Direkter Verkehr zwischen Ostpreußen und Litauen.** Zu unserer Notiz in Nr. 49, S. 813 d. Ztg. schreibt uns die Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), daß ein direkter Verkehr zwischen der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) und den litauischen Staatsbahnen zunächst nur über den Übergang Eydtkuhnen-Wirballen stattfindet. Der Güterverkehr nach dem Memelgebiet über Tilsit ist nach wie vor gesperrt. Die deutschen Personenzüge fahren nur bis Tilsit, die memelländischen nur bis Pogegen. Ein Personenverkehr ist daher zurzeit nur über die Kleinbahn Tilsit-Pogegen möglich.

— **Bahnbau Flensburg-Husum.** Der Minister für Handel und Gewerbe hat auf eine Eingabe an das Staatsministerium wegen Baues der schon vor dem Kriege geplanten Eisenbahnlinie Flensburg-Husum nach dem Amtlichen Preußischen Pressedienst wie folgt geantwortet:

„Für die baldige Durchführung des Bahnbaues Flensburg-Husum ist die Preußische Staatsregierung wiederholt — auch in jüngstverflossener Zeit — bei der Reichsregierung eingetreten. Die Frage der Urbarmachung und Besiedlung des durch

die Flensburg-Husumer Bahn zu erschließenden Geländes, welche neuerdings von den Reichsressorts als für die Durchführung des Bahnbaues ausschlaggebend bezeichnet wurde, wird von dem Herrn Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten beschleunigt geklärt. Es ist auch alles veranlaßt worden, um die in diesem Punkte entgegenstehenden Bedenken des Reiches zu beseitigen."

— Erstattung von Frachten, die vor dem 1. November zuviel erhoben wurden. Der Reichsverband der Deutschen Industrie ist im Reichsverkehrsministerium dafür eingetreten, daß auch die Rückerstattung der vor dem 1. November zuviel erhobenen Frachten unter Zugrundelegung der am Tage der Frachterstattung geltenden Schlüsselzahl geschehen solle. Auf diese Vorstellungen erteilte der Reichsverkehrsminister dem Reichsverband der Deutschen Industrie am 7. Dezember folgenden Bescheid:

„Bei den vor dem 1. November d. J. aufgegebenen Sendungen sind die Frachten auf Grund der Tarife in Papiermark ohne Rücksicht auf deren inneren Wert erhoben worden. Bei diesen Sendungen können daher etwaige Frachtunterschiede nur in festen Reichsmarkbeträgen erstattet werden. Die Geldentwertung kann in diesen Fällen nur berücksichtigt werden, wenn die Eisenbahn bei Erledigung der Ansprüche in Verzug geraten ist (§§ 284 und 285 HGB.). Die Eisenbahn verlangt auf der anderen Seite, wenn vor dem 1. November zu wenig Fracht erhoben ist, auch nur die Nachzahlung des Unterschieds der Papiermarkbeträge."

— Entlassung unbeschäftigter Eisenbahnarbeiter im besetzten Gebiet. Die Ausführung des Eisenbahnbetriebes im besetzten Rhein- und Ruhrgebiet durch die französisch-belgische Eisenbahnregie und die Ausschaltung der Deutschen Reichsbahn hat die restlose Entlassung der unbeschäftigten Arbeiter des französisch-belgisch besetzten Gebiets zur unvermeidlichen Folge gehabt. Im Hinblick auf die finanzielle Notlage der Reichsbahn, die auch aus allgemeinen Reichsmitteln keinen Zuschuß erhalten kann, ist der Reichsverkehrsminister leider nicht in der Lage, die Entlassungsmaßnahme zurückzunehmen oder aufzuschieben. Die von der Regie nicht übernommenen und zur Entlassung kommenden Arbeiter des französisch-belgisch besetzten Gebietes erhalten, wenn sie verheiratet sind, als Übergangsgeld zwei Wochenlöhne, die anderen einen Wochenlohn, soweit sie 21 Jahre alt und seit wenigstens einem Jahr bei der Verwaltung beschäftigt sind.

— Die Kölner Eisenbahnen und die Regie. Nach einer Meldung der „Kölnischen Zeitung" aus London bedarf der Entwurf eines Abkommens über die Beziehungen zwischen den Kölner Bahnen und der Regie nur noch der Zustimmung von deutscher Seite. Der Entwurf wird als ein rein vorläufiger und zeitweiliger bezeichnet und hält unter der Voraussetzung der allgemeinen Oberaufsicht durch die britischen Behörden die bisherige Unabhängigkeit der deutschen Eisenbahnverwaltung innerhalb der britischen Zone aufrecht.

Es ist also keine Fusion vorgesehen, sondern nur ein Zusammenarbeiten mit der Regie, soweit es sich um die Durchfahrt von Zügen durch verschiedene Zonen einschließlich der britischen handelt. Die Verkehrsmöglichkeiten im Kölner Gebiet würden praktisch dieselben sein, wie sie vor dem 11. Januar bestanden. Direkte Fahrkarten können zwischen der britischen und den anderen Zonen wieder gelöst werden, wobei die Behörden in der britischen Zone 50 % der Einnahmen von dem Personen- und Güterverkehr erhalten würden, soweit er von der britischen Zone ausgeht, während die übrigen 50 % der Regie zufielen. Die Regie ihrerseits soll die Gesamteinnahmen des Verkehrs erhalten, der außerhalb der britischen Zone seinen Ausgang nimmt. Die Deutschen endlich würden die Einnahmen des Verkehrs zwischen der britischen Zone und dem unbesetzten Gebiet erhalten, der über ganz bestimmte Linien geht.

— Aufnahme des direkten Güterverkehrs mit Rußland. Am 1. Januar wird der direkte Güterverkehr zwischen Deutschland und Litauen einerseits und Sowjetrußland andererseits über Lettland eröffnet.

— Wiederaufnahme des badisch-pfälzischen Bahnverkehrs. Aus Karlsruhe wird unterm 24. d. M. amtlich gemeldet: Wegen der Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Baden und der Pfalz haben in den letzten Tagen Verhandlungen zwischen der Reichsbahndirektion Karlsruhe und der Regieeisenbahndirektion in Ludwigshafen stattgefunden. Auf Grund des Ergebnisses der Verhandlungen kann damit gerechnet werden, daß voraussichtlich Ende Dezember ein beschränkter Personenzugverkehr über die badisch-pfälzischen Rheinübergänge aufgenommen wird.

— Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs Frankfurt-Mainz. Am 21. d. M. ist der Eisenbahnverkehr auf der Strecke Frankfurt-Mainz wieder aufgenommen worden. In Goldstein findet eine Paß- und Zollkontrolle statt. Der Eisenbahnverkehr ins besetzte Gebiet ist jetzt von Frankfurt aus auf allen Strecken mit Ausnahme der Riedbahn wieder aufgenommen.

— Wiederaufnahme des Durchgangsverkehrs über Frankfurt-Basel. Seit Beseitigung der Verkehrssperre bei Darmstadt und Offenburg verkehren wieder folgende direkte Züge: D 2 Berlin Anh. Bhf.-Mailand, D 44 Berlin-Genua mit Anschluß von Holland, D 156/D 270 Frankfurt-Basel und Schwarzwaldbahn Bodensee, D 86 Berlin und Hamburg-Genua, D 76 Hamburg-Karlsruhe und D 308 Köln-Karlsruhe, ferner der beschleunigte Personenzug 998 Frankfurt-Freiburg. Die Durchreise über Frankfurt-Basel ist unbehindert, lediglich für den Aufenthalt im besetzten Gebiet bei Appenweier und Offenburg ist eine Zureisegenehmigung notwendig.

— Wiederaufnahme des Personenverkehrs über die badisch-elsässischen Grenzübergänge. Nachdem der durchgehende Personenverkehr über Kehl-Straßburg vor einigen Tagen wieder aufgenommen wurde, ist am 20. Dezember auch der Personenverkehr über Rastatt-Wintersdorf freigegeben und damit die seit Jahren stilliegende Eisenbahnbrücke bei Röschwoog, die zwischen Hagenau und Rastatt das badische und elsässische Rheinufer verbindet, wieder dem allgemeinen Verkehr zugänglich gemacht worden. Die südlichen Übergänge Freiburg-Breisach-Colmar, Müllheim-Mülhausen und Weil-Leopoldshöhe-St. Ludwig waren bekanntlich nicht gesperrt, so daß jetzt der Personenverkehr über sämtliche badisch-elsässische Grenzübergänge wieder in Gang ist.

— Stillegung der Fahrten zwischen Kiel und Korsör. Die Kiel-Korsör-Linie wird ihren Betrieb Anfang Januar 1924 zunächst während der Wintermonate zeitweilig stillegen. Die letzte Fahrt wird von Kiel am Donnerstag, den 3. Januar, von Korsör am Freitag, den 4. Januar, ausgeführt.

— Weihnachtsspende der österreichischen Bundesbahner. Die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen, Wien, hat als „Weihnachtsspende der österreichischen Bundesbahner" für besonders bedürftige Berufsgenossen der Deutschen Reichsbahn in großem Umfange Liebesgaben zur Verfügung gestellt. Reichsverkehrsminister Oeser hat daraufhin an den Generaldirektor der österreichischen Bundesbahnen, Herrn Siegmund in Wien das nachstehende Dankschreiben gerichtet:

„Ihre sehr geschätzte Mitteilung über die Weihnachtsspende der österreichischen Bundesbahner für notleidende deutsche Berufsgenossen hat mich hocherfreut. Dieser neue Beweis hochherziger kameradschaftlicher Nächstenliebe wird in den Herzen der Bediensteten der Deutschen Reichsbahn ein dauerndes Gefühl aufrichtiger Dankbarkeit auslösen.

Bei der Verteilung werden besonders bedürftige Beamte und Arbeiter aller Reichsbahndirektionsbezirke berücksichtigt werden. Zur ungehinderten und kostenlosen Durchführung der in Regensburg in Einzeltransporte aufgeteilten Sendung haben sich der Deutsche Zentralausschuß für die Auslandshilfe und das Deutsche Rote Kreuz in entgegenkommender Weise in den Dienst der Sache gestellt. Ich bitte ergebenst, den edlen Spendern meinen wärmsten Dank übermitteln zu wollen."

— Akademie des Bauwesens. In der Gesamtsitzung am 7. Dezember d. J. hielt das ordentliche Mitglied der Akademie, Geh. Oberbaurat Professor Baltzer, einen Vortrag über die Eisenbahnen des japanischen Inselreichs, an deren Ausbau er als technischer Berater des Kaiserlichen Verkehrsministeriums in Tokio von 1898 bis 1903 mitgewirkt hatte. Er gab zunächst in einem geschichtlichen Überblick ein Bild der Entstehung und Entwicklung der japanischen Eisenbahnen, die auf Rat der ersten britisch-australischen Ingenieure mit der ihnen vertrauten Schmalspur von 3½ Fuß englisch = 1,067 m (Kapspur) ausgeführt wurden. An ernsthaften Anläufen zum nachträglichen Umbau der Schmalspur in Vollspur hat es in der Folge nicht gefehlt; sie endeten mit der Erkenntnis, daß es besser sei, die namhaften hierzu erforderlichen Kapitalien lieber zum Bau neuer Bahnen, natürlich mit der alten Schmalspur, zu verwenden. Der Vortragende wandte sich dann der großen Privatbahn-Verstaatlichung zu, die nach zwei früheren erfolglosen Versuchen, nach dem Kriege mit Rußland im Jahre 1906 mit bemerkenswerter Geschicklichkeit und Schnelligkeit durchgeführt wurde; ihr haben die heutigen Eisenbahnen

ihren wirtschaftlichen Aufschwung im wesentlichen zu verdanken. Mit großer Umsicht hatte die Regierung frühzeitig ein umfassendes Programm für den Ausbau der wichtigsten Eisenbahnlinien aufgestellt, durch dessen Durchführung heute fast alle Teile des Landes in Besitz einer Bahnverbindung gelangt sind. Das Staatsbahnnetz umfaßte am 31. März 1921 rd. 10 400 Kilometer Betriebslänge, das ist etwa ein Fünftel des derzeitigen deutschen Reichsbahnbestandes. Dabei ist das Land, das aus vier großen und zahllosen kleinen Inseln — etwa 3800 — besteht, nach seiner geographischen Gestaltung und bei seiner starken Küstenentwicklung keineswegs besonders geeignet für die Schaffung eines organischen Bahnnetzes; auch die schwierigen atmosphärischen Verhältnisse: heftige Regenzeiten, Taifune, Erdbeben, im Norden schwere Schneestürme, ferner die schroffen, stark zerklüfteten Gebirge, die das Innere des Landes durchziehen, die wilden, durchweg unregulierten Bergströme, die ihren Lauf bei Hochwasser ständig verändern und sich durch starke Geröll- und Geschiebeführung auszeichnen, stellen den Bahnbau vor schwierige Aufgaben und machen ihn kostspielig. Der Redner schilderte dann die wichtigsten Hauptbahnen und machte über bemerkenswerte Bauausführungen aus neuerer Zeit eingehende Mitteilungen, so über den Ausbau des zweiten Gleises der Tokaidobahn (606 km), über die Umgehung ihrer 450 m hohen Wasserscheide bei Gotemba durch Herstellung einer um 11,3 km kürzeren, nur auf 73 m Höhe ansteigenden, über Odawara und Atami führenden Umgehungsbahn, die allerdings 23 Tunnel von 15 km Gesamtlänge, darunter einen von 8 km Länge, enthalten wird; ferner über den Bau der viergleisigen Hochbahn und des Hauptbahnhofs in Tokio, über die Beseitigung der starken Rauchplage in den Tunneln der mit 1 : 15 geneigten Zahnstangenstrecke der Usui-Paßbahn, deren Dampfbetrieb neuerdings in elektrischen Betrieb umgewandelt wurde; dabei konnte zur Steigerung der Leistungsfähigkeit auf der überaus stark belasteten Zahnradstrecke die Fahrzeit von 70 auf 43 Minuten herabgesetzt werden. Die eigenartige Anordnung von Zwischenstationen n e b e n dem in unverminderter Steigung durchgeführten Hauptgleis auf Steilstrecken einer Querbahn (Fukushima-Yonezawa) sowie deren eigentümliche, wenig zweckentsprechende Anlage von Fanggleisen zum Auffangen durchgegangener Wagen, wurden in Skizzen dargestellt. Der Vortragende gab sodann eine allgemeine Charakteristik der Bahnen in Bau, Betrieb und Verkehr und gedachte ihrer besonderen Anstalten und Einrichtungen, wie Eisenbahnschulen, Materialprüfungsanstalten, Krankenhäuser und Wohlfahrtseinrichtungen, Beamten-Hilfsverband, Einkaufsvereinigung u. dgl. Zum Schluß ging er näher ein auf das Wirtschaftsbild der Bahnen und erläuterte an Hand von Verkehrs- und Ertragszahlen, daß das Staatseisenbahnnetz trotz der schweren wirtschaftlichen Erschütterungen, die sich nach dem Weltkriege in fast allen Ländern in den Jahren 1919 und 1920 geltend machten, sich mit einem Reinüberschuß von 64 und 54 Millionen Yen (je 2,10 ℳ) von einem Fehlbetrage noch weit entfernt gehalten habe. Jedenfalls hat sich die Regierung durch die erfolgreiche Durchführung der Verstaatlichung der Privatbahnen ein hohes Verdienst um die wirtschaftliche Entwicklung und Förderung des Landes erworben. Die Staatsbahnen werden heute in Japan als eine Wohltat empfunden.

Die Ausführungen des Vortragenden wurden durch zahlreiche ausgelegte Abbildungen von Szenerien und Bauwerken des Landes in wertvoller Weise unterstützt.

— **Eisenbahnverkehr der bremischen Häfen.** Nach Mitteilung des Weserbundes stellt sich der Eisenbahnverkehr der bremischen Häfen (ohne Weserbahnhof und Hohetorshafen) im O k t o b e r d. J. wie folgt:

1. U m s c h l a g i n B r e m e n:
   a) Von Bahn zu Schiff: 72025 t, davon u. a. 66500 t Stückgut, 1400 t Holz, 1300 t Fassoneisen, 1050 t Kali.
   b) Von Schiff zu Bahn: 83995 t, davon u. a. 41850 t Kohle, 6700 t Baumwolle, 5600 t Koks, 4500 t Tabak, 3500 t Phosph., 3400 t Erz, 3090 t Stückgut, 2250 t Reis, 2050 t Papier, 2100 t Schwefelkies, 1800 t Roheisen, 1200 t Cellulose, 1050 t Wolle.
2. V e r k e h r m i t d e m D e u t s c h e n R e i c h.
   a) Bahnversand aus See-Einfuhr:
      Von Bremen Zollausschuß: 3780 Wagen, davon u. a.: 870 Wg. mit Kohle aus England, 600 Wg. mit Baumwolle aus Amerika, 3000 Wg. mit Stückgut, vorwiegend aus England, 300 Wg. mit Tabak aus Amerika.
      Von Bremen Inlandhafen: 1440 Wagen, davon u. a.: 738 Wg. mit Kohle aus England, 702 Wg. mit Getreide aus Amerika.
      Von Bremerhaven Freihafen: 6562 Wagen, davon u. a.: 2777 Wg. mit Kohle aus England, 1593 Wg. mit Baumwolle aus Amerika, 453 Wg. mit Weizen aus Amerika. 400 Wg. mit Erz aus Schweden.
   b) Bahnempfang zur See-Ausfuhr:
      In Bremen Zollausschluß: 4568 Wagen, davon u. a.: 4300 Wg. mit Stückgut vorwiegend nach Amerika.
      In Bremerhaven Freihafen: 1003 Wagen.
3. V e r k e h r m i t d e m A u s l a n d (deutsche Durchfuhr).
   a) Bahnversand aus See-Einfuhr:
      Von Bremen Zollausschuß: 395 Wagen, davon 142 nach Polen, 139 nach der Slowakei, 74 nach Österreich, der Ware nach 299 Wg. mit Baumwolle, 26 Wg. mit Wolle u. a.
      Von Bremen, Inlandhafen: 54 Wagen mit Baumwolle nach Polen und der Slowakei.
   b) Bahnempfang zur See-Ausfuhr:
      In Bremen Zollausschluß: 97 Wagen, davon 57 Wg. von Österreich und 40 Wg. von der Slowakei, der Ware nach 35 Wg. Schnittholz nach England, 13 Wg. eiserne Röhren aus der Slowakei nach England.

Im Vergleich zum Vormonat ist der Umschlag dem Gewicht nach in Bremen wesentlich gestiegen. Dagegen ist die Zahl der angekommenen und abgegangenen Wagen im Verkehr mit dem Reich zurückgegangen, aber im Verkehr mit dem Ausland gestiegen.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind v e r s e t z t: Der Regierungsrat Dr. jur. K r u e g e r, bisher in Mainz, zur Reichsbahndirektion nach Berlin, die Regierungsbauräte W a c h s m u t h, bisher in Lauban, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Hirschberg (Schlesien), H e i l b r o n n, bisher in Hirschberg (Schlesien), als Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts nach Lauban, die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Paul G r e v e, bisher in Berlin, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Gleiwitz, und R e c h e n b a c h, bisher in Hirschberg (Schlesien), zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin.

Österreich.

— **Der Einnahmen- und Rückvergütungsdienst bei den Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen gibt bekannt, daß mit dem Rechnungsmonat Januar 1924 der Verkehrseinnahmen-Verrechnungs-, -Abrechnungs-, -Saldierungs- und -Rückvergütungsdienst der Bundesbahnen für den Bereich der Bundesbahndirektion Wien-Nordost, Wien-West, Linz, Innsbruck und Villach sowie der gegenwärtig der Betriebsdirektion der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft (vormals Südbahngesellschaft) unterstehenden Linien Staatsgrenze bei Bleiburg-Innichen, Völkermarkt-Kühnsdorf-Eisenkappel und Kufstein-Brenner in der Fachgruppe für den Verkehrseinnahmendienst ihrer kommerziellen Direktion vereinigt sein wird. An Stelle der gegenwärtig bestehenden Betriebsdirektion der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft wird mit dem 1. Januar 1924 die Betriebsdirektion Wien der Südbahn in Liquidation treten, der alle eingangs nicht aufgezählten österreichischen Linien der vormaligen Südbahngesellschaft unterstehen werden. Der Verkehrseinnahmen- und Rückvergütungsdienst wird von dieser Betriebsdirektion für den Bereich ihrer Linien bis auf weiteres selbständig wahrgenommen werden.

— **Der Stand der Elektrisierung der österreichischen Bahnen.** Der im Juli d. J. eröffnete Betrieb in der Strecke Innsbruck-Telfs ist mittlerweile bis S i l z erweitert worden und wird in einigen Wochen bis L a n d e c k reichen. Ende 1924 wird der Betrieb auf der Strecke Innsbruck-Bludenz und Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim begonnen werden. Ab 24. Dezember fanden auf einzelnen Teilstrecken der Salzkammergutlinie Probefahrten mit elektrischen Lokomotiven statt. Seit diesem Tage stehen die Leitungen unter eine Spannung von 15 000 Volt. Beide Linien werden insgesamt 74 elektrische Lokomotiven erfordern, die an Stelle von 110 Dampflokomotiven treten. Da das Gebot der Wirtschaftlichkeit die Zusammenfassung der Kredite und die schnellste Vollendung der Bauten fordert, können im nächsten Jahre im Mallnitzwerk nur die Fertigstellung des Einlaufes und des Stollens, beim Stubachwerk, dessen Hilfskraftwerk am Grünsee schon im Betrieb steht, vorerst nur die Wegbauarbeiten und sonstigen Vorbereitungen durchgeführt werden.

— **Der Brennstoffdienst bei den Bundesbahnen.** Im Zusammenhange mit der organisatorischen Neugestaltung des gesamten Beschaffungsdienstes für die Bundesbahnen wurde der im Juni d. J. errichtete B r e n n s t o f f b e s c h a f f u n g s a u s s c h u ß

aufgelöst. Der Einkauf von Brennstoffen liegt nunmehr ausschließlich der bei der Generaldirektion der Bundesbahnen bestehenden Direktion für den Beschaffungsdienst ob.

Übrige europäische Länder.

— Neue Verwaltungsordnung bei den norwegischen Staatsbahnen. Die Generaldirektion der norwegischen Staatsbahnen hat einen Vorschlag für eine neue Verwaltungsordnung für die Eisenbahnen betreffend die Generaldirektion, die Verwaltung und das Personal eingereicht. Die organisatorischen Hauptpunkte sind folgende:

1. Die Generaldirektion untersteht unmittelbar dem Chef des Arbeitsdepartements.
2. Es wird eine beratende Stelle, der Eisenbahnrat, eingerichtet, dessen Mitglieder vom Storthing, verschiedenen Erwerbsorganisationen und dem Personal gewählt werden.
3. Die Generaldirektion wird unverändert beibehalten, doch wird die Anzahl der vom Storthing gewählten Mitglieder von gegenwärtig 5 auf 2 eingeschränkt.
4. Von der Generaldirektion werden den höheren Stellen nur die Fragen vorgelegt, die nach Gesichtspunkten der Verfassung entschieden oder dem Storthing und der Regierung unterbreitet werden sollen.

Der Vorschlag soll, wie die Generaldirektion sagt, eine Ordnung ins Leben rufen, durch die Schnelligkeit und Geschäftsmäßigkeit in möglichst großem Umfange, besonders was den Betrieb betrifft, erzielt werden kann.

Vom Eisenbahnrat heißt es:

Bei Behandlung von Fragen, die die Eisenbahnverwaltung betreffen, soll Rücksicht auf verschiedene Belange wirtschaftlicher oder allgemein-sozialpolitischer Art, dann auf Belange des Landes sowie des Distrikts und des Erwerbslebens und die des Personals genommen werden. Diese vielen verschiedenen Belange können nicht alle in der Generaldirektion selbst vertreten sein. Die Versammlung würde zu zahlreich und der Apparat zu schwerfällig, aber die Interessenten haben Anspruch, vor der Entscheidung ihre Gesichtspunkte vortragen zu können. Gegenwärtig fehlt ein Sammelorgan, in dem verschiedene Meinungen vorgebracht und der Beachtung zugeführt werden können. Der Eisenbahnrat würde so ein Organ werden, das für die Generaldirektion die Fragen vorbereiten und ihr zur Seite stehen sollte. Der Eisenbahnrat schlägt auch die nötige Anzahl Revisoren vor.

Die Behandlung von Verwaltungsfragen wird vom Departement auf die Generaldirektion übertragen, die auch die Vorschläge vorbereitet und näher klarstellt, die an die höhere Stelle, den König oder das Storthing gehen sollen. Ein Teil der Personalfragen und Fragen, die den Betrieb der Bahnen betreffen, sollen jedoch vom Departement entschieden werden. Die jetzige Bureaubehandlung von Betriebsangelegenheiten, die beim ersten Eisenbahnbureau des Departements erfolgt, würde aufhören.

Der Eisenbahnrat soll aus 28 oder 24 Mitgliedern bestehen, von denen die Hälfte vom Storthing für drei Jahre gewählt wird, während die anderen von verschiedenen Organisationen, der Reisevereinigung und dem Personal für ein Jahr gewählt werden. Unter den Organisationen, die Mitglieder in den Eisenbahnrat wählen, befindet sich der Handelsverband von Norwegen, der Industrieverband Norwegens und der Landwirtschaftsrat Norwegens, die jeder zwei Vertreter bestimmen. Jedoch sollen die Erwerbsorganisationen und das Personal ihre Vorschläge zunächst dem Storthing unterbreiten, in dem die schließliche Wahl auf Grund der Vorschläge erfolgt.

Der Eisenbahnrat soll nicht zu behandeln haben Fragen der Lohnregelungen, Pensions- und Unterstützungskassen, aber er soll Gutachten abgeben zur Anleitung der Verwaltung in der Frage des Verhältnisses der Eisenbahnen zu den Benützern und zu der Allgemeinheit.

Die von der Generaldirektion vorgeschlagenen Bestimmungen über das Personal stimmen in allen wesentlichen Punkten mit den Dienstpersonalvorschriften vom 23. Juli 1920 überein. Dr. S.

— Der Haushalt der schwedischen Staatsbahnen 1924. Nach dem nunmehr vorgelegten Haushaltanschlag der Staatsbahnen für 1924 beträgt der Voranschlag 146,7 Millionen Kronen, davon entfallen auf die Staatsbahnen ausschließlich Erzbahnen 133,7 Millionen und auf die Erzbahnen 13 Millionen.

Der Haushalt zeigt einen bedeutenden Rückgang der Betriebskosten. Bei seiner Aufstellung wurde mit ungefähr der gleichen Verkehrsstärke gerechnet wie für 1923. Der Rückgang der Ausgabe beruht u. a. auf einer im Laufe des Jahres 1923 vorgenommenen Personalverminderung um etwa 370 Mann, sowie auf Senkung der Kosten für Lokomotivbrennstoff durch Rückgang der Einheitspreise für ausländische Steinkohle um ungefähr 6 Millionen. Der Steinkohlenpreis ist zu 25 Kr. gegenüber 30 Kr. je Tonne für 1923 angesetzt.

Die Einnahmen der Staatsbahnen, ausschließlich Erzbahnen, für 1924 werden auf 174 Millionen angenommen. Der Überschuß für 1924 würde sonach etwa 40 Millionen Kronen betragen, wovon jedoch 8 Millionen für Teuerungszulagen abgehen. Für die Erzbahnen wird ein Überschuß von 5,5 Millionen Kronen berechnet. Bei der Beurteilung dieses an sich bedeutenden Überschusses ist zu bemerken, daß bei den Ausgaben keine Verzinsung des aufgewendeten Kapitals angesetzt ist. Über die Höhe dieser Verzinsung macht der Haushalt keine Angaben, doch ist bekannt, daß im Jahre 1923 der Anteil an der Staatsschuld für Verzinsung des Staatsbahnkapitals 36,7 Millionen betrug. In Ansehung der laufenden Arbeiten, besonders derjenigen zur Elektrisierung der Strecke Stockholm-Gotenburg, muß dieser Betrag für 1924 wahrscheinlich um ungefähr 1 Million, d. h. also auf etwa 38 Millionen, erhöht werden.

Für das Haushaltsjahr 1924/25 wird ein Überschuß von 56,2 Millionen Kronen angegeben, ohne Einrechnung von Teuerungszulagen unter den Ausgaben. Wird angenommen, daß diese Zulagen auf gegenwärtiger Grundlage anzusetzen sind, so geht obiger Betrag um 18,7 Millionen, d. h. auf 37,5 Millionen, zurück, d. i. den gleichen Betrag, der für das Kalenderjahr 1924 berechnet wird. Dr. S.

— Zur Einschränkung des Freifahrtwesens in Schweden. Die schwedische Regierung hat der Eisenbahndirektion den Auftrag erteilt, einen Bericht über das vom Reichstag an die Regierung ergangene Schreiben wegen Abschaffung des Freifahrtwesens bei den schwedischen Staatsbahnen abzugeben. In diesem Gutachten vertritt die Direktion die Anschauung, daß die Jahreskartenberechtigung der Hauptsache nach in ihrem jetzigen Umfange beibehalten werden soll, empfiehlt aber eine gewisse Einschränkung der skandinavischen Freifahrtscheine. Was den mit dem Bahnarztdienst verknüpften Vorteil betrifft, eine Jahreskarte auf den Staatsbahnen zu erhalten, so heißt es, daß diese Einrichtung eine große Bedeutung für den Zugang zu diesen Stellen gehabt habe. Es soll daher eine Beseitigung dieses seit nahezu 60 Jahre bestehenden Vorteils nicht erfolgen, aber die Eisenbahndirektion ist geneigt, bei Neuaufnahme von Eisenbahnärzten die Möglichkeit zu untersuchen, zu Abschlüssen über Entlohnungen zu gelangen, ohne das Recht auf freie Reisen darin vorzusehen. Die Einschränkung der skandinavischen Freischeine soll auf einer Sitzung von Vertretern der 3 skandinavischen Staatsbahnverwaltungen erörtert werden, zu der auch Vertreter schwedischer Privatbahnen zugelassen werden sollen.

Was das Freifahrtrecht des Personals betrifft, so hat die Eisenbahndirektion folgende weitere Einschränkungen im Auge: 1. Einziehung des Rechtes freier Warenbeförderung für das Personal im mittleren und südlichen Teile des Landes. 2. Herabsetzung des Freigepäcks bei Freifahrten auf 25 kg. 3. Einführung der Verpflichtung zur Zahlung eines Zuschlags, falls Inhaber von Haushalts- oder Wechselverkehrsfahrscheinen diese Fahrscheine in Schnellzügen zu benutzen wünschen. Es soll damit verhütet werden, daß gerade in den belastetsten Zügen für Freifahrten Raum in Anspruch genommen wird. Dr. S.

— Eisenbahnen in Lettland. Für die Bediensteten der lettländischen Staatseisenbahnen ist eine Kleiderkasse eingerichtet auf Grund der vom Verkehrsminister am 3. Mai 1923 bestätigten Kleiderkassenordnung, die in ihren Grundzügen an die Bestimmungen der Deutschen Reichsbahn anschließt, jedoch in drei Hauptpunkten abweicht. In der lettländischen Kleiderkassenordnung ist keine unmittelbare Beschränkung des Stoffverbrauchs auf bestimmte Oberstoffmengen vorgesehen, statt dessen sind „kürzeste Gebrauchszeiten“ als Tragezeiten für die einzelnen Stücke festgesetzt, die erst nach Ablauf dieser Zeiten (und voller Zahlung der Beiträge) in das unbeschränkte Eigentum der Bediensteten übergehen. Die lettländische Kleiderkasse liefert auch Schutzkleider (Arbeitskleider z. B. für Lokomotivführer, Wagenkuppler, Kesselwärter). Schließlich sind, im Gegensatz zum deutschen System, in die lettländische Kleiderkassenordnung auch die Bestimmungen der Dienstkleidungsordnung organisch hineingearbeitet.

Mit Rücksicht darauf, daß im laufenden Haushalte der lettländischen Staatseisenbahnen Mittel für die Kleiderkasse nicht bewilligt waren, wird sie ihre Tätigkeit erst am 1. April 1924 aufnehmen. Spode.

— Die Eisenbahnen in Estland haben zwei direkte für den Personen- und Güterverkehr bestimmte Verbindungen mit den Eisenbahnen in Sowjetrußland. Die nördliche Strecke Reval-Narwa (estnische Grenzstation) -Jamburg (russische Grenzstation) -Petrograd diente seit 1919 als einzige Verbindung, dazu trat mit neuem Transitzugverkehr im Spätsommer 1923 die schon früher betriebene Strecke über Isborsk (estnische Grenz-

station)-Pskow, die von Walk ausgeht. Auf Grund der Konferenz vom Mai 1923 in Reval zwischen Estland und Rußland über den direkten Eisenbahnverkehr und die gegenseitige Benutzung der Güterwagen, wurde mit Wirkung vom 1. August 1923 ein Abkommen über den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr auf den Grenzstationen Pskow 1, Pskow 2 und Isborsk zwischen den Verwaltungen der Estnischen Eisenbahnen und der Russischen Nordwestbahn geschlossen. Auf den russischen Teil dieser Strecke entfallen 19,50 km, auf den estländischen Teil 4,50 km. (Wjestnik Putei Soobschtschenia 1923, Nr. 34, S. 21.)

Als dritte Verbindung zwischen Estland und Rußland ist eine Bahn von Dorpat (estnisch Tartu) über Petschory (estnisch Petseri) nach Pskow seit längerer Zeit im einzelnen festgelegt, aber noch nicht finanziert. Sie soll der Erschließung des großen Waldgebietes südlich des Peipus-Sees dienen und gleichzeitig die Ausfuhr aus dem Flachsgebiet von Pskow-Ostrow über Reval erleichtern, vor allem die kürzeste Linie von Reval nach Moskau darstellen. Bei Petschory trifft sie auf die Verbindung Walk-Isborsk-Pskow.

Aus dem Abkommen über diese Strecken ist hervorzuheben, daß eine Ausscheidung der Tarifanteile auf Grund der Verkehrseinnahmen nicht stattfindet, vielmehr fließen die Einnahmen in vollem Umfange jeweils der Versandbahn zu. Die Stellung des Lokomotiv- und Zugpersonals erfolgt im Verhältnis zur Streckenlänge der beteiligten Verwaltungen derart, daß die Nordwestbahn auf vier Monate und die estnischen Bahnen auf einen Monat abwechselnd in beiden Richtungen sich dazu verpflichten. Der Entwicklung des Güterverkehrs ist dadurch Rechnung getragen, daß mindestens 70 Wagen täglich und 100 Wagen als Höchstgrenze für den Übergang in Isborsk und Pskow 2 vorgesehen sind.

Der Personenverkehr ist auf dieser Strecke sehr schwach, so daß der direkte Schlafwagen Isborsk-Walk-Reval wieder zurückgezogen ist. Spode.

— **Verstärkung des Oberbaues auf der baltischen Eisenbahnlinie in Rußland.** Aus Anlaß der Einstellung schwerer Lokomotiven auf der baltischen Strecke und der Vorbereitungen für den Ausfuhrverkehr hat die Moskau-Weißrußland-Baltische Eisenbahndirektion um ungefähr 200 000 Goldrubel für Verstärkung ihres Oberbaues nachgesucht. Diesen Ausgaben steht die Möglichkeit gegenüber, die Leistungsfähigkeit der Bahn für den Güterdienst nahezu zu verdoppeln. Die Verwaltung der Bahn hat die Ausführung dieser Arbeiten als nötig anerkannt. Dr. S.

— **Plan für den Bau und Umbau russischer Eisenbahnstrecken in den nächsten fünf Jahren.** Der in der technischen Sektion des „Transplan" angenommene Übersichtsplan für den Bau und Umbau der russischen Eisenbahnen in den nächsten fünf Jahren sieht im ganzen Arbeiten in einer Ausdehnung von 3470 Werst vor, und zwar für 1923/24 795 Werst, für 1924/25 816 Werst, für 1925/26 666 Werst, für 1926/27 617 Werst und im letzten Jahre 576 Werst. Das Präsidium des „Transplan" hat den Plan genehmigt und beigefügt, daß dieser Plan nicht die Erbauung und Ermittlung neuer Strecken vorsieht, sondern nur den Ausbau und die Instandsetzung schon fertiger Strecken, die Wiederherstellung zerstörter und den Umbau einiger schon bestehender Bahnen von Schmalspur auf Breitspur. Dr. S.

— **Der Arbeitstag bei den russischen Eisenbahnen** ist geregelt durch eine „Verordnung über den effektiven Arbeitstag" und das „Arbeitsgesetzbuch".

Er ist verschieden bemessen für vier Gruppen von Transportarbeitern, und zwar mit acht Stunden, mit sechs Stunden, mit vier Stunden und mit nicht normierter Zeit. In die Gruppe mit nicht normierter Zeit wurden bei bestimmten Fällen auch untere Beamte eingereiht, was bisweilen zu großen Unzuträglichkeiten führte. Demgemäß hat das „Zentralnormenbüro" gemeinschaftlich mit dem „Zentraleisenbahnkomitee" und der Arbeitsabteilung des „Volkskommissariats für Arbeit" eine neue Fassung der „Verordnung über den effektiven Arbeitstag" ausgearbeitet, die den nicht normierten Arbeitstag lediglich für das verwaltungstechnische und Wirtschaftspersonal nach bestimmten Verzeichnissen vorsieht, während für das untere Personal eine Verlängerung nur auf Grund von Artikel 97 des Arbeitsgesetzbuches zulässig ist, d. h. unter Festlegung der gesetzlich angeordneten Pausen. Danach zerfällt der Arbeitstag des unteren Bahnbeamtenpersonals — mit Zustimmung der Berufsorganisation und des Arbeitsinspektors und nach vorhergehender Untersuchung — in Teile *beliebiger Länge*, derart, daß die Gesamtarbeitszeitdauer in einem Monat die normale monatliche Arbeitszeitdauer einer bestimmten Gruppe von Arbeitern nicht überschreiten darf. Ein Verzeichnis der Dienstbezeichnungen und Stellung der Beamten, auf die das genannte Verfahren Anwendung findet, dient als Grundlage. Spode.

— **Schwellenzustand der sibirischen Bahnen.** Die Verwaltung der sibirischen Bahnen sah sich vor die Notwendigkeit gestellt, sehr erhebliche Auswechslungen der Schwellen vorzunehmen. Im Etat für 1922/23 (gerechnet vom Oktober bis Oktober) war ein Voranschlag für die Auswechslung von 2 200 000 Schwellen enthalten. Diese Zahl konnte wegen der Finanzlage, der Verminderung der Bahneinnahmen und der Staatszuschüsse und des Mangels an Schwellen nicht erreicht werden, so daß ein neuer Plan der Verwaltung der sibirischen Bahnen nur 1 500 000 Stück für die Auswechslung vorsah; davon wurden wieder nur 50 % bis 1. August 1923 ausgewechselt. Dabei ist festzustellen, daß unproduktive Arbeit verrichtet wurde, da auf den Arbeiter nur vier ausgewechselte Schwellen kommen, im Gegensatz zur Vorkriegszeit, in der 8—12 Schwellen die Tagesleistung waren. („Sibirskij Gudok" 1923, vom 22. August „Wjestnik" 1923, Nr. 36.) Spode.

— **Das bulgarische Eisenbahnwesen** befindet sich nach der Ostd. Wirtschafts-Ztg. seit einiger Zeit in großen Schwierigkeiten. Über 4000 Güter- und Personenwagen liegen seit der Kriegszeit beschädigt da, und die Menge des reparaturbedürftigen rollenden Materials wächst von Tag zu Tag in einer für den inneren Handelsverkehr ebenso wie für die Ausfuhr des Landes geradezu verhängnisvollen Weise. Trotz aller Proteststürme der gewerblichen Interessentenkreise und der Presse ist keine Besserung zu erwarten, da die vorhandenen Eisenbahnwerkstätten kaum imstande sind, auch nur die unbedeutendsten Reparaturen an Wagen und Lokomotiven zu erledigen. Es fehlt an einem mit den genügenden modernen technischen Ausrüstungen versehenen größeren Werk, dessen Errichtung mit Hilfe ausländischen Kapitals dringend gewünscht wird. Vor allem dürfte sich deutschem Unternehmungsgeist hier ein aussichtsreiches Feld eröffnen. Vorläufig hat das Finanzministerium in Sofia der Eisenbahnverwaltung einen Kredit von 43 Millionen Lewa bei der Bulgarischen Nationalbank zur Verfügung gestellt, um eine Ausschreibung zur Lieferung von 100 Personenwagen und 150 offenen und gedeckten Güterwagen zu veranstalten, damit wenigstens der nötigste Betrieb aufrecht erhalten werden kann. Der Ausschreibungstermin wird voraussichtlich schon für Januar angesetzt werden.

— **Das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen** stellte sich im November d. J. wie folgt:

	1923 Fr.	gegen 1922 Fr.
Einnahmen aus dem Personenverkehr	8 323 000	7 974 193
Einnahmen aus dem Güterverkehr	19 421 000	18 235 933
Verschiedene Einnahmen	1 430 000	1 186 597
zusammen	29 174 000	27 396 723
Betriebsausgaben	20 870 000	24 635 718
Betriebsüberschuß	8 304 000	2 761 005

Vom 1. Januar bis Ende November d. J. betrug der Betriebsüberschuß 103 213 483 Fr. gegen 30 341 592 Fr. in der gleichen Zeit des Jahres 1922.

— **Das Ende der Furkabahn,** schreibt die „Schweiz. Bauztg.", ist nunmehr besiegelt, indem das Schweizerische Bundesgericht den von der Furkabahn-Gesellschaft vorgelegten Nachlaßvertrag einstimmig verworfen hat. Damit hat ein von Anfang an schlecht fundiertes Unternehmen sein unvermeidliches Ende gefunden, eine mißglückte Eisenbahnspekulation (die Finanzierung erfolgte durch 8 Millionen Franken in Aktien und 30 Millionen Obligationen, für die bei ihrer Begebung die damals noch gar nicht gebaute Bahn verpfändet wurde!), die der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens ein wenig rühmliches Blatt beifügt. Mögen seine leider verbleibenden baulichen Überreste spätern Geschlechtern eine warnende Mahnung sein, mit den wirtschaftlichen Notwendigkeiten bei Gründung neuer Bahnen sorgfältiger zu rechnen, als es hier geschehen ist.

Die Bahn steht auf der Walliser Strecke von Brig bis Gletsch in Betrieb, dessen Aufrechterhaltung durch Staatshilfe vorläufig gesichert sei.

— **Die Schiffahrt auf dem Lago Maggiore.** Die Anwohner des Lago Maggiore scheinen mit den neuen kleinen Schiffen der Gesellschaft „Subalpina", der auch die kürzlich eingeweihte Centovallibahn gehört, nicht zufrieden zu sein. Bekanntlich war die Schiffahrt mit den großen Dampfern unrentabel und deshalb probierte man es mit wirtschaftlicheren Schiffen und baute Motorboote für etwa 150 Personen, die mit Rohöl betrieben werden. Da es sich darum handelte, raschere Verbindungen als früher herzustellen, wurden starke Motore verwendet, aber nun bekla-

gen sich die Anwohner darüber, daß auf diesen Booten ein längerer Aufenthalt nicht möglich sei, weil die Maschine zu stark sei für das kleine Boot und letzteres zu heftig erschüttere. Die Schiffe eignen sich gut für eine kurze Überfahrt von einem Ufer zum andern oder von einer Station zur andern, nicht aber für längere Strecken, wie z. B. von Arona nach Locarno. Die Schiffe wurden in Monfalcone in Italien erbaut. Es ist anzunehmen, daß man auf dem Lago Maggiore neben den neuen kleinen Booten künftig wieder die großen Dampfer, wenigstens in der Reisezeit, verwenden wird. Zwei der letzteren wurden im Frühjahr auf Abbruch verkauft und sind bereits abgebrochen.

— **Rundreisegutscheinhefte in Italien.** Das „Österreichische Verkehrsbüro" gab schon bisher Gutscheinhefte für den Kuraufenthalt in Abbazia aus. Dieses Gutscheinsystem, das dem Reisenden jede Sorge um Unterkunft und Verpflegung abnimmt, ist jetzt auf ganze Rundreisen ausgedehnt worden. Die neuen Rundreisegutscheinhefte enthalten neben den Fahrscheinen für die Bahn- und Schiffahrt Gutscheine für die Beförderung des Reisenden von und zur Bahn, für Unterkunft, Verpflegung und Trinkgeld in Hotels ersten und zweiten Ranges und für Beherbergungssteuern und ähnliche staatliche oder kommunale Abgaben. Den Heften ist eine genaue Beschreibung des Reiseweges sowie ein knapper Führer durch die einzelnen Orte beigegeben. So kostet z. B. eine siebentägige Rundreise von der italienischen Grenze bei Innichen nach Mailand—Bologna—Florenz—Pisa—Genua—Mailand in der ersten Klasse 1230, in der zweiten Klasse 1010 Lire (225 bzw. 180 Goldmark); eine zehntägige Reise Tarvis—Venedig—Bologna—Florenz—Rom—Genua—Mailand—Gardasee—Bozen 1715 bzw. 1280 Lire (315 bzw. 235 Goldmark), und eine zwanzigtägige Reise, die von Tarvis über Venedig, Bologna und Florenz nach Rom führt, Neapel mitnimmt und über Genua, Turin und Mailand nach Venedig zurückführt, kostet 2920 bzw. 2554 Lire (550 bzw. 470 Goldmark).

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnelektrisierung in Natal.** Als erste Eisenbahnlinie der Südafrikanischen Union wird gegenwärtig die Hauptverkehrslinie Johannesburg-Durban für elektrische Zugförderung eingerichtet. Die Strecke mißt 290 km und weist von allen südafrikanischen Linien den stärksten Verkehr auf.

— **Heuschrecken und ihre Bekämpfung bei den Eisenbahnen in Südafrika.** Die südafrikanischen Eisenbahnen haben in der letzten Zeit schwer unter der Heuschreckenplage zu leiden gehabt. Zu Millionen bedeckten diese „Fußgänger", wie sie in einem aus südafrikanischen Eisenbahnkreisen herrührenden Bericht genannt werden, die Gleise und brachten infolge Aufhebung der Reibung zwischen Schienen und Triebrad durch die zerquetschten Insekten die Züge zum Stillstand. Die Verwaltung hat daher einen Sonderzug zur Bekämpfung der Heuschrecken ausgerüstet und mit ihm so gute Erfahrungen gemacht, daß sie einen zweiten Zug zum gleichen Zweck ausstattet. Der Sonderzug besteht aus einer Lokomotive, einem Zugführerwagen und einem Kesselwagen mit 9 cbm Inhalt, der eine die Heuschrecken tötende Flüssigkeit enthält. Auf dem Kessel ist eine Dampfpumpe aufgebaut, die von der Lokomotive aus mit Dampf gespeist wird. Sie führt die Flüssigkeit zwei Sprengvorrichtungen zu, die damit breite Flächen zu beiden Seiten der Gleise benetzt. Auf ähnliche Weise bekämpfen die südafrikanischen Landwirte die Heuschrecken, doch hat deren Vorrichtung zu diesem Zweck den Vorteil, freizügig zu sein, während der Zug zur Bekämpfung der Heuschrecken an das Gleis gebunden ist. Trotz dieser Beschränkung seiner Beweglichkeit werden aber mit ihm, wie erwähnt, gute Erfolge erzielt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 2. Januar 1924 wird als Teilstrecke der geplanten Nebenbahn Kiel-Holtenau die 3,7 km lange, eingleisige Nebenbahn Hassee-Eichhof für den öffentlichen Güterverkehr in Betrieb genommen werden. Sie erhält den Bahnhof III. Klasse Eichhof als vorläufige Endstation. Der Bahnhof Eichhof ist nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet. Da eine große Kopf- und Seitenrampe vorhanden ist, können Fahrzeuge jeder Art ver- und entladen werden. Tier-, Feuergut- und Sprengstoffverkehr ist ausgeschlossen. Ladekran und Gleiswage sind nicht vorhanden.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Für die Bahn haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Altona, den 17. Dezember 1923. (1755)
Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 wird auf jederzeitigen Widerruf für eine Reihe von Gütern, die von Königsberg (Pr.), Lizent, Ost, Kai und Pregelbahnhof über Eydtkuhnen nach Litauen ausgeführt oder von Litauen über Eydtkuhnen nach Königsberg (Pr.), Lizent, Ost, Kai und Pregelbahnhof eingeführt werden, ein Grenzübergangstarif eingeführt. (1757)

Königsberg (Pr.), d. 21. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Ab 1. Januar 1924 treten Änderungen im Sperrigkeitsverzeichnis ein, ferner wird die Fracht für Essiggurken ermäßigt. Auskunft durch die Abfertigungen. (1754)

Altona, den 20. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924 wird im Abschnitt E 4, Seite 700 des Tarifs die Anstoßentfernung der Station Ellhafen an Weinsberg von 2 auf 3 km erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1746)

Berlin, den 17. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b).

Mit Wirkung vom 1. Januar 1924 werden im obengenannten Tarif die Abrundungsgrundsätze des § 1 Absatz 4 der Allgemeinen Tarifvorschriften wie folgt geändert:

„Die Fracht wird auf volle 0,10 Goldmark in der Weise abgerundet, daß Beträge unter 5 Goldpfennig gar nicht, Beträge von 5 Goldpfennig ab für 0,10 Goldmark gerechnet werden."

Berlin, den 21. Dezember 1923. (1751)
Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. Ausnahmetarife 30 bis 32.

Mit sofortiger Gültigkeit:
Aufnahme von deutschen Übergangsstationen nach der Schweiz in den Ausnahmetarif 30 (Jute) und von Tarifübergangspunkten nach den im Regiebetrieb befindlichen Strecken in die Ausnahmetarife 30 (Jute), 31 (Baumwolle) und 32 (Schafwolle).
Mit Gültigkeit vom 1. März 1923.
Streichung von Mesum im A. T. 31 (Baumwolle).
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1753)

Altona, den 21. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Am 1. Januar 1924 werden zum Verbandsgütertarif vom 1. September 1922 zum Teil I der Nachtrag 9 und zum Teil II, Heft 1 der Nachtrag 11 ausgegeben. Die Änderungen beruhen in der Hauptsache auf der Umstellung des Tarifs in die Guldenwährung. Abweichend von dem bisherigen Verfahren sind für die Folge für Sendungen in der Richtung nach den Niederlanden Teilfrankaturen bis zur Grenze und Ganzüberweisungen, in der Richtung aus den Niederlanden Teilfrankaturen bis zur Grenze und Ganzfrankaturen zugelassen. (1756)

Köln, den 21. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Oberschlesischer Schmalspurbahnwechselverkehr. C. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. D. Dienstkohlenausnahmetarif. E. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). F. Polnischoberschlesisch-Tschechoslowakischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. G. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Deutschland (Passau), unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken.

Unsere Bekanntmachung vom 21. November 1923 betreffend die vorübergehende Regelung für die Zeit vom 22. November 1923 bis 31. Dezember 1923 bleibt bis zum 31. Januar 1924 in Kraft. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der unter A. und B. genannten Tarife ist erteilt. (1764)

Oppeln, den 24. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln.
(Oberschles. Eisenbahnen),
zugleich
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch- und litauisch-russischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1924 tritt ein direkter Gütertarif für den Verkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg einerseits und Rußland andererseits über Litauen-Lettland und Estland in Kraft. Der Verkehr ist beschränkt auf den Weg über Eydtkuhnen-Wirballen. In den Tarif sind folgende Stationen aufgenommen: a) deutsche: Allenstein, Braunsberg, Dt. Eylau, Elbing, Eydtkuhnen, Gumbinnen, Heiligenbeil, Insterburg, die Königsberger Bahnhöfe, Lyck, Marienburg (Westpr.), Marienwerder (Westpr.), Osterode (Ostpr.), Pillau, Prostken und Tilsit. b) russische: Moskau und Petersburg.

Als Vertragsrecht gilt das Internationale Übereinkommen nebst den Ausführungsbestimmungen in der Fassung vom 22. Dezember 1908, den einheitlichen Zusatzbestimmungen des Internationalen Transportkomitees, sowie die hierzu vereinbarten „Besonderen Bestimmungen“ im Abschnitt 3 des Tarifs.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt mit direktem internationalem Frachtbrief. Die Ausfüllung der Frachtbriefe und der Begleitpapiere erfolgt in der Sprache des Versandlandes. Die Frachten und Gebühren werden auf dem Beförderungswege nach den am Tage des Abschlusses des Beförderungsvertrages gültigen Binnentarifen der beteiligten Bahnen berechnet. Die Frachterhebung erfolgt in beiden Richtungen für die Beförderungsstrecke des Versandlandes in Frankatur von dem Absender, für den Rest bis zur Empfangsstation in Überweisung vom Empfänger. Nachnahme, Barvorschüsse, Interessedeklarationen sind nicht zugelassen. Die Aufgabe von beschleunigtem Eilgut ist ausgeschlossen. (1745)

Königsberg (Pr.), den 15. Dezbr. 1923.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 wird auf jederzeitigen Widerruf für eine Reihe von Gütern, die von Königsberg (Pr.) Lizent, Ost, Kai und Pregelbahnhof über Prostken nach Polen und Rumänien ausgeführt oder aus diesen Ländern über Prostken nach Königsberg (Pr.) Lizent, Ost, Kai und Pregelbahnhof eingeführt werden, ein Grenzübergangstarif eingeführt. (1762)

Königsberg (Pr.), den 21. Dezbr. 1923.
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. Januar 1924 werden die Stationen der Privatlokalbahn Gotteszell-Viechtach in den direkten Güterverkehr einbezogen. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen. (1747)

Erfurt, den 18. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner, S. Candida, Tarvis, Piedicolle und Postumia. Kundmachung vom 1. Oktober 1921.

Mit der Einführung des AT. 55 im Tarif für den Güterverkehr zwischen Triest, Pola und Rovigno und der Republik Österreich sind nunmehr auch Stückgutsendungen, für die im Frachtbrief Umbehandlung in einer deutsch-österreichischen Grenzstation zu diesem Tarif vorgeschrieben ist, zugelassen. (1752)

München, 18. Dezember 1923.
Tarifamt am RVM, ZB.

Csl. Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno.

Gütertarif Teil II vom 1. August 1921. Aufnahme der Station Kopidlno und Lázne Belehrad in den Klassenguttarif und den Ausnahmetarif I.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1923 werden auf Seite 17, 18 und 27 in alphabetischer Reihenfolge die nachstehenden Stationen und Frachtsätze eingereiht:

Von oder nach	Nach oder von Bratislava dunajské nábrezie.								
	Eilgut gewöhnliches	Frachtgut							
		Klasse		Wagenladungsklasse			Spezialtarif	Ausnahmetarif I	
		I	II	A	B	C	1	a	b
	csl. Heller für 100 kg.								
Kopidlno	14 620	5627	3188	2134	1564	944	1624	4760	4293
Lázne Belehrad .	13 940	5355	3043	2040	1496	910	1547	4539	4097

Weiter wird auf Seite 60 und 61 (Kilometerzeiger) eingereiht:
H.K. Kopidlno . . . . 386 H.K. Lázne Belehrad . . . 361

Wien, 7. Dezember 1923. (1758)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 27. Dezember 1923 wird die Station Ohlsdorf in dem Ausnahmetarif 10a unter den Torfstreufabrikstationen nachgetragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1749)

Berlin, den 20. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Güter-, Tier- und Kohlenverkehr.

Bei Sendungen zwischen nordischen Stationen einerseits und deutschen Stationen des Regiebetriebes andererseits müssen die Fracht und sonstigen Gebühren bis zur Tarifübergangsstation zwischen Reichsbahn und Regiebetrieb stets vom Absender bezahlt werden. Über weitere Bedingungen erteilen die Abfertigungen Auskunft. (1748)

Altona, den 18. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teil II.

Am 1. Januar 1924 tritt ein Ausnahmetarif für Steinsalz usw. zur Ausfuhr aus Deutschland in Kraft. In den deutsch-dänischen Gütertarif Teil II wird zum gleichen Zeitpunkt die Station Tønder (Tondern) Nord einbezogen. Auskunft erteilen die Abfertigungen. (1760)

Altona, den 21. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I—IV. Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 bis auf weiteres treten folgende Tarifänderungen in Kraft.

Die Frachtberechnung im Verkehre zwischen bayer. Schiffsstationen untereinander erfolgt in der Goldmarkwährung.

Die Verhältniszahl zur Umrechnung der Tarifziffern auf Goldpfennig beträgt 0,25.

Für die örtlichen Nebengebühren an bayer. Schiffsstationen sowie für die in deutscher Frachtberechnungswährung zu berechnenden Nebengebühren treten Ansätze in Goldpfennigen in Geltung.

Nähere Auskunft erteilen die Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen. (1763)

Wien, am 24. Dezember 1923.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Gütertarif, Teil II. Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Mit dem 1. Januar 1924 treten folgende Änderungen ein:

Im Verkehr der Stationen Deggendorf, Passau und Regensburg untereinander wird die Fracht in Goldmarkwährung berechnet. Die Schlüsselzahl zur Umrechnung der Tarifziffern in Goldpfennig beträgt 0,25.

Für die örtlichen Nebengebühren der Stationen Deggendorf, Passau und Regensburg sowie die sonst in deutscher Währung zu berechnenden Nebengebühren kommen Ansätze in Goldpfennigen zur Einführung.

Auskunft erteilen die gesellschaftlichen Dienststellen. (1759)

München, den 24. Dezember 1923.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Oberschlesischer Wechselverkehr. (Tfv. 674).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln
und
den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz)
sowie zwischen
2. Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirks.

Ab 15. Dezember 1923 werden die Arbeiter- und Schülerrückfahrkarten um weitere 50 % ermäßigt. (1750)

Oppeln, den 19. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln,
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Personenverkehr mit den auf tschechoslowakischem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen.

Am 1. Januar 1924 erscheint ein Nachtrag III zum Anhang A (Tarifsätze für den Verkehr mit Asch, Bodenbach usw.) zum Personen- und Gepäcktarif, Teil II. Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I. Dresden, Strehlener Str. 1.

Dresden, am 24. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion. (1761)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 51. Berlin, den 27. Dezember 1923. LXIII. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint jeden Donnerstag und kann innerhalb **Deutschlands** durch jede Postanstalt, jede Buchhandlung, sowie von der Verlagsbuchhandlung Julius Springer, Berlin W 9, Linkstr. 23/24, unter Streifband zuzüglich Portokosten bezogen werden.

Monatlicher Bezugspreis: Für das Inland 1,50 Goldmark. Einzelnummer 0,50 Goldmark zuzüglich Porto.

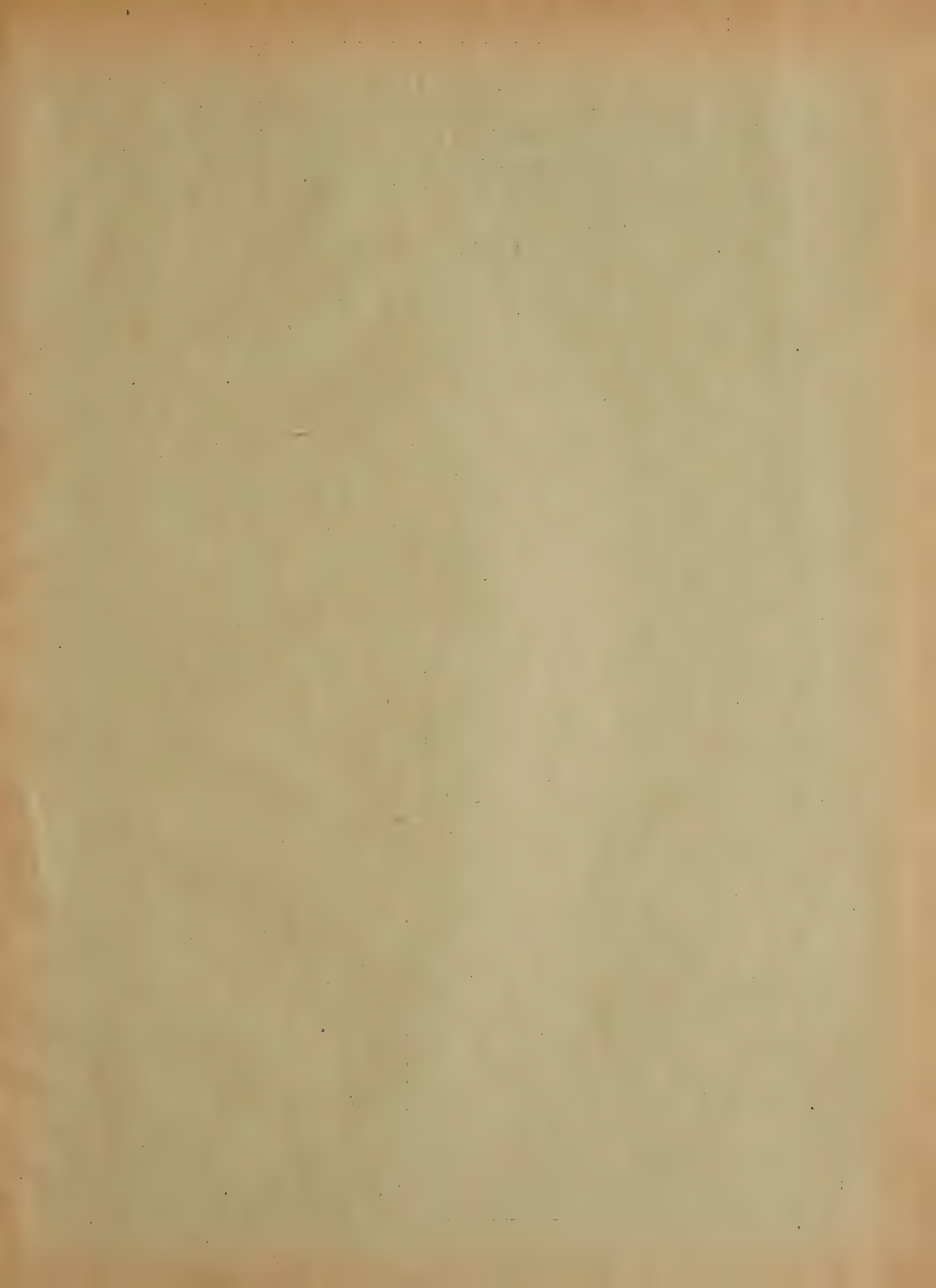
Bezug für das **Ausland** nur durch den Buchhandel oder durch den Verlag. Preis **vierteljährlich** 1,50 Dollar.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W 9, Köthener Str. 28/29, einzusenden.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** angenommen. Preis: Die einspaltige Millimeter-Zeile 0,10 Goldmark; 4,20 Goldmark = 1 Dollar. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die Verlagsbuchhandlung Julius Springer in Berlin W 9, Linkstraße 23/24. Fernsprecher: Amt Kurfürst 6050–53. Drahtanschrift: Springerbuch. Reichsbank-Giro-Konto. — Deutsche Bank Berlin, Depositen-Kasse C. — Postscheck-Konten: für Zeitschriften-Bezug und einzelne Hefte: Berlin Nr. 20120 Julius Springer Bezugsabteilung für Zeitschriften; für Anzeigen, Beilagen und Bücherbezug: Berlin Nr. 118935 Julius Springer

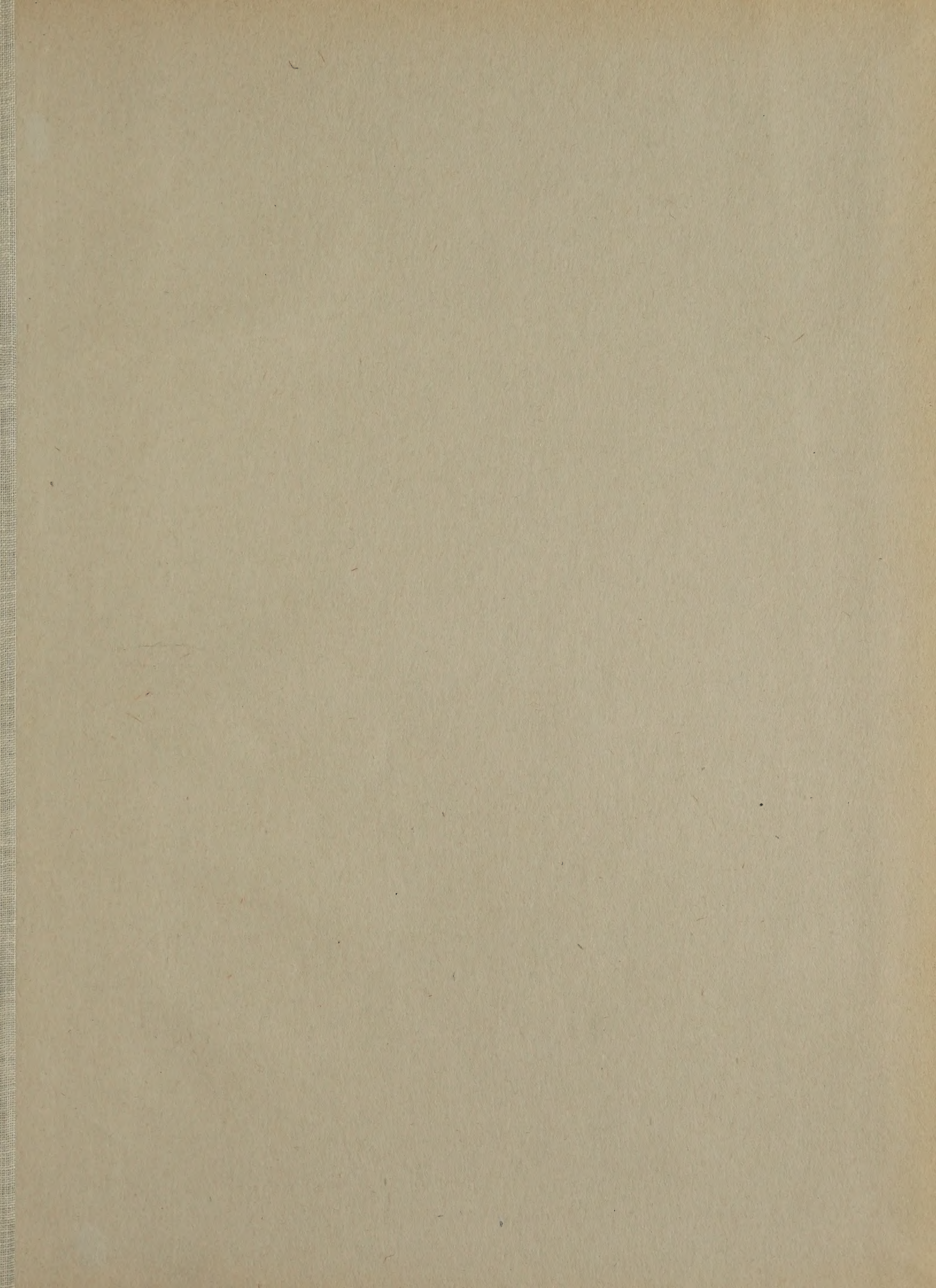


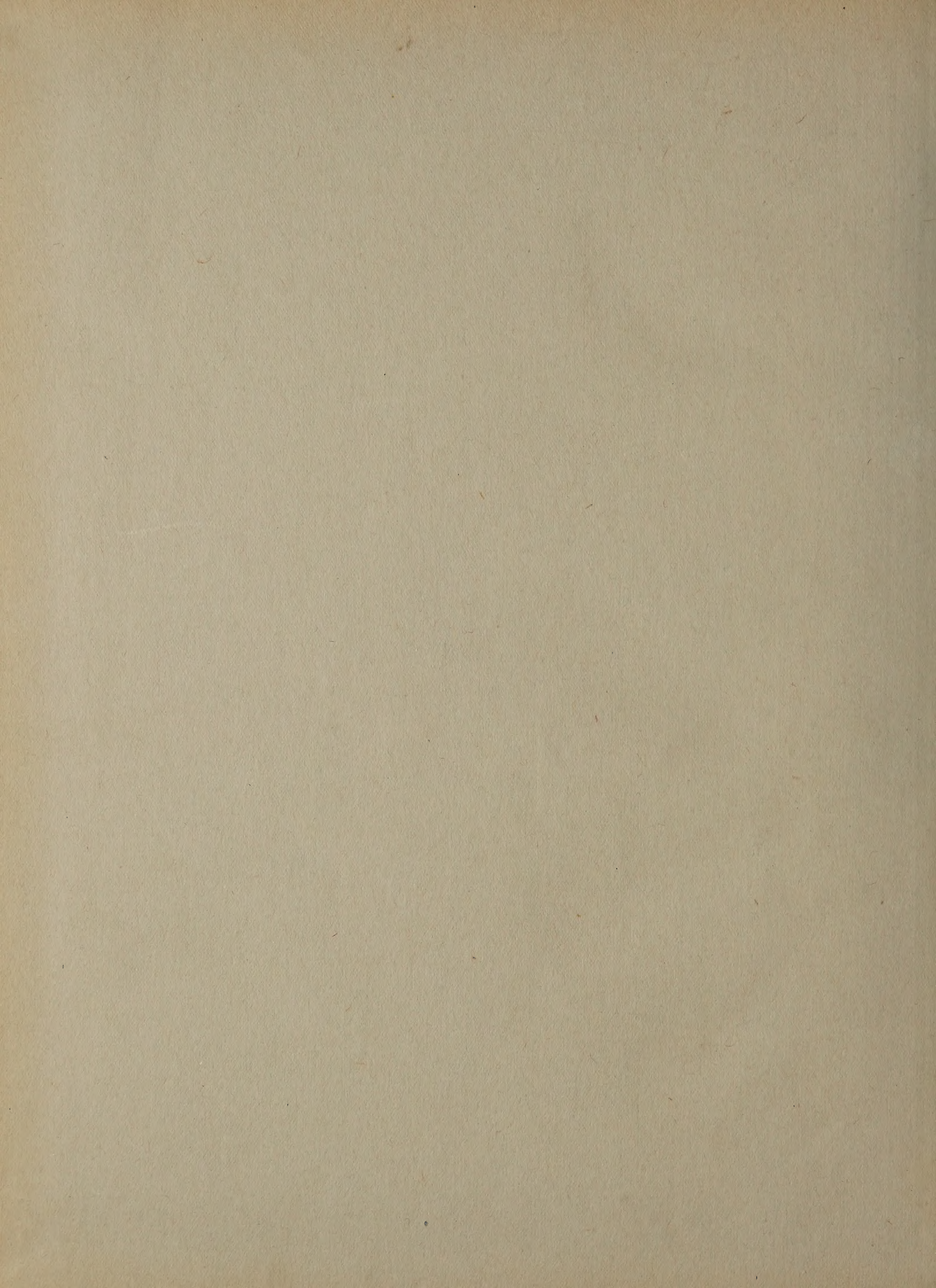


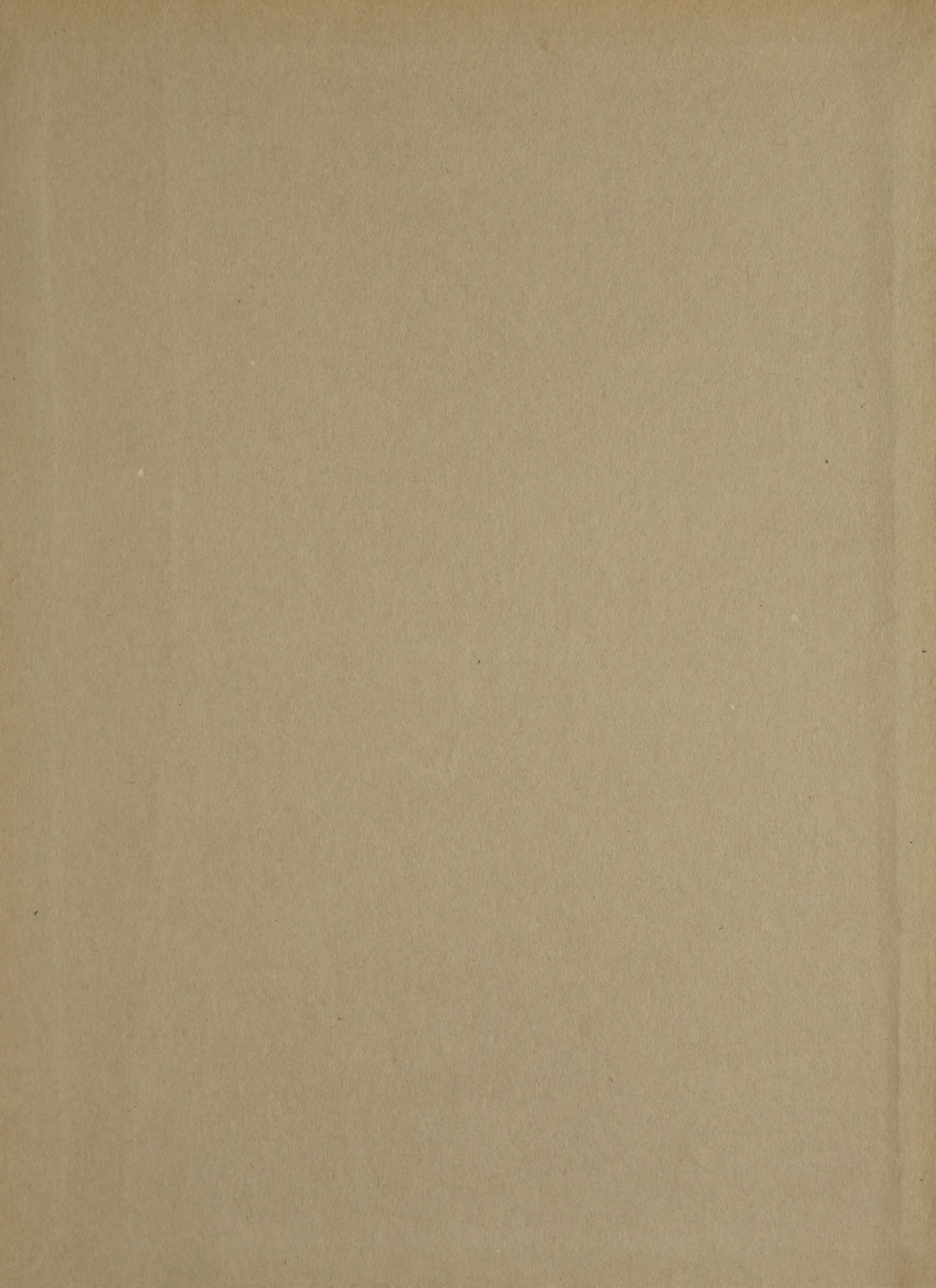
Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

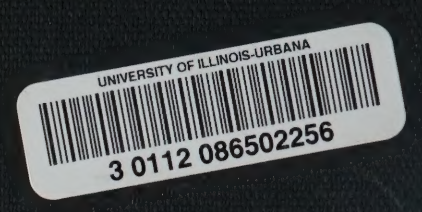











UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 086502256